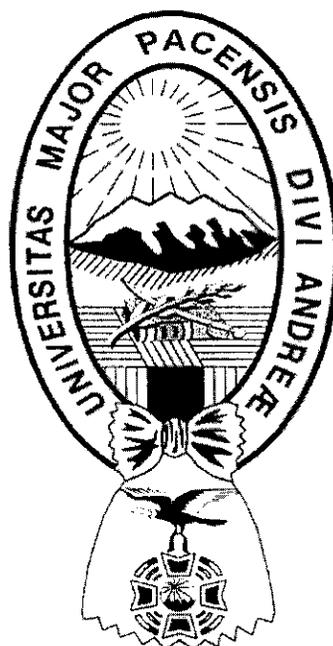


**UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y FINANCIERAS  
CARRERA DE AUDITORIA (CONTADURÍA PÚBLICA)**



**MONOGRAFIA**

**"ANALISIS DEL SECTOR DE TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL  
EN EL SISTEMA TRIBUTARIO INTEGRADO"**

**POSTULANTE: JEANNETHE SILVIA BELLIDO QUINTANILLA**

La Paz - Bolivia  
2005

**1. INTRODUCCION.**

El sector informal se ha constituido en un fenómeno presente en la mayor parte las economías latinoamericanas. Bolivia no ha sido la excepción, más aun cuando durante las últimas décadas el sistema económico formal no ha logrado incorporar el exceso de mano de obra en el mercado, en forma sostenida y definitiva.

La existencia del sector informal obedece a la combinación de un conjunto de elementos entre los que se destacan la productividad de la mano de obra en el sector formal, el insuficiente nivel de crecimiento y desarrollo de la economía, las fluctuaciones de la tasa de interés y los aspectos demográficos. Asimismo, el tamaño del sector informal no es ajeno a la estructura del sistema tributario, a las regulaciones en el mercado de trabajo y a las acciones de los sindicatos y los gremios.

Por otro lado la ilegalidad es aquella que surge del contrabando y de aquellas actividades que teniendo fines lícitos se basan en medios ilícitos para llevarse a cabo; es decir, son actividades que no tienen intrínsecamente un contenido criminal, pero que, a pesar de ser actividades finalmente lícitas y convenientes, tienen que servirse de medios ilícitos para llevarse a cabo evidenciándose la elusión fiscal ya que los contribuyentes aprovechan alguna laguna o defecto de la ley impositiva para no pagar el tributo.

Por lo que el Estado debiera mejorar el diseño del sistema impositivo para lograr incorporar en mayor medida los aportes tributarios de los Regímenes Especiales, en particular el Sistema Tributario Integrado.

## **2. PROBLEMA.**

En Bolivia se transportan anualmente en promedio (1992-2003)<sup>1</sup> más de 23 millones de pasajeros, 5 millones de toneladas de carga y 128.000.- MMPC de hidrocarburos. Siendo el sistema carretero el modo que más transporta pasajeros y carga con el 91% y 59% del total, respectivamente.

El sector de transporte de pasajeros y carga de se halla comprendido dentro de la clasificación vigente en Bolivia en el Sistema Tributario Integrado. Desde el punto de vista tributario, el sector informal ha sido estructurado o dividido en tres sub - sectores:

1. Comerciantes minoristas, vivanderos y artesanos (Régimen Tributario Simplificado – RTS);
2. Transportistas de transporte interdepartamental, interprovincial y urbano (Sistema Tributario Integrado);

---

<sup>1</sup> UDAPE – Estructura del Sector Transporte de Bolivia.

3. Productores agrícolas, pecuarios, pesqueros, frutícolas, ganaderos y otros (Régimen Agropecuario Unificado – RAU).

La existencia de esta clasificación hace que en Bolivia se establezcan regímenes tributarios que consagran la informalidad, de tal manera que todo el sistema tributario esta distorsionado por estos llamados “Regímenes Especiales”.

Estos regímenes son las barreras que están debilitando la aplicación de los principios básicos de la tributación, tales como la generalidad del tributo, así como la equidad que se hace presente a través de la proporcionalidad o progresividad del impuesto. Al mismo tiempo, se constituyen en refugio para la evasión o defraudación fiscal y para que una parte importante de la actividad económica del país se halle al margen de toda normatividad tributaria.

Por ello es necesario considerar lo que se ha hecho a nivel gubernamental de agregar disposiciones o medidas que contribuyen a la informalidad y a una recaudación insignificante de este sector, pues el Sistema Tributario Integrado, donde están registradas las personas naturales que prestan servicio público con un máximo de dos vehículos de transporte urbano, interprovincial e interdepartamental, en los últimos años representa solamente el 0.003% del total de las recaudaciones.

¿Qué mecanismos o normas pueden desarrollarse para incluir a este sector en el Régimen General?

¿Cuál la incidencia de este sector en la contribución en el ingreso tributario del país?

**3. JUSTIFICACION.**

Tomando en cuenta el flujo de transporte de pasajeros y carga existente en Bolivia, el cual es representativo pues se transportan en promedio anual (1992-2003) más de 23 millones de pasajeros, 5 millones de toneladas de carga y 128.000.- la generación de ingresos de este sector no se ve reflejada en la percepción de tributos fiscales para el Estado. Es importante analizar esta problemática en cuanto a la contribución de ingresos fiscales al país y su inclusión en el Régimen General.

**4. OBJETIVOS.**

**4.1 General.**

Plantear alternativas de inclusión del sector de transporte interdepartamental de pasajeros y carga en el Régimen General de Tributación.

**4.2 Específicos.**

1. Conocer la normativa tributaria en relación al transporte interdepartamental y conocer la contribución a los ingresos tributarios del sector de estudio.
2. Determinar la aplicabilidad de principios tributarios en Bolivia en función a la cultura impositiva.

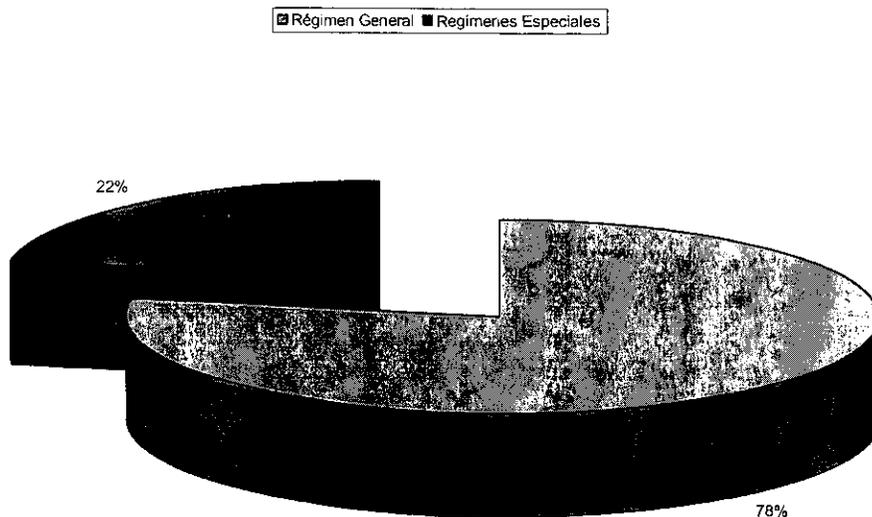
## ANALISIS DEL SECTOR DE TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL EN EL STI

3. Determinar la existencia de evasión y/o elusión tributaria de este sector.

### 5. MARCO TEORICO.

La información del Servicio de Impuestos Nacionales muestra que hasta diciembre del 2003, el total de contribuyentes inscritos en el Registro Único de Contribuyentes (RUC) asciende a 518.556, de los cuales el 77,74% (equivalente a 403.118 contribuyentes) pertenece al Régimen General y el 22,26% (equivalente a 115.438 contribuyentes) pertenece a los Regímenes Especiales.

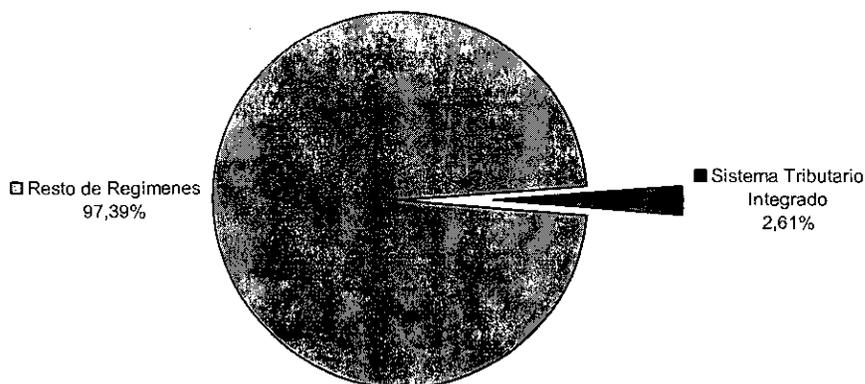
Porcentaje de Contribuyentes Registrados en el RUC - 2003



## ANALISIS DEL SECTOR DE TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL EN EL STI

Dentro los Regímenes Especiales, el Sistema Tributario Integrado representa el 11.70% de los contribuyentes inscritos en estos regímenes. A nivel general este sector representa el 2.61% del universo de contribuyentes inscritos en el Registro Único de Contribuyentes (RUC).

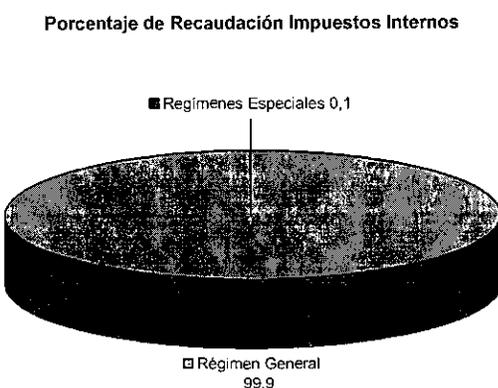
Porcentaje de Contribuyentes Registrados en el RUC - 2003



En relación a la participación en el total de recaudaciones de impuestos internos, las unidades económicas pertenecientes a los Regímenes Especiales o sector informal, tanto el sector rural como urbano, no generan recaudaciones tributarias o las mismas son reducidas, pues aportan el 0,1%.

## ANALISIS DEL SECTOR DE TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL EN EL STI

A diferencia de las recaudaciones de los contribuyentes pertenecientes al Régimen General que aportan con el 99,9% de la recaudación del total de ingresos de la administración tributaria. Aunque al interior de este régimen es importante destacar que la recaudación que proporcionan los Grandes Contribuyentes o los denominados PRICOS y GRACOS, la cual asciende a 71% y representa casi el 2% del total de los contribuyentes, lo que demuestra que la recaudación proviene de una pequeña proporción de los contribuyentes.

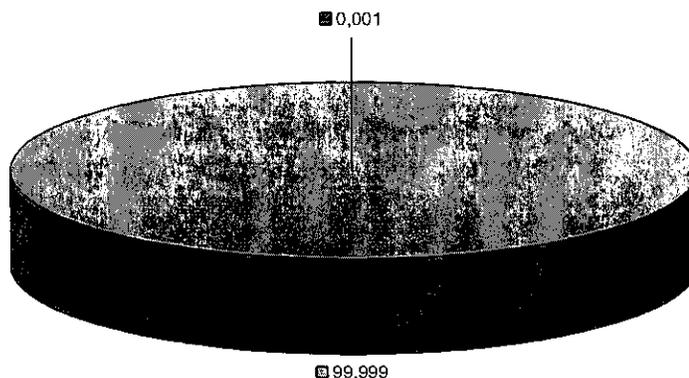


El Sistema Tributario Integrado en relación a la participación en el total de recaudaciones de impuestos internos aporta el 0,001%, a diferencia de las recaudaciones del resto de contribuyentes de Impuestos Internos que tributan el 99.999%

## ANALISIS DEL SECTOR DE TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL EN EL STI

Porcentaje de Recaudaciones Impuestos Internos

□ RESTO DE REGÍMENES ■ SISTEMA TRIBUTARIO INTEGRADO



### 5.1 MARCO LEGAL.

El Decreto Supremo 21642 (30 de junio de 1987) establece que para fines del Sistema Tributario Integrado (STI), los sujetos pasivos son aquellas personas naturales, propietarias de vehículos de transporte urbano, interprovincial e interdepartamental, excluyendo a las empresas. El pago integrado de impuestos se efectuará en seis cuotas bimestrales iguales.

Posteriormente, en 1988, la tabla de categorización y pago de gravámenes es modificada mediante Decreto Supremo 21963 (30 de junio de 1988).

## ANALISIS DEL SECTOR DE TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL EN EL STI

Dado que el sistema tributario integrado no logró cumplir las expectativas tanto de los recaudadores como de los contribuyentes, existiendo morosidad en las obligaciones tributarias, el gobierno vio la necesidad de emitir un nuevo Decreto Supremo, (D.S. 22835 del 14 de junio de 1991) estableciendo las siguientes medidas:

- Se incorpora en el Régimen General a las personas naturales o jurídicas que efectúen servicio público de transporte internacional o interdepartamental de pasajeros (flotas), así como también las empresas de transporte urbano (radio taxis y otros similares).
- Las personas naturales propietarias de hasta 2 vehículos que no supere, cada uno, las doce toneladas y que efectúen servicio público quedan sujetas al sistema tributario integrado.
- La tributación del Sistema Integrado es trimestral y los contribuyentes de dicho sistema podrán compensar el monto de los impuestos con el 10% de todas sus facturas de compra, correspondiente al trimestre objeto de pago.

Posteriormente, el Decreto Supremo 23027 de 10 de enero de 1992 determina una nueva modificación del Sistema Tributario Integrado, en este sentido se establece que:

- Los sujetos pasivos son las personas naturales propietarias hasta de dos vehículos afectados al servicio de transporte público, urbano, interprovincial e interdepartamental de pasajeros y/o carga en un mismo distrito. Sin embargo, las empresas de transporte internacional o interdepartamental (flotas), así

## ANALISIS DEL SECTOR DE TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL EN EL STI

como también las empresas de transporte urbano (radiotaxis y otros similares) deben tributar los impuestos establecidos por la ley 843, debiendo incorporarse al Régimen General de tributación.

- El sistema tributario integrado unifica en un solo tributo los siguientes gravámenes: impuesto al valor agregado, impuesto a las transacciones, impuesto a las utilidades de las empresas.
- Los contribuyentes del sistema integrado, tributarán trimestralmente el IVA e IT sobre la base imponible establecida en la Ley 843 de 20 de mayo de 1986.
- Los sujetos de éste régimen podrán compensar el pago de sus tributos con el 10% de sus compras correspondiente al trimestre objeto del pago. De existir excedentes, se acreditarán para futuras liquidaciones, no pudiendo ser transferidas a terceros.

### RESUMEN DE LAS NORMAS LEGALES DEL STI

CATEGORIA	DS 21642	DS 21963	DS 22835	DS23027 10-ene- 92	DS23346
	30-jun-87	30-jun-88	30-jun-91		02-dic-92
	Impuesto Anual	Impuesto Anual	Impuesto Trimestral	Impuesto Trimestral	Impuesto Trimestral
B	150	180	200	100	
1	250	300	300	150	
2	500	600	550	275	
3	1.200	1.320	800	400	
3 <sup>a</sup>					700

## 5.2 CARACTERISTICAS.

Las características del sistema tributario integrado son:

- La base imponible es el número de vehículos de cada contribuyente.
- Los pagos tributarios son trimestrales, equivalentes a 4 cuotas al año.
- La cuota trimestral varía de Bs100 a Bs700.
- Los sujetos pasivos que están comprendidos dentro el sistema integrado quedan prohibidas de emitir facturas o notas fiscales equivalentes.
- Los contribuyentes pueden acreditar o se les permite compensar el pago de sus tributos con el 10% de todas sus facturas de compra y que en caso de existir excedentes, pueden acreditarse en futuras liquidaciones.
- Dentro de los regímenes especiales es la excepción en lo que respecta a acreditarse las compras.
- Se tiene la obligación de inscribirse en el RUC.
- Para efectos de fiscalización tienen la obligación de guardar las facturas de sus compras por el lapso de 5 años.

# ANALISIS DEL SECTOR DE TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL EN EL STI

## CARACTERISTICAS GENERALES DE LOS REGÍMENES ESPECIALES

Detalle	RTS	STI	RAU
Pago Unificado de los Tributos	IVA, IT, RC-IVA, IUE	IVA, IT, RC-IVA, IUE	IVA, IT, RC-IVA, IUE
Nº de Categorías	6	5	2
Base Imponible	Valor del Capital	Nº de vehículos	Superficie de tierra
Desde	Bs. 2.001		Agrícola: de 10 a 1200 ha
Hasta	Bs. 18.000	2	Pecuario: de 500 a 10000ha
Nº de Pagos al año	6	4	1
Monto a tributar en cada pago			
Desde	Bs.11	Bs.100	Agrícola: de Bs0,89 a 37,42
Hasta	Bs.438	Bs.700	Pecuario: de Bs0,33 a 1,49
Sistema de Acreditacion	no se permite	se permite el 10% de sus compras	no se permite
Emisión de facturas	No emiten	No emiten	No emiten
Obligación de inscribirse en el RUC	si	si	si
Excluidos	Comerciantes de bienes electrónicos o electrodomésticos	Transporte Internacional Interdepartamental Radio taxis	Cooperativas (excepto agropecuarias) empresas presten servicios a terceros
	Comeriantes inscritos en el ICE o Régimen General	Propietarios de más de 3 vehículos deben estar Régimen General	Propietarios calificados como empresa, contribuyentes del Régimen General

### 5.3 RECAUDACION.

La significancia de la contribución de los regímenes especiales al total de recaudación es bastante baja. Para el periodo 1995 – 2003, solamente alcanzan en promedio al 0,1% del total de recaudaciones registradas por el Servicio de Impuestos Internos.

La mayor contribución de los Regímenes Especiales la realiza el Régimen Tributario Simplificado con una participación promedio de los últimos 9 años del 0,09% del total de recaudaciones, la contribución más baja proviene del Sistema Tributario Integrado que en los últimos años solamente representa el 0,001% del total de recaudaciones.

La recaudación del Sistema Tributario Integrado en el año 2003 alcanzó Bs.63.370.-, equivalente a 0.001% del total de las recaudaciones provenientes de Impuestos Internos. Dentro este sector las categorías B, 1 y 2 representan el 96% del total de la recaudación y la categoría 3 y 3<sup>a</sup> el resto, el 4%.

El número de contribuyentes en el mismo año asciende a 13.510, destacándose la participación de las categorías B (25% del total), 1 (41% del total) y 2 (27% del total), quienes participan con el 93% del total de las contribuyentes y las menos significativas en la participación son las categorías 3 – 3<sup>a</sup> (7% del total).

## ANALISIS DEL SECTOR DE TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL EN EL STI

Este mismo comportamiento se encuentra en la recaudación por contribuyente, en 1995 y 2000 se recaudo Bs5,52 y Bs5,89 por contribuyente de las categorías B - 1 - 2, respectivamente. Sin embargo, si incluimos las dos últimas categorías (3 - 3<sup>a</sup>), cuyo pago unificado es el más alto, la recaudación por contribuyente de todo el sistema tributario integrado no se incrementa sustancialmente, ya que se recauda entre Bs.5,56 y Bs.5,80 en los períodos en mención.

### RECAUDACION POR CONTRIBUYENTE DEL SISTEMA TRIBUTARIO INTEGRADO

Años	Recaudación Categoría B - 1 - 2	Nº Contribuyentes	Recaudación por Contribuyentes (en Bs)	Recaudación Total	Total Contribuyentes	Recaudación por Contribuyentes (en Bs)
1995	67.904	12.291	5,52	70.401	12.660	5,56
1996	70.657	12.367	5,71	73.256	12.829	5,71
1997	63.468	12.808	4,96	65.802	13.294	4,95
1998	63.858	13.796	4,63	66.207	14.507	4,56
1999	62.239	13.664	4,55	64.528	14.386	4,49
2000	80.410	13.643	5,89	83.367	14.363	5,80

La mayor recaudación del sistema tributario integrado proviene del eje central del país. Sin embargo, Santa Cruz provee en promedio más del 50% del total de la recaudación, seguido por Cochabamba con una participación promedio de 22% y La Paz con una participación promedio de 11%.

## ANALISIS DEL SECTOR DE TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL EN EL STI

Ni aún con esas facilidades el sistema tributario integrado ha podido obtener los resultados establecidos en la norma legal que rige este sistema. Al igual que los otros regímenes especiales permite que muchas actividades empresariales de transporte se cobijen en el sistema integrado.

De ese modo flotas o servicios de transporte con más de veinte unidades, se amparan en este sistema, bajo el criterio de que los dueños o accionistas, son propietarios de hasta dos vehículos por persona.

Es así que la tributación formal no se aplica en este sector ni aún en los niveles de suficiente capacidad económica, incluso con las ventajas que significa descontar o deducir el impuesto contenido en los gastos que obligatoriamente deben realizar los integrantes de este régimen por el consumo de carburantes.

Sobre todo es preocupante que por la dinámica del sector no se aplique el impuesto al valor agregado (IVA) que es el más importante y principal de la estructura tributaria boliviana.

El régimen tributario integrado juntamente con los otros dos, que conforman los regímenes especiales son las barreras que están debilitando la aplicación de los principios básicos de la tributación, tales como la universalidad o generalidad del tributo, así como la equidad que se hace presente a través de la proporcionalidad o progresividad del impuesto.

## ANALISIS DEL SECTOR DE TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL EN EL STI

Estos principios se hallan establecidos en el artículo 27 de la Constitución Política del Estado<sup>2</sup>. Al mismo tiempo, este régimen se constituye en refugio para la evasión o defraudación fiscal y para que una parte importante de la actividad económica del país se halle al margen de toda normativa tributaria.

En consecuencia buscar una solución para el tratamiento tributario del sector de transporte interdepartamental es de la mayor importancia para la vida económica y tributaria de Bolivia. No se puede seguir exigiendo tributación al resto de la población y en particular al sector formal, si una parte importante de la economía no tributa.

Lo que se ha hecho a nivel gubernamental es agregar disposiciones o medidas que contribuyen a la informalidad, no se enfocan en el problema de la elusión o evasión tributaria considerando que el sector informal abarca en la actualidad una parte importante del transporte público.

Además existen empresas de transporte público y transporte de pasajeros y carga, que bajo el denominativo de cooperativas o de asociación de propietarios de hasta dos vehículos o flotas, que son permitidas a los transportistas, constituyen verdaderas empresas con inversiones millonarias, tomando como ejemplo que una unidad nueva tiene un precio de alrededor de **US\$ 250.000.-**<sup>3</sup>

---

<sup>2</sup> Art. 27 CPE, Los impuestos y demás cargas públicas obligan igualmente a todos, Su creación, distribución y supresión tendrán carácter general, debiendo determinarse en relación a un sacrificio igual de los contribuyentes, en forma proporcional o progresiva, según los casos.

<sup>3</sup> Fuente: Compañía Importadora Csapek S.A.

## ANALISIS DEL SECTOR DE TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL EN EL STI

Si Impuestos Interno examinará la composición de propiedad de algunas empresa de transporte interdepartamental, más conocidas en nuestro medio como flotas encontrarían que una misma familia, tiene registrados hasta dos vehículos o buses para cada miembro de esa familia, sin que ninguno de ellos trabaje en la conducción de ninguno de los buses. Es decir, se trata de empresas que sin embargo, se benefician con el tratamiento de un régimen que debiera aplicarse a vehículos con otros niveles de ingreso.

## ANALISIS DEL SECTOR DE TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL EN EL STI

### RECAUDACION IMPUESTOS INTERNOS POR TIPO DE IMPUESTOS (En Miles de Bolivianos)

DETALLE	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002	2003
Transferencia General de Bienes	1.253,6	1.504,6	2.510,7	2.959,5	3.520,7	3.009,6	3.199,7	3.997,8	4.533,7
Renta Presunta de Empresas	161.839,9	48.204,8	8.256,1	2.226,1	1.047,3	1.770,7	251,6	16,0	0,0
Consumo Especifico (M. Int.)	190.262,0	193.884,0	171.427,5	145.920,3	158.141,0	244.479,5	224.072,1	237.931,9	198.714,7
Consumo Especifico (Imp.)	92.480,9	139.156,8	205.050,0	348.832,9	159.470,5	297.623,8	42.386,0	52.426,9	77.339,5
Valor Agregado (M. Int.)	590.870,9	820.073,0	875.885,9	989.443,9	947.028,7	1.204.221,1	1.274.765,1	1.442.236,5	1.736.122,6
Valor Agregado (Imp.)	852.209,0	1.028.357,5	1.338.366,3	1.612.842,1	1.410.676,2	1.445.198,0	1.536.219,7	1.697.825,3	1.720.568,7
Reg. Complementario al IVA	159.157,8	167.489,5	180.691,3	169.635,6	151.638,3	161.438,3	131.686,3	146.950,2	147.580,7
Transacciones	594.162,3	662.558,2	617.531,7	754.294,5	696.030,9	943.201,1	879.019,4	954.992,8	1.103.650,0
Utilidades Mineras	66,1	1.388,8	194,4	132,0	154,6	1,6	248,5	685,2	2.871,4
Impuesto Viajes al Exterior	10.784,3	10.101,4	11.210,2	11.639,4	11.484,7	15.030,7	14.362,1	16.333,3	19.914,4
Régimen Tributario Simplificado	4.050,2	4.900,6	5.518,6	4.990,5	4.777,3	5.913,7	6.051,7	6.209,8	6.720,1
<b>SISTEMA TRIBUTARIO INTEGRADO</b>	<b>70,4</b>	<b>73,3</b>	<b>65,8</b>	<b>66,2</b>	<b>64,5</b>	<b>83,4</b>	<b>61,4</b>	<b>67,8</b>	<b>63,4</b>
Régimen Agropecuario Unificado	122,1	0,0	0,0	1,4	4.665,9	747,2	2.795,2	1.054,3	6.320,7
Regularización Impositiva	3,8	0,6	0,1	0,0	35,3	31,3	0,0	1,1	0,0
Renta Presunta a Propietarios de Bienes	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0
Impuesto Especial a los Hidrocarburos	9.639,5	47.446,6	38.540,2	207.528,0	200.532,4	1.347.675,0	1.265.763,3	1.301.547,2	1.068.854,4
Impuesto a las Utilidades de las Empresas	35.015,4	465.044,3	637.471,2	762.793,0	877.380,2	803.806,3	796.678,8	859.988,9	964.346,6
Conceptos Varios	0,0	0,0	0,0	0,0	0,0	7.372,6	113.894,8	54.447,5	173.592,3
Otros Ingresos	286.946,4	45.824,3	33.592,9	28.264,8	30.679,5	27.815,3	23.205,7	25.152,7	21.707,1
IVA - IT YPFB	364.446,9	438.062,1	419.880,5	378.341,7	406.391,2	0,0	0,0	0,0	0,0
Valors Fiscales	433.722,3	315.577,8	519.904,1	764.960,5	892.909,2	820.796,5	1.334.825,7	825.724,6	832.595,1
<b>TOTAL GENERAL</b>	<b>3.787.103,8</b>	<b>4.389.648,2</b>	<b>5.066.097,5</b>	<b>6.184.872,4</b>	<b>5.956.628,4</b>	<b>7.330.215,7</b>	<b>7.649.487,1</b>	<b>7.627.589,8</b>	<b>8.085.495,4</b>

Fuente: Servicio Impuestos Internos

**6. CONCLUSIONES.**

En conclusión podemos señalar que la tributación formal no se aplica en este sector ni aún en los niveles de suficiente capacidad económica, incluso con las ventajas que significa descontar o deducir el impuesto contenido en los gastos que obligatoriamente deben realizar los integrantes de este régimen por el consumo de carburantes. Sobre todo es preocupante que por la movilidad o dinámica del sector no se aplique el impuesto al valor agregado (IVA) que es el más importante en la cadena de comercialización o de prestación de servicios y es la columna vertebral de la estructura tributaria boliviana.

Una sugerencia para que la tributación en Bolivia tenga los alcances de generalidad o universalidad, y se incorpore también la equidad, a que se refiere el actual artículo 27 de la Constitución Política del Estado, cuando señala que la carga tributaria será proporcional o progresiva, se requiere un previo ajuste de la normatividad tributaria vigente en los sectores actuales incluidos en el Sistema Tributario Integrado para que los servicios de transporte interdepartamental de pasajeros y carga se incluyan en el Régimen General.

**7. BIBLIOGRAFIA.**

- COSSIO MUÑOZ, FERNANDO (2001), "El Sistema Tributario y sus implicaciones en la Reducción de la Pobreza".
- DORIA MEDINA SAMUEL (1986), "La Economía Informal en Bolivia", Primera Edición, Editorial Offset Boliviana Ltda.
- GAMBOA RAMIRO, JIMÉNEZ FERNANDO (2001), "El Sistema Tributario y El Sector Informal en Bolivia, La Paz, Bolivia.
- GOBIERNO DE BOLIVIA (2001), "Estrategia Boliviana de Reducción de la Pobreza", La Paz, Bolivia.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICA (Varios documentos de cifras estadísticas), La Paz, Bolivia (1995 – 2003).
- SERVICIO IMPUESTOS INTERNOS, (Varios documentos de normas tributarias), La Paz, Bolivia (1995 -2003)
- UDAPE – Ministerio de Hacienda – SNII (1999), "Análisis del Sistema Tributario Integrado".
-

## ANALISIS DEL SECTOR DE TRANSPORTE INTERDEPARTAMENTAL EN EL STI

- UDAPE (2004), "Estructura del Sector de Transporte de Bolivia, La Paz, Bolivia.
- UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRES, INSTITUTO DE INVESTIGACION EN CIENCIAS CONTABLES, FINANCIERAS Y AUDITORIA (2004), "Análisis y Comentarios de los Regímenes Especiales", La Paz, Bolivia.