

UNIVERSIDAD MAYOR DE SAN ANDRÉS
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y FINANCIERAS
CARRERA DE CONTADURÍA PÚBLICA
DIPLOMADO EN TRIBUTACIÓN



**“INCORPORACION DEL SERVICIO DE TRANSPORTE
INTERPROVINCIAL EN EL RÉGIMEN GENERAL”**

MONOGRAFÍA

DIPLOMANTES: Maricel Rosmey Ponce Salas

Maribel Limachi Huanca

La Paz - Bolivia

2016

Dedicatoria:

Esta nueva etapa que hoy vivimos y que se encuentra a punto de culminar ha sido en razón de cumplir una de nuestras tantas metas trazadas en nuestras vidas.

Dedicamos de todo corazón este trabajo a nuestras familias quienes son el pilar fundamental en nuestras vidas, que día a día nos han inculcado los valores y la responsabilidad sobre nuestra profesión y con su apoyo, cariño y comprensión hemos logrado culminar esta nueva etapa la cual es el comienzo de otra.

Agradecimientos:

Primeramente agradecemos a Dios por la gran bendición de la vida, por concedernos salud y sabiduría para poder realizar estos estudios.

A nuestros padres por todo su apoyo excepcional y cada uno de sus consejos a nuestros hermanos por el cariño y su apoyo incondicional para seguir adelante.

Contenido

INTRODUCCION	vii
CAPITULO I	1
1. PROBLEMATIZACION	1
1.1. <i>Planteamiento del problema de investigación</i>	1
1.2. <i>Formulación del problema de investigación</i>	1
1.3. <i>Justificación</i>	2
1.3.1. <i>Justificación Social</i>	2
1.3.2. <i>Justificación Económica</i>	2
1.4. <i>Objetivos</i>	3
1.4.1. <i>Objetivo General</i>	3
1.4.2. <i>Objetivos Específicos</i>	3
1.5. <i>Delimitación y alcance de investigación</i>	3
1.5.1. <i>Delimitación Espacial</i>	3
1.5.2. <i>Delimitación Temporal</i>	3
1.5.3. <i>Alcance</i>	3
CAPITULO II	4
2. TEORIZACION	4
2.1. <i>Marco Teórico</i>	4
2.2. <i>Marco Conceptual</i>	7
2.3. <i>Marco Legal</i>	11
CAPITULO III	18
3. MARCO METODOLOGIA Y DE PROCEDIMIENTOS	18
3.1. <i>Enfoque de Investigación</i>	18
3.2. <i>Tipo de Investigación</i>	18
3.3. <i>Diseño de Investigación</i>	19
3.4. <i>Método de Investigación</i>	19
3.5. <i>Técnicas del Estudio</i>	19
3.6. <i>Fuentes de Información</i>	20
3.7. <i>Procedimientos de Investigación</i>	20
CAPITULO IV	21
4. MARCO PROPOSITIVO	21

CAPITULO V	26
5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	26
5.1. Conclusiones	26
5.2. Recomendaciones.....	26
BIBLIOGRAFIA	27
ANEXOS	28

Índice de tablas

Tabla N° 1	22
Tabla N° 2	23
Tabla N° 3	24

INTRODUCCION

Un sistema de transporte, en los sistemas de transporte público, la demanda está dada por las personas (pasajeros) y la oferta está dada por los vehículos, la infraestructura, los servicios y los operadores (conductores).

El transporte interprovincial es el traslado de bienes o personas de un lugar a otro, para lo cual lo podemos clasificar en transporte de carga y transporte de pasajeros y dentro del transporte de pasajeros encontramos el transporte público es una de las actividades que ha mostrado un importante nivel de crecimiento, así como también ha reflejado un alto grado de incumplimiento tributario e informalidad tanto en el transporte de carga como en el transporte público de pasajeros.

Esta investigación tiene como finalidad el fortalecimiento de este sector de ser contribuyentes generadores de tributos para efecto del aporte al Tesoro General de Nación (TGN), y tener la condición de sujetos obligados al pago de tributos, y formen parte del Régimen General, según la Ley 843 no están exentas del pago de los impuestos el servicio de transporte público sea internacional, interdepartamental o interprovincial.

Al ser parte del Régimen General el servicio de transporte interprovincial tiene que emitir factura por su servicio donde el control tarifario va a marcar el costo de oferta de servicio, de hecho va significar que el modelo de negocios de estos sindicatos o asociaciones que se hacen conocer en el mercado, van a tener que pagar sus tributos en razón a sus ingresos. Las tarifas impuestas por el funcionario público les va ayudar a diferenciar la prestación del servicio actualmente (destinos por viajes).

La presente investigación tiene como finalidad apostar por un cambio porque el negocio no va mal sino todo lo contrario, pero queremos mejorar la captación de recursos económicos para el cumplimiento de sus objetivos del Estado de sectores que tienen la capacidad de pagar los tributos que les corresponden como los transportistas interprovinciales.

Sin embargo el sector para evadir el pago de tributos al estado se acogen al Decreto Supremo nº 23027, realizando el estudio del decreto se llega a la conclusión; que el servicio de transporte interprovincial tiene las mismas condiciones de tributar como el servicio de transporte internacional e interdepartamental.

CAPITULO I

1. PROBLEMATIZACION

1.1. Planteamiento del problema de investigación

El Sistema Tributario Integrado fue creado para facilitar al sector del auto transporte el cumplimiento de sus obligaciones tributarias, pertenecen a este Régimen como sujetos pasivos las personas naturales que sean propietarios de dos vehículos como máximo, que se dediquen al transporte urbano, interprovincial e interdepartamental de pasajeros y/o carga, sin embargo las empresas que efectúen servicio público de transporte internacional o interdepartamental de pasajeros deben tributar los impuestos establecidos por la Ley 843 debiendo incorporarse al Régimen General de tributación.

1.2. Formulación del problema de investigación

Según el Decreto Supremo N° 23027, se daba a entender que el transporte público ofrece servicios por valores inferior al establecido para la emisión de facturas.

Hoy en día la mayoría de los transportistas que prestan el servicio de transporte interprovincial tienen más de dos vehículos. El ingreso por cada pasajero es superior a Bs 5.- (Cinco 00/100 Bolivianos) que es lo mínimo de obligación para emitir la Factura por la prestación del servicio, así que por lo tanto no pueden ser considerados en el Sistema Tributario Integrado, este sistema solo debería cobijar a las personas naturales que sean dueñas de dos vehículos como máximo en el área urbano o rural.

¿Cuáles son los factores para qué el sector de transporte interprovincial de pasajeros y/o carga no estén registrados en el Régimen General de tributación?

1.3. Justificación

1.3.1. Justificación Social

Para viajar por tierra a las diferentes provincias de la ciudad La Paz Bolivia hay que armarse de valor y paciencia, porque las condiciones son muy deficientes. Por un lado tenemos el mal estado de varias rutas del departamento de La Paz y, por el otro, el pésimo servicio que presta el transporte interprovincial.

Estas deficiencias se sienten mucho más cuando los viajes son largos, soportando el maltrato es normal para mucha gente que tiene la necesidad de utilizar estos servicios, porque no hay autoridad que le ponga un alto al abuso que existe en este sector.

Los propietarios de los vehículos lo único que hacen es cobrar el pasajes sin emitir factura "no pagan tributos no aportan para el estado". No les importa el estado de los vehículos para los usuarios, ni siquiera se preocupan de hacer el lavado de sus asientos, de colocar un basurero para que la gente deposite la basura, o aunque sea que le pongan un ambientador que no debe costar más de 10 bolivianos.

El país necesita mayores recursos para mejorar las necesidades de la población, garantizando el bienestar de los bolivianos. La principal fuente generadora de recursos económicos para el Estado es la suma de los aportes por el pago de impuestos.

1.3.2. Justificación Económica

No olvidemos que el servicio del transporte interprovincial de pasajeros han sabido sobrevivir en el mercado actual, se caracteriza actualmente por el aumento en la demanda de los viajes a las provincias de la ciudad de La Paz, entonces este servicio de transportes debería tributar de igual manera que el servicio de transporte interdepartamental y los tributos que paguen servirán para financiar los gastos y las inversiones que debe hacer el Estado y así realizar las obras públicas y prestar servicios y bienestar para la población.

1.4. Objetivos

1.4.1. Objetivo General

Proponer que el servicio de transporte interprovincial de pasajero y/o carga se incorpore al Régimen General y sea sujeto a la Ley 843y del Código Tributario.

1.4.2. Objetivos Específicos

- ✓ Cuantificar la demanda y oferta del servicio de transporte interprovincial.
- ✓ Conocer el porcentaje y al frecuencia de personas que se trasladan entre de la ciudad hacia las provincias.
- ✓ Determinar la cantidad de impuestos que evade el sector.

1.5. Delimitación y alcance de investigación

1.5.1. Delimitación Espacial

La presente investigación se llevara a cabo a nivel departamental en las Terminales Interprovinciales Terrestre de la ciudad de La Paz (El Alto y de Villa Fátima).

1.5.2. Delimitación Temporal

El análisis de la investigación se efectuará tomando como base de estudio el periodo comprendido entre los meses de septiembre, octubre y diciembre del año 2015.

1.5.3. Alcance

El alcance del estudio de la investigación es recaudar tributos del sector del servicio de transporte interprovincial de La Paz y mejorar el control en las terminales interprovinciales, que permita llevar de manera rápida, sencilla y efectiva la venta de pasajes y las entradas y salidas los vehículos por día.

CAPITULO II

2. TEORIZACION

2.1. Marco Teórico

"Lamentablemente el sector que menos cumple con el principio tributario de la generalidad es el del transporte público; este sector se beneficia con preferencias fiscales y debido a su poder económico y estratégico gozan de un tratamiento tributario especial" (Montaya, 2016).

El servicio de transporte interprovincial goza injustamente del beneficio del Decreto Supremo N°23027, este sector tiene la capacidad de cumplir con los principios tributarios de pagar los tributos como todo contribuyente que genera ingresos.

"Prefiero no entrar en detalles en la forma de tributación de este sector bajo el régimen del STI, pero con indicar que "no pagan nada", consideramos que no faltamos a la verdad" (Montaya, 2016)

Este sector tampoco cumple con los pagos de tributos que determina el Decreto Supremo N° 23027, en pocas palabras no aportan con nada económicamente al Estado Plurinacional de Bolivia, pero si se benefician del uso de las vías de carretera en buen estado.

"Los sujetos pasivos son personas propietarias de hasta 2 vehículos afectados al servicio de transporte público urbano e interprovincial de pasajeros y/o carga en un mismo distrito. La empresa de transporte internacional o interdepartamental de pasajeros (flotas), así como también las empresas de transporte urbano (radio taxis) deben tributar los impuestos establecidos por la Ley 843 (TOV) e incorporarse al régimen general. (Montaya, 2016).

Lamentablemente este sector no cumple con los tributos que determina la Ley 843, las empresas (Código de Comercio), asociaciones y sindicatos (Código Civil) tienen un gran crecimiento de demanda de pasajes, perciben ingresos que de ninguna manera son declarados al Estado Plurinacional de Bolivia

“Sin lugar a dudas el IVA es el impuesto más importante a nivel mundial; en Bolivia es uno de los más importantes de mayor recaudación y se vincula a todo tipo de empresa. Precisamente por su importancia es necesario brindar un resumen de sus características más importantes por lo que empezaremos indicando que se trata de un impuesto indirecto puesto que el mismo recae en los consumidores finales de los bienes y servicios y no sobre los sujetos pasivos. En su aplicación observamos que se grava con el 13% al valor que se agrega a un producto o servicio cada vez que existe una transferencia de dominio.” (Montaya, 2016).

El IVA se aplica a toda prestación de servicio que se realiza dentro del territorio nacional, el servicio de transporte interprovincial lo realizan empresa, asociación, y sindicato de transporte que como la Ley 843 lo determina deben facturar por el servicio.

“Es un impuesto indirecto generalizado a toda la economía del país. Es un impuesto ciego y real ya que no toma en cuenta las condiciones de riqueza o pobreza de las persona que soporta el impuesto”. (Montaya, 2016).

El IVA se paga de acuerdo a los ingresos de cada contribuyente, mayor servicio de transporte mayor pago de tributos, menor servicio de transporte menor pago de tributos, pero lo importante es que cada sector declare los ingresos que perciben y de acuerdo a su declaración paguen los impuestos.

En Bolivia este impuesto grava la compra-venta de todos los bienes y servicios incluso las ventas de los productos básicos de integran la canasta familiar. La única exención es la establecida en el artículo 14 de la Ley 843, que señala que el IVA no se aplica a los bienes importados por los miembros del cuerpo diplomático y a las mercaderías que introducen “bonafide” (buena fe) los viajeros que llegan al país hasta un valor, en la actualidad, de \$us. 1000.- También están excluidas del pago del IVA las exportaciones. La universalidad del tributo tenía por finalidad evadir que la cadena que se produce con la aplicación del IVA, no se trunque y sobre todo facilitar la administración de este impuesto. Sin embargo, esta finalidad se ha roto con la introducción de los llamados regímenes

especiales que cobijan la informalidad (Estos regímenes son: el simplificado, integrado y unificado). (Canseco, 2015).

Al acogerse algunos a los sectores de los regímenes especiales no contribuyen para el cumplimiento de los objetos del Estado, el pago de tributos debería ser obligatorio para cada ciudadanos independiente a que sector pertenezca "igualdad de pago de tributos de acuerdo sus ingresos" como lo establece el Código Tributario y la Ley 84.

"El impuesto a las transacciones tiene por objeto gravar el ejercicio o la actividad del comercio, industria, profesión, oficio, negocio, alquiler de bienes, obras servicios o de cualquier otra actividad –lucrativa o no. (Canseco, 2015).

Claramente de la Ley 843 determina que toda actividad "servicio de transporte interprovincial que genere o no ingresos está sujeta del pago del pago del IT.

"La potestad tributaria debe entenderse como la facultad de crear, modificar o suprimir unilateralmente tributos. Como anotamos precedentemente, constituye uno de los temas de mayor preponderancia en el examen tributario de la Constitución de cualquier país". (Canseco, 2015)

"Al igual que los sujetos pasivos quedan obligados al pago de los tributos en virtud de haberse producido las situaciones previstas en la norma legal, también los que ponen en aplicación el ejercicio de esa potestad tienen como límites el propio mandato constitucional y el de la norma legal que hace efectiva esa norma constitucional". (Canseco, 2015)

El Código tributario idéntica claramente que todo ciudadana o ciudadano es sujeto pasivo de pagar tributos de acuerdo a los ingresos que perciben, la Ley 843 determina el hecho generador y su alícuota de cada impuesto.

"Un conjunto de regímenes especiales ha limitado el ejercicio de la potestad tributaria del Estado a importantes grupos sociales, entre los cuales existen sectores poco numerosos, pero da mucha solvencia económica que se escudan en la gran masa de ciudadanos, los cuales no tienen capacidad contributiva y

que en una aplicación racional de las normas tributarias deberían estar al margen de la obligación de pagar tributos.” (Canseco, 2015)

El Sector de Transporte Terrestre ha experimentado un crecimiento sostenible en los últimos años debido a factores claves como: el crecimiento de los sectores productivos del país, el aumento del nivel poblacional y la creación de nuevas rutas; y al desarrollo tecnológico de las comunicaciones.

La consecuencia de este crecimiento en el sector origina a su vez el aumento de la demanda de pasajes entre los usuarios que desean viajar de una provincia a otra para el desarrollo de sus diferentes actividades.

“De un modo amplio los tributos son los pagos que realizan los ciudadanos a su Estado, para que este pueda cumplir sus fines específicos de atención de los requerimientos ciudadanos en: Salud, educación, caminos, seguridad pública y muchas otras actividades y obligaciones” (Canseco, 2015)

“La relación jurídica consiste en una relación de derecho integrada por miembros o partes que subsiste solo en virtud de las otras y por razón de otras” (Soler, 2005)

La relación jurídica surge entre el Estado como sujeto activo (recaudador de tributos) y los ciudadanos como sujetos pasivos (quienes pagan los tributos). Los tributos que cada contribuyente paga al estado lo administra de acuerdo a las necesidades de todos los bolivianos.

2.2. Marco Conceptual

Sujeto Activo.- El Estado Plurinacional de Bolivia

Sujeto Pasivo.- Es la persona natural o jurídica que según la ley está obligada al cumplimiento de las prestaciones tributarias, ya sea como contribuyente o como sustituto del mismo

Contribuyente.- Es la persona natural o jurídica a quien la ley impone la carga tributaria derivada del hecho imponible.

Sustituto del contribuyente.- Es el sujeto pasivo que por imposición de la ley y en lugar de aquél, está obligado a cumplir las prestaciones materiales y formales de la obligación tributaria.

Tributación.- Es el conjunto de obligaciones que deben realizar los ciudadanos sobre sus rentas, propiedades, mercancías o servicios que prestan, en beneficio del Estado, para su sostenimiento y el suministro de servicios, tales como defensa, transportes, comunicaciones, educación, vivienda, etc.

Tributos.- Son las obligaciones en dinero que el Estado impone con el objeto de obtener recursos, que le permitan satisfacer las necesidades de la población boliviana mejorando su calidad de vida.

Impuesto.- Es el tributo cuya obligación nace cuando se da una situación establecida en la Ley, por ejemplo la venta de bienes y la prestación de servicios.

Hecho Imponible: Es el presupuesto de naturaleza jurídica o económica fijado por la ley y cuya realización origina el nacimiento de la obligación tributaria.

Esta misma disposición legal establecerá supuestos de no sujeción y supuestos de exención:

- Supuestos de **no sujeción:** No se considera producido el hecho imponible.
- Supuestos de **exención:** El hecho imponible sí se produce pero la ley entiende que por distintas razones no se debe tributar.

Base Imponible.- En cada impuesto, la ley que le sea de aplicación establecerá los métodos para determinar cuál es esta base imponible que se sujeta a tributación.

Sistema tributario.- Es la denominación aplicada al sistema impositivo o de recaudación de un país. Consiste en la fijación, cobro y administración de los

impuestos y derechos internos y los derivados del comercio exterior que se recaudan en el país.

Régimen General.- Corresponden todas y todos los contribuyentes que tengan su Número de Identificación Tributaria y emitan la factura correspondiente.

Las y los contribuyentes serán:

Personas Naturales: Personas que generalmente ejercen profesiones liberales u oficios, así también, anticresistas, ahorristas y otros.

Empresas Unipersonales: Personas naturales que realizan actividades económicas empresariales.

Personas Jurídicas: Son empresas identificadas por una razón social, son sociedades conformadas de acuerdo al Código de Comercio (con acta de constitución o testimonio) o de acuerdo al Código Civil (asociaciones, fundaciones, entre otros).

Régimen Tributario Simplificado.- El sujeto pasivo debe apersonarse a las dependencias de la Administración Tributaria de su jurisdicción y presentar los documentos originales o fotocopia legalizada y fotocopias simples.

Condición general:

El sujeto pasivo debe desarrollar actividad económica de: Artesano, Comerciante Minorista o Vivandero, con capital mínimo de Bs.12.001 y máximo de Bs.37.000.

Transporte.- Se utiliza para describir al acto y consecuencia de trasladar algo de un lugar a otro. También permite nombrar a aquellos artilugios o vehículos que sirven para tal efecto, llevando individuos o mercaderías desde un determinado sitio hasta otro.

Sindicato.- Es la asociación de trabajadores constituida para unirse íntimamente con el objeto de defender sus derechos laborales y la conquista de nuevos. Se fundamenta, pues, en la unidad monolítica de los trabajadores ante necesidades comunes de clase explotada. El sindicato es la expresión más legítima de la clase obrera organizada, la que gracias a su unidad, organización y constancia en la lucha ha conseguido derechos que, de otro modo, no hubiera sido posible. Por esa razón, los sindicatos son ardorosamente combatidos por los patrones explotadores y gobiernos antidemocráticos, habiendo tenido necesidad de intensificar las luchas extremadas con huelgas y paros generales, para que se les reconozca mínimas conquistas, muchas veces escamoteadas por intervención de los organismos estatales parcializados con los intereses patronales, que tratan por todos los medios de desconocer el derecho de reunión o asociación, normados por nuestra Constitución Política.

Asociación.- Un grupo voluntario o unión (también llamado a veces una organización voluntaria, asociación sin personería jurídica, asociación de interés común, o simplemente una asociación), es un grupo de individuos que entran en un acuerdo como voluntarios para formar el cuerpo u organización para lograr un propósito. Los ejemplos más comunes son las asociaciones comerciales, los sindicatos, las sociedades y asociación profesional, grupos ecologistas, y varios otros tipos de grupos.

Terminal de Buses.-Es una instalación en la que se turnan las salidas de autobuses a diferentes sitios, las cuales se colocan en dársenas en las que apean y suben pasajeros desde los andenes. Las estaciones de autobús pueden pertenecer al transporte privado o público. Algunas de estas terminales también incluyen otros servicios comerciales para servir a los pasajeros, como restaurantes, heladerías y tiendas.

Tarifas.-Es el precio que pagan los usuarios o consumidores de un servicio público al Estado o al concesionario a cambio de la prestación del servicio. En principio, esta tarifa la fija el concesionario libremente. Sin embargo, en los

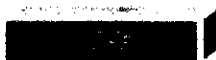
casos en los que lo determina la ley, la Administración fija un precio máximo o tarifa legal, generalmente en colaboración con el concesionario.

Pasajes.-Es el derecho que se paga por pasar de una región a otra. Por ejemplo es preciso en muchas ocasiones para pasar de una región o nación a otra, abonar una suma de dinero, en concepto de tributo, que nos permitirá traspasar y finalmente acceder a esa zona.

Provincias.-Es una noción cuya etimología nos remite a un término de la lengua latina con la misma ortografía. Una provincia es una división administrativa de ciertos Estados, que forma parte de la estructura organizativa del territorio.

En un Estado, existen diferentes entidades que tiene una mayor o menor autonomía respecto al gobierno central. Varios pueblos y ciudades pueden formar un municipio que, a su vez, se sume a otros para conformar una provincia. Una agrupación de provincias, por su parte, puede dar lugar a una región. La totalidad de las regiones forman el país, regido por un Estado. Esto quiere decir que los pueblos, las ciudades, las provincias y las regiones están "dentro" de un determinado país.

2.3. Marco Legal



Ley Nº 943, Ley 2492

Decretos Reglamentarios

Resoluciones Ministeriales

Resoluciones Normativas y Administrativas

Los impuestos que pertenecen al dominio tributario nacional serán aprobados por la Asamblea Legislativa Plurinacional. Los impuestos que pertenecen al dominio exclusivo de las autonomías departamental o municipal, serán aprobados, modificados o eliminados por sus Concejos o Asambleas, a propuesta de sus órganos ejecutivos". (Bolivia E. P., Constitución Política del Estado, 2008)

Todo país necesita recursos para brindar diferentes bienes y servicios a la población, tales como atención médica, educación de calidad, vías de transporte, servicios básicos, seguridad, tecnología y telecomunicaciones. Los bienes y servicios públicos son disfrutados por una o más personas, sin exclusión alguna. Por ejemplo, la justicia, la defensa nacional, el medioambiente, entre otros.

"ARTICULO 2°.- A los fines de esta Ley se considera venta toda transferencia a título oneroso que importe la transmisión del dominio de cosas muebles (venta, permuta, dación en pago, expropiación, adjudicación por disolución de sociedades y cualquier otro acto que conduzca al mismo fin). También se considera venta toda incorporación de cosas muebles en casos de contratos de obras y prestación de servicios y el retiro de bienes muebles de la actividad gravada de los sujetos pasivos definidos en el Artículo 3° de esta Ley con destino al uso o consumo particular del único dueño o socios de las sociedades de personas". (Bolivia E. P., Ley 843, 2005)

Es un tributo al que están obligados los que facturan por la venta de bienes y servicios. Es un impuesto indirecto porque recae en el consumidor (comprador) de bienes y/o servicios a tiempo de recibir su factura.

Servicios: se refiere al trabajo útil que hace una persona o cualquier tipo de maquinaria para cuya ejecución se utiliza. Dentro de este concepto, se incluye el trabajo intelectual, técnico (mano de obra), etc., y el uso de maquinaria para brindar alguna utilidad como ser servicio de transporte, servicio telefónico, etc.

Actividades excluidas

- ✓ Bienes importados por diplomáticos extranjeros o instituciones con acuerdos internacionales.
- ✓ Operaciones de coaseguro.
- ✓ Mercaderías adquiridas en zonas francas de los aeropuertos (por su denominación en inglés "duty free").
- ✓ Venta de Inmuebles.

Alícuota.-13% sobre el valor total general.

"ARTICULO 72°.- El ejercicio en el territorio nacional, del comercio, industria, profesión, oficio, negocio, alquiler de bienes, obras y servicios o de cualquier otra actividad - lucrativa o no - cualquiera sea la naturaleza del sujeto que la preste, estará alcanzado con el impuesto que crea este Título, que se denominará Impuesto a las Transacciones, en las condiciones que se determinan en los artículos siguientes" (Bolivia E. P., Ley 843, 2005).

Es un tributo que recae en las personas naturales o jurídicas y empresas públicas o privadas. Sobre servicios prestados, comercio, alquiler de bienes y toda actividad lucrativa o no y sobre las transferencias gratuitas de bienes o aquellas provenientes de reorganización de empresas o aportes de capital.

Actividades excluidas

- ✓ Sueldos de funcionarios públicos o privados
- ✓ Exportaciones.
- ✓ Servicios prestados por municipios e instituciones estatales descentralizadas.

- ✓ Intereses de cajas de ahorro, depósitos a plazo fijo, cuentas corrientes u otros. Instituciones o empresas educativas que siguen planes de estudios oficiales, no incluye las actividades comerciales paralelas.
- ✓ Venta de acciones y títulos de la Bolsa de Valores.

Alicuota.-3% sobre el valor total general.

“ARTICULO 36°.- Créase un Impuesto sobre las Utilidades de las Empresas, que se aplicará en todo el territorio nacional sobre las utilidades resultantes de los estados financieros de las mismas al cierre de cada gestión anual, ajustadas de acuerdo a lo que disponga esta Ley y su reglamento” (Bolivia E. P., Ley 843, 2005).

Es un impuesto que reemplaza al Impuesto a la Renta Presunta de las Empresas (IRPE), vigente desde 1995. Recae sobre las utilidades de las empresas, demostradas en los estados financieros, provenientes de bienes situados, colocados o utilizados en el país; no importando la nacionalidad, domicilio o residencia del titular o de las partes que intervienen en las operaciones.

Son consideradas empresas toda unidad económica que tenga un sistema de producción en actividades industriales, de servicios, comerciales, etc.

Actividades excluidas

- ✓ Actividades estatales, prefecturales, municipales, corporaciones de desarrollo y otras no incluidas en el Código de Comercio.
- ✓ Universidades públicas.
- ✓ Instituciones sin fines de lucro, de beneficencia, religiosas, de asistencia social, educativos, culturales, científicos, ecológicos, artísticos, literarios, deportivos, políticos, profesionales, sindicales, gremiales; siempre y cuando hayan cumplido con el trámite de exención.

- ✓ Intereses a favor de organismos e instituciones internacionales de crédito cuyos convenios sean ratificados por el Congreso Nacional de la República.
- ✓ Donaciones y cesiones gratuitas.
- ✓ Valor de envases deducido de la base imponible del IVA.

Alícuota

25% sobre la utilidad neta.

“El servicio de transporte es la actividad mediante la cual el Estado satisface por sí o a través de privados, las necesidades de movilización o traslado de personas y de cosas que se ofrece al público en general, mediante el pago de una retribución.”
(BOLIVIA, 2011, pág. 47)

El servicio de transporte interprovincial tiene la obligación de emitir factura y estar registrado en el régimen general ya que cada ciudadano paga por el servicio de traslado de una provincia a la ciudad o viceversa.

“El servicio de transporte público, se define como aquel que tiene como propósito general satisfacer las necesidades que originan prestaciones dirigidas a las usuarias y los usuarios individualmente o en su conjunto, que son de interés público y sirven al bien común; comprende las unidades de transporte en que las usuarias y los usuarios no son los propietarios de los mismos, siendo prestados comercialmente por terceros y pueden ser suministrados tanto por instituciones públicas y privadas”. (BOLIVIA, 2011, pág. 47)

Se considera servicio de transporte terrestre interprovincial de pasajeros y/o carga el que se presta:

- a) *Desde una provincia con destino a otra provincia, dentro un mismo departamento.*
- b) *De una provincia de un departamento limítrofe con otro departamento limítrofe y llega a la población más próxima de la provincia contigua, siempre y*

cuando no sobrepase los ciento cincuenta (150) kilómetros, respetando acuerdos de reciprocidad limítrofe entre ambos departamentos". (BOLIVIA, 2011, pág. 128)

El servicio de transporte público es una necesidad de uso obligatorio de cada ciudadano que necesita transportarse a distintas provincias de la ciudad La Paz, hoy en día sea visto un gran crecimiento de demanda de viajeros que utilizan el servicio sea por trabajo, comercio o turismo.

Viendo el gran crecimiento de la oferta y demanda en el sector de servicio de transporte interprovincial, el estudio de investigación determina que dicho sector tiene la capacidad de pagar los impuestos que le corresponde como lo determina la Ley 843 y ser excluidos del Decreto Supremo 23027 ya que no cumplen con las condiciones que el decreto determina.

"La terminal terrestre de pasajeros y carga es el lugar apropiado en ubicación y tamaño, que permite albergar instalaciones destinadas a la atención de vehículos automotores, pasajeros y carga." (BOLIVIA, 2011, pág. 105)

El mejor control de las ventas de pasajes que realizan por día cada sindicato o asociación son en las terminales interprovinciales que existen en La Paz, de esta manera se puede determinar los ingresos que perciben cada transportista por viaje que realiza al día.

"La otorgación de autorizaciones para el transporte de pasajeros estará en función a procedimientos para la asignación de rutas, frecuencias y horarios considerando demanda de pasajeros, calidad, equidad, seguridad, eficiencia y saturación de las vías". (BOLIVIA, 2011, pág. 129)

El sector de servicio de transporte interprovincial no cumple con la mayoría de los requisitos que establece la ley, realizando una encuesta a los viajeros se pudo identificar que en un 70% los transportistas brindan un servicio de mala calidad; como los asientos en mal estado, sucios y con basura dentro de los

vehículos y lo peor de todo es que cuando hay una gran demanda de pasajeros aumentan el costo del servicio.

CAPITULO III

3. MARCO METODOLOGIA Y DE PROCEDIMIENTOS

3.1. Enfoque de Investigación.-

El enfoque de este estudio de investigación es "cuantitativo" porque hay una realidad que conocer, de la cantidad de tributos que está evadiendo el servicio de transporte interprovincial, por acogerse a un régimen que no le corresponde.

3.2. Tipo de Investigación.-

- ✓ Exploratoria.- Recibe este nombre la investigación que se realiza con el propósito de destacar los aspectos fundamentales de una problemática determinada y encontrar los procedimientos adecuados para elaborar una investigación porque, al contar con sus resultados, se simplifica abrir líneas de investigación y proceder a su consecuente comprobación.

El problema de este estudio de investigación es que el sector de servicio de transporte interprovincial está en un régimen que no le corresponde "Régimen Tributario Simplificado" y no cumple con la calidad de servicio de transporte que establece la Ley General de Transporte y no hay ningún control por parte de las autoridades, nadie controla los viajes que realizan por día y el pésimo trato y la incomodidad que sufre cada pasajero y lo peor de todo es que paga y no recibe ningún documento de descargó.

- ✓ Descriptiva.- Mediante este tipo de investigación, que utiliza el método de análisis se logra caracterizar un objeto de estudio o una situación concreta, señalar sus características y propiedades. Combinada con ciertos criterios de clasificación sirve para ordenar, agrupar o sistematizar los objetos involucrados en el trabajo indagatorio. Al igual que la investigación que hemos descrito anteriormente, puede servir de base para investigaciones que requieran un mayor nivel de profundidad.

3.3. Diseño de Investigación.-

Experimentales El término experimento tiene al menos dos acepciones, una general y otra particular. La general se refiere a “elegir o realizar una acción” y después observar las consecuencias. El particular a un estudio en el que se manipulan intencionalmente una o más variables independientes, para analizar las consecuencias que la manipulación tiene sobre una o más variables dependientes dentro de una situación de control para el investigador.

General.- Realizar el control en las terminales de las ventas de pasajes, el calidad de buen estado los vehículos.

Particular.- Realizar el control de las entradas y salidas de los vehículos y la cantidad de pasajeros que cabe en cada uno.

Y de esa manera controlar los ingresos que perciben por día

3.4. Método de Investigación.-

Experimental.- Esta investigación obtiene información de una práctica intencionada realizada por el investigador, prácticas que están orientadas a modificar la realidad con el propósito de recrear un fenómeno e indagar y observar.

Se decidió utilizar este método de investigación experimental por que se desea modificar la estabilidad de cada ciudadano del Estado Plurinacional de Bolivia, recaudando tributos de sectores que tienen la capacidad de pagar los impuestos que por ley les corresponde. “La igualdad de pagos de tributos de acuerdo a la capacidad de cada ciudadano”.

3.5. Técnicas del Estudio.-

Las técnicas son indispensables en el proceso de la investigación ya que vienen a construir el conjunto de herramientas, recursos y procedimientos que integran

el método de la investigación los mismos que coadyuvan la organización de la investigación para alcanzar los objetivos planteados en la investigación

La técnica que se decidió aplicar es documental y de campo;

- ✓ Documental por nos permite la recopilación de información para enunciar las teorías que sustentan el estudio del procesos como la Constitución Política del Estado, Ley 843, Ley 2492 Código Tributario, La Ley 165 Ley General de Transporte y el Decreto Supremo N° 23027.
- ✓ De Campo por nos permite la observación en contacto directo con el problema de estudio de la mala calidad del servicio de transporte interprovincial, mediante la encuestas que se realizó a los a los pasajeros.

3.6. Fuentes de Información.-

Serán denominados como fuentes de información los resultados que arroje nuestra estudio de investigación en las terminales interprovinciales de La Paz, las mismas que se espera pueda responder a todas las expectativas que tenemos sobre nuestro estudio y su impacto, para que de esta manera nos ayude profundizar en lo que realmente se desea el pago de tributos del sector de transporte interprovincial y una buena calidad de viaje a las provincias de La Paz.(mantenimiento y limpieza de los vehículos por cada viaje).

3.7. Procedimientos de Investigación

El estudio de investigación se realizara en un periodo de 2 semanas. En las cuales se recolectara los datos de los viajes a Coroico y Chulumani, cuantos vehículos viajan por día de entrada y salida, que cantidad de pasajeros cabe en un vehículo y su respectivo mantenimiento (vehículos limpios).

CAPITULO IV

4. MARCO PROPOSITIVO

La razon principal de hacer este estudio es deteminar el nivel de demanda y viajeros que utilizan el servicio de transporte interprovincial, el estudio de investigacion esta orientado para la recuadacion de tributos, mejor calidad se servicio, y el cumplimiento de rutas del sector de transportes interprivinciales

Se necesitara de manera precisa un control en las terminales interprovinciales de la calidad de servicio que ofrecen ya que se verifico que los vehiculos se gran parte se encuentran sucios con basura, asientos en mal estado y con un pesimo olor, tambien largas fija de pasajeros esperando un vehiculo para poder viajar y lo ultimo y lo peor la inflacion de precios por parte de los choferes al ver la gran cantidad de pasajeros, la gente necesitada por viajar aguanta todo esto.

El Departamento de La Paz está dividido en 20 provincias que a la vez se dividen en 85 municipios (antes llamadas secciones de provincia). El departamento es administrado por el Gobernador, quien es representante del Poder Ejecutivo y encargado del cumplimiento de las leyes, mantenimiento de caminos y del bienestar de los habitantes en general. En orden de jerarquía le sigue el Alcalde Municipal, encargado de proporcionar los servicios básicos de los municipios. Las provincias tienen como administrador el Subgobernador Provincial (actualmente es nombrado por el Gobierno Departamental de La Paz).

Tabla N° 1

#	Provincia	Superficie km ²	Población	Capital
4	Aroma	4.510	98.378	Sica Sica
8	Bautista Saavedra	2.525	12.259	Charazani
20	Abel Iturralde	42.815	13.972	Ixiamas
11	Caranavi	3.400	55.492	Caranavi
6	Eliodoro Camacho	2.080	59.847	Puerto Acosta
19	Franz Tamayo	15.900	18.852	Apolo
21	Gualberto Villaroel	1.935	18.562	Curahuara
10	Ingavi	5.410	106.086	Viacha
13	Inquisivi	6.430	60.582	Inquisivi
22	General José Manuel Pando	1.976	7.036	Santiago de Machaca
18	Larecaja	8.110	67.662	Sorata
3	José Ramón Loayza	3.370	48.050	Luribay
1	Los Andes	1.658	73.728	Pucarani
9ad	Manco Kapac	367	24.039	Copacabana
7	Muñecas	4.965	29.694	Chuma
15	Nor Yungas	1.720	25.790	Coroico
5	Omasuyos	2.065	92.126	Achacachi
16	Pacajes	10.584	52.183	Coro Coro
2	Pedro Domingo Murillo	4.705	2.030.422	Palca
12	Sud Yungas	5.770	69.794	Chulumani
	Total:	133.985		

En al menos nueve rutas interprovinciales de Nor Yungas fueron aprobadas las tarifas de pasajes por la Dirección Departamental de Transportes de la Gobernación. Las mismas que se mantendrán, según un informe de esta entidad.

En el norte de La Paz, específicamente, se tienen aprobadas 9 rutas con tarifas definidas y consolidadas con los sindicatos de transportes que operan en ese sector.

De la misma forma, existen 18 rutas de la provincia Sud Yungas que tienen la tarifas aprobadas, 11 rutas de la provincia Caranavi, 11 rutas en el sector de Larecaja Tropical, 2 rutas en la provincia Abel Iturralde y 1 ruta en la provincia Inquisivi.

Tabla N° 2

RUTAS PROVINCIALES NOR YUNGAS	TRANSPORTE	TARIFA
La Paz - Coroico	Minibús	20,00
La Paz - Coroico	Minivan	30,00
La Paz - Cotapata	Ómnibus	45,00
La Paz - Coripata	Ómnibus	20,00
La Paz - Coripata	Minibús	25,00
La Paz - Arapata	Ómnibus	22,00
La Paz - Arapata	Minibús	27,00
La Paz - Arapata	Minivan	35,00
La Paz - Villa concepción	Ómnibus	60,00

Tabla N° 3

RUTAS PROVINCIALES SUD YUNGAS	TRANSPORTE	TARIFA
La Paz - Chojlla	Ómnibus	20,00
La Paz - Chojlla	Minibús	23,00
La Paz - Chulumani	Ómnibus	25,00
La Paz - Chulumani	Minibús	35,00
La Paz - Chirca	Ómnibus	30,00
La Paz - Irupana	Ómnibus	30,00
La Paz - Plazuela	Ómnibus	40,00
La Paz - Plazuela	Ómnibus	30,00
La Paz - Pasto Pata	Omnibus	30,00
La Paz - La Asunta	Omnibus	40,00
La Paz - Covendo	Ómnibus	30,00
La Paz - Rio Blanco	Ómnibus	30,00
La Paz - San Antonio	Ómnibus	42,00
La Paz - La Paz	Ómnibus	52,00
La Paz - Palos Blancos	Ómnibus	42,00
Palos Blancos - La Paz	Ómnibus	52,00
La Paz - Inicua	Ómnibus	42,00
Inicua - La Paz	Ómnibus	52,00

La Gobernación de La Paz presentó la escala tarifaria del transporte terrestre interprovincial, que establece montos para 92 destinos, consideró solo 53. La más barata, La Paz-Guaqui, es de Bs 7,50 y la más cara, de La Paz a Tipuani, Bs 150.

Los montos se mantienen, aunque hay viajes que registran incrementos de hasta Bs 3 y la principal novedad es la inclusión de 39 nuevos destinos. El artículo 21 de la Ley General de Transporte le da a las gobernaciones la potestad de fijar las tarifas interprovinciales e intermunicipales.

El nuevo tarifario ha disgregado comunidad por comunidad. Ahora no se permitirá que un usuario pague como si estuviera yendo a Copacabana cuando su destino final es un pueblo que se encuentra antes.

El pasaje en bus y minibús a Copacabana es de Bs 18 y Bs 20, respectivamente. Para Willacota cuesta Bs 11; para Sopocachi, Bs 17 y para Chojipaya, Bs 12, ubicadas antes del santuario. También se encuentra prohibido que los operadores eleven los pasajes los feriados y fines de semana, cuando hay mayor demanda.

Por ejemplo el pasaje a Copacabana en bus era de Bs 15, sin embargo los choferes cobraban Bs 20, y en fechas como Semana Santa, hasta Bs 40.

CAPITULO V

5. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones

Viendo el gran crecimiento de la oferta y demanda en el sector de servicio de transporte interprovincial, el estudio de investigación determina que dicho sector tiene la capacidad de pagar los impuestos que le corresponde como lo determina la Ley 843, ser excluidos del Régimen Especial por que no cumplen con las condiciones que el Decreto Supremo 23027 determina y que cumpla con todas las condiciones que establece la Ley N° 165 Ley general de Transportes.

5.2. Recomendaciones

La Ley 843 y el Código Tributario son la base de todo el andamiaje tributario en Bolivia y es importante distinguir aquellas interpretaciones que se hacen de la norma desde un punto de vista teórico (criterios resolutivos de Impuestos Nacionales o de altos tribunales) y aquellas interpretaciones que tienen que ver con el día a día.

BIBLIOGRAFIA

Bolivia, E. P. (2005). *Ley 843*. Bolivia.

Bolivia, E. P. (2008). *Constitucion Politica del Estado*. Bolivia.

BOLIVIA, E. P. (2011). *LEY 165 - LEY GENERAL DE TRANSPORTE*. LA PAZ .

Canseco, D. O. (2015). *Derecho Tributario y Legislacion Tributaria* . La Paz - Bolivia: Juridica TEMIS.

Montaya, M. J. (2016). *El entorno legal y contable del sistema tributario Boliviano*. La Paz - Bolivia: Quatro Hnos.

Soler, O. H. (2005). *Derecha Tributario*. Buenos Aries - Argentina: La Ley.









