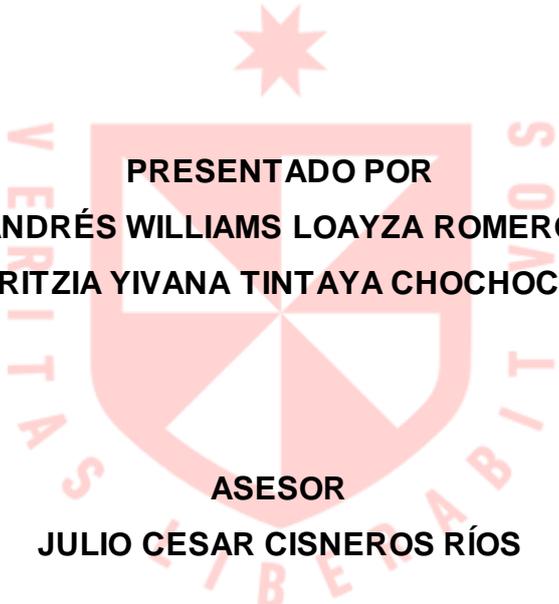




**FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES, ECONÓMICAS Y FINANCIERAS
ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD Y FINANZAS**

**LOS BENEFICIOS TRIBUTARIOS Y SU EFECTO EN
LAS CUENTAS POR PAGAR DE LAS EMPRESAS DE
TRANSPORTE DE CARGA EN SANTA ANITA 2022**

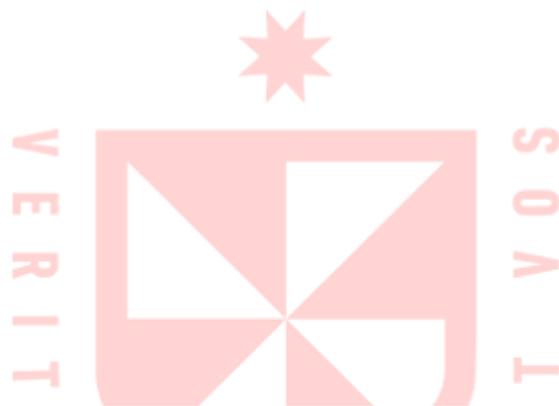


**PRESENTADO POR
ANDRÉS WILLIAMS LOAYZA ROMERO
FRITZIA YIVANA TINTAYA CHOCHOCA**

**ASESOR
JULIO CESAR CISNEROS RÍOS**

**TESIS
PARA OPTAR EL TÍTULO PROFESIONAL DE CONTADOR PÚBLICO**

**LIMA – PERÚ
2024**



CC BY-NC-ND

Reconocimiento – No comercial – Sin obra derivada

El autor sólo permite que se pueda descargar esta obra y compartirla con otras personas, siempre que se reconozca su autoría, pero no se puede cambiar de ninguna manera ni se puede utilizar comercialmente.

<http://creativecommons.org/licenses/by-nc-nd/4.0/>



USMP
UNIVERSIDAD DE
SAN MARTÍN DE PORRES

Facultad de
Ciencias Contables,
Económicas y Financieras

**FACULTAD DE CIENCIAS CONTABLES ECONÓMICAS Y FINANCIERAS
ESCUELA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD Y FINANZAS**

TESIS

**LOS BENEFICIOS TRIBUTARIOS Y SU EFECTO EN LAS
CUENTAS POR PAGAR DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE
DE CARGA EN SANTA ANITA 2022**

**PARA OPTAR
EL TÍTULO PROFESIONAL DE CONTADOR PÚBLICO**

**PRESENTADO POR
ANDRÉS WILLIAMS LOAYZA ROMERO
FRITZIA YIVANA TINTAYA CHOCHOCA**

**ASESOR
Dr. JULIO CESAR CISNEROS RÍOS**

LIMA, PERÚ

2024

**LOS BENEFICIOS TRIBUTARIOS Y SU EFECTO EN LAS
CUENTAS POR PAGAR DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE
DE CARGA EN SANTA ANITA 2022**

ASESOR Y MIEMBROS DEL JURADO

ASESOR:

Dr. JULIO CESAR CISNEROS RÍOS

MIEMBROS DEL JURADO:

PRESIDENTE:

DR. SABINO TALLA RAMOS

SECRETARIO:

DRA. LUZ MARÍA GALINDO URIBE

MIEMBRO DEL JURADO:

DR. GIOVANI TOMAS SEBASTIANI MIRANDA

DEDICATORIA

Deseamos dedicar especialmente este proyecto a nuestros docentes del curso de tesis, quienes nos dieron a diario sus enseñanzas sin límites, por aconsejarnos y motivarnos en la culminación de nuestro trabajo de investigación. Así mismo, a nuestros queridos padres quienes siempre son un sustento moral para seguir cumpliendo nuestras metas y sueños.

AGRADECIMIENTO

Nuestro principal agradecimiento es a dios por guiarnos y darnos fortaleza para seguir adelante; a nuestras familias, docentes que nos guían y nos dan el soporte para realizar nuestra investigación y a todas las personas que de una y otra manera nos apoyan a seguir elaborando nuestra investigación.

PAPER NAME

TESIS FINAL LOAYZA - TINTAYA.pdf

AUTHOR

ANDRES WILLIAMS LOAYZA ROMERO

WORD COUNT

20172 Words

CHARACTER COUNT

104923 Characters

PAGE COUNT

113 Pages

FILE SIZE

1.5MB

SUBMISSION DATE

Sep 11, 2023 7:31 PM GMT-5

REPORT DATE

Sep 11, 2023 7:45 PM GMT-5

● **20% Overall Similarity**

The combined total of all matches, including overlapping sources, for each database.

- 19% Internet database
- 4% Publications database
- Crossref database
- Crossref Posted Content database
- 14% Submitted Works database

● **Excluded from Similarity Report**

- Bibliographic material
- Quoted material
- Cited material
- Small Matches (Less than 10 words)

ÍNDICE

PORTADA	i
TÍTULO	ii
DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTO	v
ÍNDICE	vi
RESUMEN	x
ABSTRACT	xi
INTRODUCCIÓN	xii
CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	1
1.1. Descripción de la realidad problemática	1
1.2. Delimitación de la investigación	9
1.2.1. Delimitación espacial	9
1.2.2. Delimitación temporal	9
1.2.3. Delimitación social	9
1.3. Formulación del problema	9
1.3.1. Problema Principal	9
1.3.2. Problemas Específicos	9
1.4. Objetivos de la investigación	10
1.4.1. Objetivo General	10
1.4.2. Objetivos Específicos	10
1.5. Justificación de la investigación	10
1.5.1. Justificación	10
1.5.2. Importancia	11
1.6. Limitaciones del estudio	11
1.7. Viabilidad del estudio	12
CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO	13
2.1. Antecedentes de la investigación	13
2.1.1. Antecedentes nacionales	13

2.1.2.	Antecedentes Internacionales	18
2.2.	Marco Conceptual	23
2.2.1.	Variable Independiente: Beneficios Tributarios	23
2.2.2.	Variable Dependiente: Cuentas Por Pagar	29
2.3.	Marco legal	34
2.4.	Términos técnicos	42
	CAPÍTULO III: HIPÓTESIS Y VARIABLES	45
3.1.	Formulación de la hipótesis	45
3.1.1.	Hipótesis Principal	45
3.1.2.	Hipótesis Secundarias	45
3.2.	Operacionalización de variables	46
3.2.1.	Variable independiente	46
3.2.2.	Variable dependiente	47
	CAPÍTULO IV: METODOLOGÍA	48
4.1.	Diseño metodológico	48
4.1.1.	Tipo de investigación	49
4.2.	Diseño muestral	49
4.2.1.	Población (N)	49
4.2.2.	Muestra (n)	49
4.3.	Técnicas para la recolección de datos	50
4.3.1.	Descripción de los instrumentos	50
4.3.2.	Procedimiento de comprobación confiabilidad de los instrumentos	51
4.4.	Técnicas para el procesamiento de la información	55
4.4.1.	Técnica de estadística descriptiva	55
4.4.2.	Técnica de estadística inferencial	55
4.5.	Aspectos éticos	55
	CAPÍTULO V: RESULTADOS	57

5.1. Presentación	57
5.2. Interpretación de resultados	58
5.3. Contrastación de hipótesis	73
CAPÍTULO VI: DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	83
6.1. Discusión	83
6.2. Conclusiones	88
6.3. Recomendaciones	90
BIBLIOGRAFÍA	92
ANEXOS	95
ANEXO N°1: MATRIZ DE CONSISTENCIA	96
ANEXO N°2: ENCUESTA	97

RESUMEN

Esta investigación tuvo como objetivo comprobar si la aplicación de los beneficios tributarios influye en las cuentas por pagar de las empresas de transporte de carga en Santa Anita 2022; para lograrlo, identificamos tres beneficios tributarios, la Devolución del Impuesto Selectivo al Consumo para Transportistas, el Subsidio de Peajes y el Leasing Financiero; los cuales son las herramientas para la obtención de recursos que permitan reducir la carga de sus cuentas por pagar.

El enfoque de la investigación es cuantitativo no experimental y tiene un diseño metodológico transversal correlacional; nuestra población asciende a un total de 2079 empresas de transporte de carga en Santa Anita, del cual tomamos una muestra de 65 empresas para encuestar.

Gracias a los resultados de la encuesta, determinamos que las cuentas por pagar son un problema latente y cotidiano; latente porque al realizar compras al crédito, se genera una obligación a pagar en el futuro, entonces al no contar con la liquidez suficiente cuando llegue ese momento, se convertirá en un problema; asimismo, es cotidiano porque necesariamente se tendrá que realizar compras para seguir operando, haciendo que el problema se manifieste constantemente.

También, comprobamos que cuando las empresas del sector transporte aplican los beneficios tributarios, obtienen recursos para reducir la carga de sus cuentas por pagar; quiere decir, que las empresas encuestadas muestran satisfacción; sin embargo, consideran que los procedimientos para acceder a estos beneficios pueden mejorar.

Palabras clave: Beneficios Tributarios, Cuentas Por Pagar, Recursos.

ABSTRACT

The objective of this investigation was to verify if the application of tax benefits influences the accounts payable of cargo transportation companies in Santa Anita 2022; To achieve this, we identified three tax benefits, the Refund of the Selective Consumption Tax for Carriers, the Toll Subsidy and Financial Leasing; which are the tools to obtain resources that allow reducing the burden of their accounts payable.

The research approach is quantitative, non-experimental, and has a cross-correlational methodological design; our population amounts to a total of 2079 cargo transportation companies in Santa Anita, from which we took a sample of 65 companies to survey.

Thanks to the results of the survey, we determined that accounts payable are a latent and daily problem; latent because when making purchases on credit, an obligation to pay in the future is generated, then by not having sufficient liquidity when that moment arrives, it will become a problem; Likewise, it is daily because you will necessarily have to make purchases to continue operating, causing the problem to manifest itself constantly.

Also, we verified that when companies in the transportation sector apply tax benefits, they obtain resources to reduce the burden of their accounts payable; It means that the surveyed companies show satisfaction; however, they consider that the procedures to access these benefits could be improved.

Keywords: Tax Benefits, Accounts Payable, Resources.

INTRODUCCIÓN

El presente trabajo de investigación tiene como objetivo comprobar si la aplicación de los beneficios tributarios influye en las cuentas por pagar de las empresas de transporte de carga en Santa Anita 2022, debido a que se determinó que las empresas de transporte de carga atraviesan por problemas de liquidez producto de las cuentas por pagar.

Para analizar esta problemática, es necesario mencionar que las cuentas por pagar se acumulan porque las empresas de transporte de carga necesitan comprar repuestos, solicitar mantenimiento vehicular y adquirir combustible para poder operar; motivo por el cual, se requiere de liquidez para poder realizar dichos pagos; es por eso, que en el momento que surge la falta de liquidez se genera un problema para afrontar estas obligaciones con terceros; a ello también, debemos añadir las obligaciones tributarias que cada contribuyente tiene con SUNAT.

Al respecto, se investigó que en el sector económico del transporte de carga existen tres beneficios tributarios que otorga a los transportistas recursos para ayudar a reducir la carga de las cuentas por pagar; estos son la Devolución del Impuesto Selectivo al Consumo para Transportistas, el Subsidio de Peajes y el Leasing Financiero; los cuales se desarrollan en el presente trabajo de investigación por medio de seis capítulos.

En el **Capítulo I Planteamiento del Problema**, narramos la realidad problemática de nuestro tema, establecemos la delimitación de la investigación, planteamos nuestros problemas y objetivos de la investigación, describimos la justificación e importancia de la investigación, y exponemos las limitaciones y viabilidad del estudio.

En el **Capítulo II Marco Teórico**, recopilamos los antecedentes de la investigación, establecemos el marco conceptual donde desarrollamos nuestra variable dependiente e independiente, describimos el marco legal y términos técnicos de nuestra investigación.

En el **Capítulo III Hipótesis y Variables**, formulamos nuestras hipótesis principal y secundarias; además, elaboramos la operacionalización de nuestra variable dependiente e independiente.

En el **Capítulo IV Metodología**, establecemos el diseño metodológico, determinamos la población y muestra en la investigación, describimos las técnicas de recolección de datos y procesamiento de la información.

En el **Capítulo V Resultados**, mostramos los resultados de nuestra encuesta junto con su interpretación, así como también realizamos la contrastación de nuestras hipótesis.

En el **Capítulo VI Discusión, Conclusiones y Recomendaciones**, redactamos la discusión tomando en cuenta todos los elementos elegidos para desarrollar nuestra tesis, finalizando con las conclusiones y recomendaciones de nuestra investigación.

CAPÍTULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la realidad problemática

En Santa Anita, el transporte de carga terrestre es una de las pocas actividades económicas que no se paralizó durante el estado de emergencia, esto debido a que es una actividad indispensable y necesaria para poder transportar alimentos, suministros y demás recursos por los diferentes departamentos, provincias y distritos de nuestro país. Sin embargo, es una actividad complicada de solventar económica y formalmente, ya que sus principales proveedores son los que se dedican a la venta de combustible y repuestos para el mantenimiento vehicular, los cuales son insumos muy volátiles en cuanto al precio, debido a que dependen mucho del tipo de cambio del dólar, eso provoca que el control en sus cuentas por pagar sea inestable y tienda a caer en morosidad sobre sus deudas con proveedores,

lo cual perjudica a los contribuyentes de este sector cuando desean comprar al crédito.

Es importante mencionar también, que en provincia la informalidad es muy grande, esto hace que los gastos en viáticos de los conductores no se sustentan con comprobantes de pago, ya que en los restaurantes donde se alimentan o los hoteles donde se hospedan durante la ruta en provincia no emiten facturas, a lo mucho pueden entregar una boleta que no es útil para reducir el pago de IGV; es decir que la misma informalidad del país indirectamente impacta en los pasivos tributarios de aquellos contribuyentes formales, en especial a este sector cuya ruta de trabajo es transportar mercadería hasta las zonas más alejadas del país.

Santa Anita es uno de los 5 distritos de Lima Metropolitana con mayor número de empresas de transporte de carga terrestre registradas formalmente según SUNAT (Estadísticas y Estudios), con un total de 2079 contribuyentes pertenecientes a este sector, es la población adecuada para investigar los problemas que surgieron en el año 2022 para las empresas de transporte de carga terrestre.

Durante el año 2022 Santa Anita se vio aquejada por un diverso conjunto de huelgas y marchas, entre ellas está el paro de transportistas, la cual reunía a diversas empresas integrantes del sector de transporte de carga pesada interprovincial para manifestar su inconformidad respecto a una serie de problemas que afectaban su bienestar económico, siendo el principal de estos problemas el precio del combustible, los cuales se incrementaron considerablemente; debido a que la demanda de combustibles en su mayoría es importada ya que la oferta nacional no alcanza a cubrir dicha

necesidad, es por ello que el incremento de su precio depende de factores externos a nivel internacional; por lo tanto el Estado no puede controlar el alza en el precio del combustible, pero sí puede otorgar beneficios tributarios previo cumplimiento de formalidades que permitan a los transportistas disminuir la carga monetaria en las cuentas por pagar que produce este insumo.

El 4 de abril del 2022 el diario en línea “Infobae” publica lo siguiente: “Violencia y caos en la Carretera Central: Transportistas y policías se confrontan con bombas lacrimógenas y piedras”. Indicando que las protesta se salieron de control en el momento que los efectivos de la PNP se enfrentaron con los transportistas para desbloquear la Carretera Central.

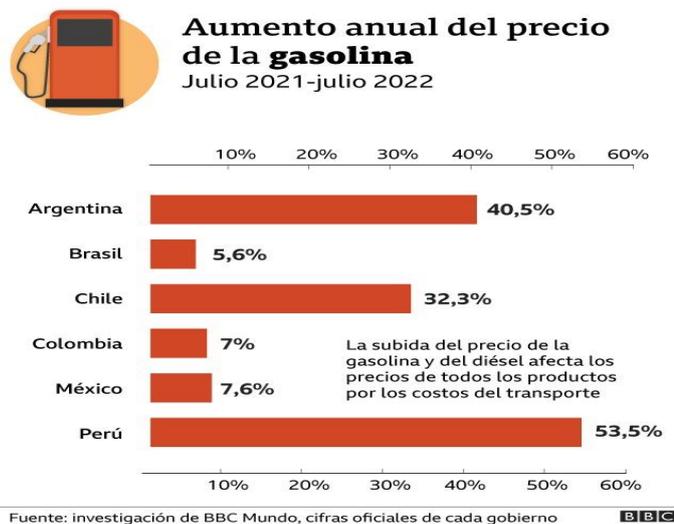
La Carretera Central es una vía muy importante para el tránsito de mercaderías ya que conecta El Gran Mercado Mayorista ubicado en Santa Anita con el departamento de Junín que es una de las principales fuentes de alimentos en Perú, por eso los transportistas se concentraron para bloquear en este punto de la Carretera Central, ya que el Gran Mercado Mayorista de Santa Anita es el encargado de abastecer a más de 1122 mercados minoristas de los 43 distritos de Lima Metropolitana, de esta forma se tiene el impacto deseado para que el Gobierno tome acción frente al alza de precio en el combustible.

¿Cuáles son las demandas de los transportistas? El día 2 de abril del 2022 el diario La República informa que son las siguientes:

- Suprimir la competencia ilícita que les hacen los transportistas del extranjero y dirigir la reserva de carga para los gremios nacionales.

- Solicitan una tarifa mínima obligatoria en la tabla de valores referenciales.
- Para los transportistas nacionales, eliminar el ISC de los combustibles adquiridos.
- Solicitan que los contratos de concesión de carretera y peajes sean revisados.
- En lo que respecta a la fiscalización, solicitan que la Superintendencia de Transporte Terrestre de Personas, Carga y Mercancías (SUTRAN) tengan una reorganización completa, y a su vez solicitan revisar la ley de municipalidades.

Figura 1: Aumento anual del precio del combustible



Como se puede apreciar en la imagen, el precio de la gasolina y el petróleo se elevaron a costos muy exorbitantes en Chile, Argentina y Perú, estos países fueron los más perjudicados por el costo de vida; a su vez, lo que nos indica que el factor de la incertidumbre internacional provocada por la guerra

entre Ucrania y Rusia no solo afecta a Perú sino también a muchos países de América Latina.

Según la BBC, Colombia, Chile y Perú poseen un fondo de estabilización de precios con el objetivo de reducir las variaciones de precios. Por otro lado, Brasil ejerce una influencia en los precios al reducir sus impuestos, México mediante subsidios directos y Argentina mediante la congelación de precios e impuestos indirectos.

Al adquirir combustible también estamos pagando implícitamente el “impuesto selectivo al consumo para combustibles”, el cual posee el beneficio tributario de solicitar su devolución a SUNAT siempre y cuando el contribuyente cumpla una serie de requisitos previos, que por lo general, muchos contribuyentes pequeños de este sector no consiguen ser beneficiados por esta devolución, debido a que los requisitos y el procedimiento para ser aprobados son muy complejos, la documentación solicitada es excesiva y los medios sistemáticos para presentar dichos archivos al fisco son confusos y limitados.

Según "BBC Mundo", Héctor Velásquez, líder del Gremio Nacional de Transportistas y Conductores, informó a la población que iniciarán una huelga a partir del 28 de marzo, debido a que los costos actuales de flete de las cargas ya no son suficientes para mantener la actividad. En Lima, así como en las provincias de Arequipa, Chiclayo, Ica, Piura, La Libertad, Junín, Amazonas, San Martín, y Ucayali, hubo protestas que obligaron a suspender las clases debido a las limitaciones del transporte público. El Gobierno de Pedro Castillo eliminó el impuesto selectivo al consumo de combustible hasta junio de 2022 para aliviar el descontento de los transportistas.

Si bien es cierto, el porcentaje de devolución del 53% de ISC no resulta ser suficiente para aliviar los pasivos tributarios de los contribuyentes del sector de transporte de carga, pero eliminar temporalmente el impuesto selectivo al consumo del combustible no logró el efecto deseado en los huelguistas, ya que el problema se frenaría solo por unos pocos meses, luego de esos meses el malestar volvería a desencadenarse.

Ante tal caos se planteó la posibilidad de aumentar el porcentaje de devolución del Impuesto Selectivo al Consumo para Transportistas de un 53% a un 80%; al final, el Congreso autoriza la Ley N°31647 el cual fue impulsada por el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC) y el Ministerio de Economía y Finanzas (MEF) para aumentar el porcentaje de devolución hasta un 70% del ISC, dicho aumento en el beneficio tributario haría efecto desde el 1 de enero del 2023 hasta el 31 de diciembre del 2025.

Además de los insumos que necesitan los transportistas para operar en sus servicios, también hay un gasto que se sigue incrementando con el pasar del tiempo y estos son los peajes; administrados por empresas concesionarias, el peaje es una tarifa que se cobra a aquellos vehículos que circulan por la autopista como infraestructura de transporte, cuyo propósito es invertir esos fondos recaudados en la construcción y ampliación de carriles, viaductos y puentes.

El Diario El Peruano publica el 9 de febrero de 2022 que la concesionaria Lima Expresa anunció un aumento en la tarifa del peaje en la vía de la Línea Amarilla y de Evitamiento de 5.90 a 6.30 soles por eje para vehículos livianos y de carga pesada; se menciona que el aumento en el precio se debe a un

reajuste anual de tarifa previsto en el contrato de concesión, que se basa en la fórmula propuesta por la Municipalidad de Lima, este reajuste se basa en el índice de inflación y las fluctuaciones en el tipo de cambio de la moneda estadounidense entre febrero 2021 y enero 2022.

Ante tal decisión de parte de la concesionaria, Andina (Agencia Peruana de Noticias) publica el 10 de febrero que La Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) rechaza el accionar de Lima Expresa sobre el incremento de S/5.90 a S/ 6.30 por eje en los peajes de Vía de Evitamiento y Vía Expresa Línea Amarilla; para La Municipalidad Metropolitana de Lima (MML) se está cometiendo una arbitrariedad en la interpretación de la cláusula de reajuste de tarifa de peaje del contrato de concesión, por lo que dicho incremento no se justifica y menos en estas circunstancias en donde la crisis económica del país está golpeando a millones de ciudadanos, a consecuencia del COVID 19.

Para una empresa dedicada al transporte que recorre largos recorridos por todo el país, el peaje es el elemento de las cuentas por pagar de la empresa con mayor número de comprobantes de pago, que en conjunto al sumar sus importes se obtiene como resultado una cantidad considerable de gasto que no deja de incrementarse con el pasar del tiempo. Para frenar dicho problema el Gobierno mediante el Decreto de Urgencia N° 021-2022 publicado en El Peruano tomó una iniciativa llamada “subsidio de peajes” el cual permite a los contribuyentes del sector transporte solicitar la devolución del 40% de los peajes pagados.

Por el lado de los pasivos tributarios, los cuales se consideran obligaciones muy importante en las cuentas por pagar de las empresas de transporte de

carga, se debe pagar el tributo de IGV y Renta en cuanto a impuestos de tercera categoría; respecto a los impuestos de quinta categoría, están obligados a pagar el aporte de ONP y ESSALUD de sus colaboradores; sin embargo, al ser un sector que depende mucho del uso de vehículos, necesita adquirir activos, por lo que bajo esa condición están obligados a pagar el Impuesto Temporal a los Activos Netos (ITAN), al sobrepasar el importe de 1 millón de soles en activos.

Dado que este sector necesita adquirir activos vehiculares para crecer, tiene la opción de acogerse al beneficio tributario que ofrece un leasing financiero según menciona el artículo 18 del Decreto Legislativo N° 299; se sabe que cuando se posee un activo este puede depreciarlo anualmente hasta un porcentaje determinado según la NIC 16, no obstante, el leasing tributario le otorga al contribuyente la facultad de utilizar la depreciación acelerada, el cual permite utilizar un porcentaje más alto de depreciación anualmente para deducir en el cálculo del impuesto a la renta.

Luego de lo mencionado, podemos observar que el sector de transporte de carga presenta muchos problemas con la gestión de sus recursos para operar y a su vez presenta problemas para cumplir con sus cuentas por pagar de manera adecuada; sin embargo, si aplicamos los beneficios tributarios mencionados de forma correcta, es posible amortizar una cantidad considerable tanto de los pasivos tributarios como la deuda con proveedores que asfixian financieramente a los transportistas.

1.2. Delimitación de la investigación

1.2.1. Delimitación espacial

Nuestra investigación se desarrolla en las empresas de transporte de carga que se ubican en el distrito de Santa Anita.

1.2.2. Delimitación temporal

Nuestra investigación se desarrolla en el año 2022.

1.2.3. Delimitación social

Aplicamos las técnicas de recolección de información a las empresas de transporte de carga terrestre que ofrecen sus servicios a nivel interprovincial.

1.3. Formulación del problema

1.3.1. Problema Principal

¿En qué medida la aplicación de los beneficios tributarios influye en las cuentas por pagar de las empresas de transporte de carga en Santa Anita 2022?

1.3.2. Problemas Específicos

- a) ¿De qué manera la devolución del impuesto selectivo al consumo para transportistas influye en los pasivos tributarios de las empresas de transporte de carga en Santa Anita 2022?
- b) ¿Cómo el subsidio de peajes repercute en las deudas con proveedores de las empresas de transporte de carga en Santa Anita 2022?

- c) ¿De qué forma el leasing financiero incide en el impuesto a la renta anual de las empresas de transporte de carga en Santa Anita 2022?

1.4. Objetivos de la investigación

1.4.1. Objetivo General

Comprobar si la aplicación de los beneficios tributarios influye en las cuentas por pagar de las empresas de transporte de carga en Santa Anita 2022.

1.4.2. Objetivos Específicos

- a) Analizar si la devolución del impuesto selectivo al consumo para transportistas influye en los pasivos tributarios de las empresas de transporte de carga en Santa Anita 2022.
- b) Determinar si el subsidio de peajes repercute en las deudas con proveedores de las empresas de transporte de carga en Santa Anita 2022.
- c) Evaluar si el leasing financiero incide en el impuesto a la renta anual en las empresas de transporte de carga en Santa Anita 2022.

1.5. Justificación de la investigación

1.5.1. Justificación

El motivo por el cual decidimos elaborar el presente trabajo es porque encontramos una problemática en las empresas de transporte de carga, ya que pertenecen a un sector muy competitivo cuyos gastos

y obligaciones tributarias se incrementan constantemente; es por ello que llegamos a la conclusión de que al sector transporte de carga le hace falta encontrar una alternativa que le permita aliviar sus cuentas por pagar sin depender de sus ingresos.

1.5.2. Importancia

Determinada la justificación, encontramos que la alternativa para aliviar las cuentas por pagar de las empresas de transporte de carga se encuentra en los beneficios tributarios, estos les permiten obtener recursos para pagar no solo sus pasivos tributarios, sino también solventar sus deudas con terceros; es por ello que es importante comprobar y dar a conocer los efectos que tienen los beneficios tributarios en las cuentas por pagar.

1.6. Limitaciones del estudio

Se presentaron limitaciones respecto a la obtención de la lista detallada de empresas que conforman el sector de transporte de carga en el distrito de Santa Anita, ya que ni el Instituto Nacional de Estadística e Informática (INEI), ni la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT) nos habilitaron dicha información a detalle; sin embargo, la plataforma estadística de SUNAT nos brindó el número exacto de empresas de transporte de carga que hay en Santa Anita, lo cual nos fue de mucha utilidad para determinar nuestra muestra; fuera de ello, consideramos que el desarrollo de la investigación se realizó de manera idónea.

1.7. Viabilidad del estudio

Se puede afirmar que el proyecto es viable y se puede desarrollar de forma eficaz gracias a que se cuenta con las fuentes de información para su realización, así como la dedicación y disponibilidad de los investigadores de la tesis para culminar el trabajo en el tiempo esperado.

CAPÍTULO II: MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes de la investigación

2.1.1. Antecedentes nacionales

En el presente trabajo de investigación elaborado dentro del ámbito nacional, se encontró la siguiente información:

Justiniani, B y Vilcapoma, H (2017) en su tesis titulada “Efectos de la aplicación de beneficio tributario del impuesto selectivo al consumo ISC y el efecto económico en la liquidez de empresas de transporte público interprovincial de pasajeros Cusco Sicuani 2015”, para conseguir el grado profesional de Contador Público del Perú de la **Universidad Andina del Cuzco**, donde analiza lo siguiente:

La falta de requisitos básicos, como el declarar adecuadamente la actividad económica principal a la administración tributaria, impide que las empresas soliciten el reembolso; esto prueba el deficiente nivel de asistencia y falta de preocupación por parte de del área administrativa de estas empresas en cobrar el beneficio, como resultado de la alta informalidad con la que operan el servicio. Incluso se verificó que existen transportistas que ofrecen sus servicios sin estar registradas formalmente ante SUNAT.

Tanto la falta de organización empresarial como la ausencia de asesoramiento e informalidad desalientan a las empresas a utilizar el beneficio tributario, porque al hacerlo podría tener como consecuencia una posible fiscalización por parte de SUNAT para corroborar que se estén cumpliendo todos los requisitos.

Al respecto, la conclusión de los autores en esta tesis concuerda con lo mencionado por nosotros en nuestra realidad problemática, y a su vez la complementa, porque nos permite conocer a profundidad un punto débil en este beneficio tributario, el cual es la falta de información difundida respecto a este; los transportistas perciben que los requisitos y el proceso para acceder a la devolución del ISC, es complejo y además sienten miedo de ser fiscalizados por haber solicitado esta devolución; es decir, temen mostrar la documentación que sustenta el consumo del combustible, ya sea porque la forma en la que lo adquirieron no cuente con la formalidad necesaria, o temen ser sancionados por SUNAT.

Asimismo, observamos que no existe un asesoramiento adecuado en la administración de estas empresas, por lo que omiten la posibilidad de utilizar este beneficio tributario, el cual podría ayudarles a disminuir la carga de sus pasivos tributarios.

Por último, el análisis del autor nos permite conocer un factor importante que deseamos utilizar dentro de nuestro cuestionario, al observar que el “procedimiento para solicitar la devolución” fue un factor determinante para conocer la realidad de este beneficio tributario en Cuzco, nosotros emplearemos este factor como índice de nuestro indicador “Devolución del Impuesto Selectivo al Consumo para Transportistas”; es decir, que nos será útil para determinar si el procedimiento para la devolución de ISC en Santa Anita es idónea o no.

Suyon (2017), en su tesis titulada “Leasing financiero en la adquisición de activo fijo para incrementar los ingresos en la empresa de transportes Latina S.A. Chiclayo 2017”, para obtener el título profesional de Contador Público del Perú de la **Universidad César Vallejo**, donde analiza lo siguiente:

Se identificó que la herramienta financiera más adecuada para la adquisición de activo fijo es el Leasing Financiero, porque permite tener depreciación acelerada, ahorro del IGV en las cuotas mensuales y este impuesto sirve como escudo fiscal a favor de la empresa, teniendo como tasa de interés de 18%, menor que un prestamos bancario habitual siendo de 22%.

La tesis en mención corrobora la idea que deseamos transmitir sobre el Leasing financiero, queremos incentivar a los transportistas a utilizar esta herramienta, sobre todo a aquellos transportistas que están creciendo ya que como bien menciona el autor, es más rentable adquirir un Leasing Financiero que un préstamo bancario por su bajo interés.

Además, esta modalidad de compra le permitirá al transportista depreciar los vehículos de forma acelerada proporcionalmente a los años de duración establecidos dentro del contrato; contablemente, la depreciación se manifestará como un gasto que se podrá deducir temporalmente dentro del cálculo del impuesto a la renta anual; es decir, que en el presente se pagará menos impuesto a la renta, pero después se pagará esa diferencia temporal en el futuro; por lo tanto, la empresa tendrá más liquidez en el corto plazo.

También es importante mencionar, que los intereses pagados mensualmente serán facturados, por lo que será útil para disminuir el IGV por pagar; es por esto que cuando se desea obtener beneficios tributarios y una excelente herramienta de financiamiento para adquirir activos, el leasing tributario es la mejor alternativa.

Por último, sobre el análisis del autor queremos resaltar dos factores importantes que deseamos utilizar en nuestro cuestionario; el primero es la depreciación acelerada, y el segundo son las unidades de transporte como activo fijo, consideramos que ambos factores de nuestro indicador Leasing financiero serán muy útiles para determinar si nuestra hipótesis es correcta.

Espinoza, P y Young, G (2019), en su tesis titulada “Problemática del telepeaje en Lima”, para conseguir el grado profesional de Máster en Dirección de Empresas de la **Universidad de Piura**”, analiza lo siguiente:

El estado actual del telepeaje en la ciudad de Lima está influenciado por una serie de factores, entre ellos:

- i) Las condiciones que cada proveedor de servicios de telepeaje tiene para los usuarios, ya sea a través de cargos y comisiones, porque solo son necesarias para los tramos de su concesión, o por el inadecuado funcionamiento de la pegatina.
- ii) El escaso interés de los usuarios, que se debe principalmente al bajo nivel de cultura vial, el rechazo de cualquier tipo de peaje como resultado de los casos de corrupción relacionados con los concesionarios, así como el aumento continuo en los precios, entre otros factores, provoca un efecto negativo en la opinión pública.
- iii) Falta de iniciativa de los concesionarios en promocionar e integrar los sistemas de telepeaje para facilitar su uso.

Lo que deducimos de la conclusión del autor, es que el uso del sistema de telepeaje no resulta ser eficiente para cumplir su función; este es un sistema que permite realizar el cobro del peaje de manera electrónica, sin la intervención de una persona; en teoría la idea es buena, pero carece de los recursos necesarios para aprovecharse al 100%, debido al desinterés de los usuarios por aprender a utilizar este

mecanismo y por el bajo interés de las concesionarias de promover este sistema.

Lo que podemos rescatar de esta conclusión, es que la percepción de los usuarios respecto a los peajes continua siendo negativa en ese periodo, los usuarios no confían en la inversión de recursos obtenidos por el cobro de peaje y a su vez les genera malestar cuando este aumenta de precio; intuimos que la única manera de despertar el interés del usuario respecto a alguna medida que se tome con el peaje, es si se disminuye el tiempo de congestión vehicular, si se reduce el costo de la tarifa, o si se realiza una devolución o subsidio por el cobro de los peajes.

Al respecto, dado que el autor nos permite conocer la perspectiva de los usuarios sobre al peaje en aquellos años, nosotros deseamos comprobar si dicha perspectiva continúa siendo la misma, luego de implementarse el subsidio de peajes en el 2022, por lo que abordaremos dentro de nuestro cuestionario, preguntas para determinar si el beneficio tributario de Subsidio de peajes es lo que los contribuyentes del sector transporte de carga deseaban.

2.1.2. Antecedentes Internacionales

Para realizar la presente investigación sobre los beneficios tributarios y su efecto en las cuentas por pagar de las empresas de transporte de carga en el distrito de Santa Anita 2022, se ha obtenido información acerca del tema a través de distintos trabajos relacionados de manera internacional:

Cortés y Joglar (2016), en su tesis titulada “Análisis de los Beneficios Tributario en las empresas que desarrollan actividades comerciales con los Bienes Raíces según cambios contraídos por la reforma tributaria”, para obtener el grado de Licenciado en Ciencias de la Administración de la Universidad Austral de Chile, analiza lo siguiente:

El valor del inmueble aumenta como consecuencia de la incorporación del IVA, pero no aumenta para las empresas inmobiliarias como plantea la segunda hipótesis de esta investigación, porque el costo de adquisición del activo aumenta pero afecta al comprador final, ya que debe incluir este gasto en el precio que paga por la propiedad.

Cuando se observa cómo incide esto a las empresas inmobiliarias, queda en evidencia que hay un beneficio para ellas, esto se debe a que antes las cuentas que estaban afectas al IVA en sus costos eran asumidas íntegramente por la empresa sin oportunidad de reducir dicho IVA; en cambio ahora, el impuesto al débito del IVA está incluido al momento de la venta, teóricamente el impuesto cancelado en el costo se compensa con el impuesto que se incluye en la venta, dicho de otra manera, solían incluir el IVA en sus costos, pero ahora retorna cuando se concreta la venta.

Lo que podemos observar de la conclusión del autor, es que en Chile se implementó una reforma tributaria que otorgaba un beneficio tributario a los contribuyentes que vendían y compraban bienes raíces, permitiéndoles recuperar el IVA que pagaron en el costo en el instante en que realizan la venta del inmueble; sin embargo, este beneficio recae específicamente en los contribuyentes de este sector,

a los compradores finales no les beneficia ya que asumen el costo de la adición del IVA en la adquisición del inmueble.

Rescatamos la manera en cómo el Gobierno Chileno busca incentivar a las Pymes de este sector de compra y venta de bienes raíces, para atraer mayor inversión, generar más trabajo y a su vez generar más recaudación de impuestos.

Por último, resaltamos la utilidad de la información del autor en nuestra investigación, ya que nos muestra que la dinámica de los beneficios tributarios en Chile es similar a la de nuestro país, ambos buscan incentivar mayor actividad en determinados sectores económicos que lo necesitan, y ambos establecen sus reglas para acceder a estos beneficios tributarios.

López (2016), en su tesis titulada “Beneficios Tributarios del Financiamiento Vía Leasing desde la perspectiva de los cambios que propone la Reforma Tributaria”, para obtener el grado de Magister en Tributación de la Universidad de Chile, analiza lo siguiente:

Ventajas y desventajas del leasing con respecto al financiamiento tradicional y su efecto en la determinación del impuesto a la renta y del IVA:

- ✓ Es un sistema de financiación estructurado que se concreta en un contrato a plazos con opción de compra.
- ✓ Para efectos tributarios, un arriendo constituye las rentas, mas no la cancelación de cuotas de crédito.
- ✓ El capital más los intereses se consideran Gasto.

- ✓ Atributo: Es el mecanismo que habilita a las empresas a depreciar el activo financiado durante el transcurso de la operación.

Según lo mencionado por el autor, podemos deducir que tanto en Chile como en Perú el Leasing Financiero no solo es una buena alternativa financiera, sino que también posee beneficios tributarios que impactan positivamente en los contribuyentes chilenos, como el poder utilizar como gasto la suma del pago de capital más los intereses del contrato, y la facultad de poder depreciar el activo dentro del plazo del contrato de arrendamiento, es decir depreciarlo en menos años por lo que estamos hablando de depreciación acelerada.

Al respecto, rescatamos como el autor resalta que la depreciación acelerada es un atributo importante del Leasing Financiero en Chile; por lo tanto, nos es útil para tomar la decisión de darle mayor énfasis en nuestra investigación sobre este atributo llamado “depreciación acelerada”.

Condori (2019), en su tesis titulada “Asociación Público-Privada en Carreteras de Peaje en Latinoamérica: Análisis y Estudio de casos prácticos en Colombia, Chile y Perú” para conseguir el grado de Máster en Planificación y Gestión de Infraestructuras de la Universidad Politécnica de Madrid, analiza lo siguiente:

Los contratos de Asociación Público-Privada (APP) debe diseñarse adecuadamente para que sea posible una interpretación adecuada de

las cláusulas; cuanto más específicas sean las cláusulas, más fácil será la gestión del proyecto.

La asignación de riesgos suele estar más claramente establecida en los contratos chilenos, con garantías de ingresos que definen la banda superior que posibilita el retorno de ingresos si el concesionario sufriera pérdidas exorbitantes.

En Colombia se ha estado mejorando gracias a una mejor regulación y a las APP, que es el resultado de las lecciones aprendidas de las tres generaciones anteriores.

En las licitaciones más recientes, se optimizaron las tarifas del pago anual de mantenimiento (PAMO) y del pago de construcción (PAO) en Perú, y ahora se está elaborando un prospecto de contrato que permitirá introducir prácticas más idóneas si lo comparamos con otras naciones.

Del análisis comparativo del autor, podemos observar que Chile posee un manejo más equilibrado sobre los contratos referentes al peaje, definiendo de manera clara el proceso recaudación e inversión de los fondos por peajes, y al tener una gran capacidad de acceso al crédito permite que el pago por peajes sea bajo en ese país.

Por otro lado, deducimos que Colombia se encontraría en el segundo puesto en cuanto la gestión sobre los contratos referentes al peaje, aprendiendo de los errores cometidos en años anteriores, lograron mejorar el marco jurídico y la preparación técnica de sus programas.

Por último, catalogaríamos a Perú como la más ineficiente respecto a la gestión referente al peaje, esto debido a la falta de acceso a mejores créditos, la desnaturalización de contratos aprobando demasiadas modificaciones y aplicando interpretaciones de forma arbitraria por parte de las Concesionarias, lo cual genera que todo esto impacte en el aumento de la tarifa del peaje.

Luego de lo mencionado, resaltamos que tener un antecedente como este nos resulta de suma utilidad, ya que por medio del análisis comparativo que hace el autor, nos permite conocer el panorama y la evolución de la gestión sobre los peajes de estos tres países latinoamericanos.

Consideramos que realizar este tipo de análisis comparativo es necesario, para que cada país tome de ejemplo las iniciativas positivas de los otros países; es probable que, en el futuro se tomará el subsidio de peajes como una iniciativa a favor de Perú, y se podrá realizar una comparación con los demás países latinoamericanos, de esta manera se obtendrá una retroalimentación y se podrá seguir generando ideas positivas respecto a la gestión del peaje.

2.2. Marco Conceptual

2.2.1. Variable Independiente: Beneficios Tributarios

Ruiz, F. (2013) menciona que “El beneficio tributario es todo mecanismo que reduce o elimina la carga tributaria. El punto de partida es la existencia de una carga tributaria, mientras que el objetivo es la reducción o eliminación de dicha carga.

Respecto al débito tributario, se debe tomar en cuenta como punto de inicio la existencia de una obligación tributaria que ya ha nacido; donde el Estado indiscutiblemente es el acreedor y el deudor es el agente económico. Al principio, sería necesario que hubiera una disminución en la riqueza del contribuyente porque parte de su riqueza (dinero) tendría que destinarse al pago de impuestos. No obstante, se anula mediante una reducción o eliminación de la carga tributaria, lo que resulta en ganancias o beneficios económicos para el contribuyente.” (p. 9)

Barzola Yarasca, P.D. (2011) nos dice que “En el caso de un beneficio tributario, al igual que en el supuesto de una exoneración, el hecho imponible sí se produce en la realidad, con lo cual el tributo nace y genera efectos. En ese sentido, corresponde determinar el importe de la base de cálculo y la tasa aplicable, a fin de determinar el importe a pagar al Fisco”. (p. 26)

(Villanueva Barrón, 2011), Señaló que "los beneficios tributarios son incentivos cuyo objetivo es eliminar o reducir la obligación tributaria de un contribuyente, utilizando una motivación monetaria". Existen diversos tipos de beneficios fiscales, entre ellos incentivos, exoneración, inafectación, subsidio, entre otros".

✓ Incentivos tributarios: Se trata de reducciones a la base imponible del impuesto, otorgada con el propósito de incentivar a determinadas actividades o sectores económicos, así como subsidios proporcionados por el Gobierno a individuos específicos.

- ✓ Exoneraciones: Las técnicas de desgravación tienen como objetivo impedir el surgimiento de la obligación imponible, que se distingue por su temporalidad. no son permanentes porque tienen un período de vigencia y, muchas veces, la duración del beneficio está especificada en la norma que lo otorga.
- ✓ La inafectación: Son aquellas premisas no encontradas dentro del ámbito de afectación del tributo, generado por el Gobierno haciendo uso de su potestad tributaria.
- ✓ La inmunidad: Es la limitación constitucional impuesta por el gobierno para eximir el pago de impuestos por razones sociales, económicas o de otro tipo, como la inafectación del pago de todos los impuestos a las instituciones.

Según dan a entender los autores, se habla de beneficios tributarios cuando existe al alcance del contribuyente una herramienta legal que le permite obtener ventaja sobre el cumplimiento de sus obligaciones tributarias; estas ventajas se manifiestan en forma de créditos, descuentos, devoluciones, subsidios, medios de pago, entre otros formas dependiendo del contexto en el que se encuentre el contribuyente, y estas se aplican en el instante en que el contribuyente deba realizar la cancelación de algún impuesto.

Podemos añadir también, que el fisco resalta que para utilizar un beneficio tributario antes es necesario cumplir con una serie de requisitos, en los cuales se pueden tomar en cuenta el domicilio fiscal al que pertenece el contribuyente, la actividad económica como

también el nivel de ingresos obtenidos dentro de un ejercicio; en conclusión, cada beneficio tributario otorgado por el fisco es para hacerse efectivo en una determinada situación.

Impuesto Selectivo al Consumo

Aguilar, H. (2007) menciona que “Las hipótesis de incidencia del Impuesto Selectivo al Consumo, abarca los presupuestos de hecho que están tipificados dentro de la ley, dicho hecho genera el surgimiento de la obligación tributaria, prestación monetaria al Gobierno; cuya interpretación y análisis tienen en cuenta los cuatro factores que establecen los hechos económicos que se verán afectados por el impuesto:

- i) Aspecto Material: Conduce a verificar la descripción objetiva y precisa de la operación a gravar.
- ii) Aspecto Subjetivo: Comprende los usuarios que tienen relación de forma tributaria.
- iii) Aspecto Temporal: Se refiere a la definición exacta del instante donde se desenvuelve el hecho que se busca registrar con el impuesto.
- iv) Aspecto Espacial: Considera el principio de territorialidad, es decir los hechos desenvueltos en territorio nacional”. (p.191)

SUNAT (2020) describe al impuesto selectivo al consumo como “el tributo que, a diferencia del Impuesto General a las Ventas, únicamente grava a bienes en específico. El propósito recae en desalentar el consumo de productos que tienen externalidades

negativas a nivel ambiental, individual y social, tal es el caso de las bebidas alcohólicas, cigarrillos, y combustibles inflamables”. (p.188)

Tomando en cuenta la descripción de los autores, deducimos que el impuesto selectivo al consumo nace como una alternativa para frenar el consumo excesivo de un determinado grupo de productos, los cuales impactan negativamente al medioambiente y también a los civiles, tanto de forma individual como socialmente.

En el caso del combustible, este influye directamente en el ecosistema en el que coexisten los civiles; es decir, que indirectamente también les afecta a ellos; es por ello, que el impuesto selectivo al consumo para transportistas es pagado de manera implícita dentro de la adquisición de combustibles, y la forma de equilibrar dicho pago por parte de SUNAT es otorgando la facultad a los contribuyentes de convertir el impuesto selectivo al consumo en un crédito aplicable a sus impuestos, solicitando previamente la devolución de este.

Subsidio de Peajes

Decreto de urgencia N°021-2022 (13 de agosto de 2022) menciona que “Este Decreto de Urgencia tiene la iniciativa del subsidio de peajes, el cual tiene como propósito instaurar acciones extraordinarias y temporales en materia financiera y económica para incentivar el transporte público de mercancías y el transporte regular de personas por medio de un subsidio monetario del 40% del total de peajes pagados, con el objetivo de estimular este rubro económico del país y reducir costos logísticos en beneficio de la gente.

Otórguese en favor de las empresas de transporte, sean personas jurídicas o naturales, que brindan el servicio de transporte regular de personas y el transporte público terrestre de mercancías, un subsidio económico del 40% del importe pagado en peajes que se encuentren dentro del territorio de nuestro país, en un periodo de cuatro meses”.
(p.18)

Como indica el decreto publicado en el Diario Oficial El Peruano, este beneficio fue creado para auxiliar específicamente a las empresas dedicadas al transporte terrestre, ya sea para transportar pasajeros o mercaderías, a este subsidio pueden acceder tanto personas naturales como jurídicas; el porcentaje de devolución es del 40% de los peajes pagados, y se utilizará como base de cálculo, los comprobantes de pago bajo el concepto de peajes que hayan adquirido los transportistas.

Leasing Financiero

Haime, L. (2003) nos dice que “El arrendamiento financiero ha sido, particularmente, aquella modalidad que reemplazaría créditos en específico como el hipotecario, refaccionario simple o con garantía hipotecaria; su notable versatilidad permite financiar a plazos largos y medianos, equipos, inmuebles, unidades industriales, embarcaciones, aeronaves, y cualquier otra maquinaria que, dependiendo de la viabilidad del proyecto, esté habilitada para financiación”. (p. 23)

Calegari de Grosso, L. E. (2001) menciona que “Parte de la doctrina considera al leasing como una operación financiera, porque cuando el tomador elige el activo del proveedor para sí mismo, la propiedad del arrendador queda desprendida de todas sus características usuales, es por eso que el propósito del arrendador se vuelve netamente financiero, limitándose a recibir el retorno de su capital invertido; además, el arrendamiento entre el tomador y el dador culmina en un periodo que considera el tiempo que lleva la amortización monetaria del objeto”. (p.27)

Añadiendo a la apreciación de los autores, dentro del leasing financiero existe una facultad que se le otorga al contribuyente como escudo fiscal, que impacta directamente al determinar el impuesto a la renta anual, esta es la depreciación acelerada, que consiste en utilizar un porcentaje mayor de depreciación si lo comparamos con los porcentajes ya establecidos en la NIC 16, es decir que dentro de los años que comprende el contrato de leasing, se podrá deducir más gasto disminuyendo el importe del pago por impuesto a la renta anual, lo cual beneficiaría al contribuyente.

2.2.2. Variable Dependiente: Cuentas Por Pagar

Cantú, A (2004) determina las cuentas por pagar como “la deuda que mantiene el negocio con terceras personas también llamadas acreedores, estos conservan derecho prioritario de los activos, los trabajadores deben ser los primeros en recibir pago”. (p. 55)

Editorial Grudemi (2019) menciona que las cuentas por pagar “son deudas que tiene una empresa debido a su actividad comercial. Estos tipos de obligaciones son préstamos destinados a la adquisición de materiales e insumos que no están vinculados a instituciones bancarias”.

“Las cuentas por pagar surgen cuando se compran insumos, materiales y servicios, que no se cancelan de inmediato. Por tanto, estas obligaciones se deben registrar en los libros contables y se debe cancelar a su proveedor dentro del tiempo pactado”.

Lara, A (2013) Señaló que las cuentas por pagar "son una representación pasiva del monto que un negocio debe a un proveedor por compras de bienes o servicios, basada en el sistema de crédito a corto plazo".

También, menciona que “Las cuentas por pagar no solo abarca en cantidad de deudas por materiales y mercadería, también incluye obligaciones para una empresa o negocio, por ejemplo, energía eléctrica, agua, impuestos y demás cuentas que cancelarse al proveedor luego de haberlas clasificado y registrado”.

Tomando en cuenta la descripción de los autores, podemos deducir que al mencionar el término cuentas por pagar lo asociamos automáticamente con la palabra deuda, es decir obligaciones que una empresa tiene por pagar frente a terceros; estas se pueden clasificar en deudas de corto y de largo plazo, siendo las de corto plazo deudas

que deben cancelarse dentro de un año, mientras que las de largo plazo son deudas mayores a un año para su cancelación.

Pasivos Tributarios

Robles, C (2008) define los pasivos tributarios como "aquella relación jurídica en la que el deudor está obligado a pagar al acreedor una cantidad fija de dinero o una cantidad específica de propiedad". Integrado por los correspondientes obligaciones y derechos que se derivan del poder fiscal del titular sobre los aportantes y terceros.

Podemos concluir que la obligación fiscal aparece en el instante en que la administración exige al contribuyente la cancelación de sus tributos, en base a los ingresos que puedan percibir, de esta manera el estado podrá distribuir lo recaudado en financiar necesidades públicas como infraestructura, mantenimiento de áreas verdes y proyectos que beneficien a la sociedad, es por eso que si el contribuyente incumple con esta obligación, tendrá que asumir el pago de una multa acorde a la infracción que se haya cometido.

Añadimos también, que en nuestro país Perú existen dos tipos de negocios, los formales quienes están de acuerdo con el vínculo establecido con la administración tributaria sobre la obligación de tener que pagar sus tributos a las ganancias para contribuir con el desarrollo del país; y también están los negocios informales que se aproximan a un 70% en nuestro país, los cuales no están de acuerdo con la forma en la que el estado administra nuestros tributos y la forma

en cómo se dan las condiciones para tributar, ya que los gastos que involucran les parecen muy elevados y complejos de calcular.

Proveedores

Sáez (2008) lo define como “la persona o empresa que abastece con algo a otra empresa o a una comunidad. El concepto nace del verbo proveer, cuyo propósito es el suministrar lo esencial para alcanzar un objetivo. Es primordial decretar la existencia fundamentalmente de dos tipos diferentes de proveedores. Primero, están los proveedores de bienes, encargados de suministrar, vender y producir bienes reales, y por el otro lado están los proveedores de servicios.

Tal como lo expresa el autor, las deudas con proveedores surgen por medio de una obligación comercial, cuando una empresa desea adquirir bienes o solicitar algún servicio, dicha deuda se cancelará en base a los días de crédito otorgado entre el proveedor y el cliente. En el contexto de los transportistas, sus deudas más recurrentes serían con proveedores de combustible, repuestos y servicio de mantenimiento vehicular.

Impuesto a la renta anual

Bravo, J. (2008) manifiesta que “El Impuesto a la Renta es un impuesto que grava de forma directa sobre los ingresos como declaración de riqueza. Es decir, dicho tributo grava el suceso de percibir o generar ingresos, cuyo origen puede venir de fuentes pasivas como el capital, de fuentes activas como el trabajo dependiente o independiente, o de fuentes mixtas como la realización

de una actividad empresarial que es igual a la suma del capital con el trabajo. Tomando en cuenta estas ideas, es de prevenir que el impuesto a los ingresos no grava la realización de contratos, lo que grava es la renta obtenida o generada por la ejecución de las obligaciones acordadas de un contrato; en el contexto de las actividades empresariales, se considera a tributación neta de costos y gastos que están relacionados a la actividad que genera renta”.

Agregamos también, que para una empresa este impuesto se le nombrará como impuesto de renta de tercera categoría, cuyo importe debe calcularse y presentarse por medio de la declaración jurada anual; a pesar de que este es un impuesto que se declara anualmente, mensualmente se pueden realizar pagos a cuenta en base al nivel de ingresos y régimen tributario en el cual se encuentre la empresa, dichos pagos a cuenta se pueden netear con el impuesto a la renta resultante anual, dando como resultado un impuesto por pagar o un crédito, el cual se puede aplicar en el periodo siguiente o solicitar su devolución.

Para finalizar el marco conceptual, queremos expresar por medio de este comentario integrador, que lo dicho por los autores citados nos ayuda a comprender a mayor profundidad la descripción de nuestras variables e indicadores; la descripción de nuestra variable dependiente “cuentas por pagar” nos permite confirmar que los problemas latentes de una empresa dedicada al transporte de carga se encuentran aquí, en las deudas por pasivos tributarios, deudas con proveedores y el impuesto a la renta anual por pagar.

Entonces, gracias a la descripción de los autores, también podemos observar que la solución a dichos problemas se encuentra en nuestra variable independiente “beneficios tributarios”, el cual posee como indicadores tres herramientas para contrarrestar cada uno de los problemas latentes ya mencionados; la devolución de ISC permitirá contrarrestar la carga de los pasivos tributarios, el subsidio de peajes permitirá obtener mayor liquidez para pagar a los proveedores, y el Leasing Financiero permitirá deducir más gasto de depreciación dentro de los años del contrato, para disminuir el pago del impuesto a la renta anual, a pesar que dicho gasto luego será adicionado en los ejercicios posteriores, a la empresa le generará mayor liquidez en los años comprendidos dentro del contrato.

2.3. Marco legal

Impuesto Selectivo al Consumo para Transportistas (ISC)

- **Alcances del beneficio**

Para reforzar la seguridad vial y disminuir la accidentabilidad, se aprueba el **Decreto de Urgencia N° 012-2019, modificado por Ley N° 31647** que favorece a las empresas de transporte que prestan servicios de transporte terrestre de carga y de personas, a nivel regional y provincial.

En consecuencia, las empresas de transporte antes mencionadas tienen derecho a una devolución igual al 70% del ISC que está incluido en el precio de venta al público del diésel B5 y del diésel B20 con un contenido de azufre menor o igual a 50 ppm por tres años, comenzando el 1 de enero de 2023 y terminando el 31 de diciembre de 2025.

La devolución del ISC se realiza tomando en consideración los galones de combustible diésel comprados por la empresa de transporte al distribuidor minorista y/o mayorista, o local de venta al público de combustibles. La adquisición se garantizará por medio de comprobantes de pago electrónicos.

- **Procedimiento**

La empresa de transporte que desea acogerse al beneficio debe presentar la solicitud de devolución por medio del Formulario N° 4949; además, adjuntar la información descrita en los **incisos a) al c) del numeral 5.4 del artículo 5 del Reglamento aprobado por D.S. 419-2019-EF**.

También, se debe tener en cuenta lo previsto en los **artículos 4°, 6° y 7° del decreto mencionado**, de no hacerlo, la solicitud de devolución se considerará como no presentada.

La solicitud de devolución y la información que debe adjuntarse deben presentarse a la SUNAT teniendo como plazo hasta el último día hábil del mes de presentación como máximo según el cronograma.

La solicitud de devolución y la información adjunta pueden presentarse por mesa de partes virtual o de forma presencial en cualquier centro de servicios al contribuyente de SUNAT.

La devolución del ISC se llevará a cabo por medio de Notas de Crédito Negociables, las cuales no pueden ser redimidas.

Los comprobantes de pago electrónicos emitidos a partir del 1 de enero de 2023, deberán aplicar el porcentaje del 70% para determinar el importe a devolver por las adquisiciones de combustible.

Se deben contar 90 días calendario desde la fecha de presentación para que SUNAT resuelva la solicitud de devolución dentro de este plazo.

Si el transportista necesitara realizar alguna modificación en el importe, deberá presentar nuevamente el formulario N° 4949.

- **Presentación de la información**

La empresa de transporte de carga deberá presentar la información señalada en **los incisos a) al c) del numeral 5.4 del artículo 5° del D.S 419-2019-EF**, en memoria USB o disco compacto si desea hacerlo de forma presencial, dicho USB o disco se devolverán a la persona encargada de haber realizado el trámite en el instante de la presentación.

Es necesario utilizar el aplicativo informático PVS (Programa Validador de SUNAT), el cual está a disposición del transportista en la página de SUNAT desde el 1 de abril de 2020, el cual viene acompañado del instructivo para preparar y validar la información solicitada por medio de ese programa.

El transportista deberá adjuntar la documentación que acredita la antigüedad de las unidades de transporte habilitadas por medio de formato PDF.

De cumplirse todos los requisitos, SUNAT emitirá la constancia de presentación de la solicitud de devolución, el cual contiene el número de orden de dicho trámite.

Si la solicitud fuera rechazada por las causales señaladas en el **artículo 6° de la Resolución de Superintendencia N° 057-2020/SUNAT**, se emitirá la constancia de rechazo.

- **Beneficiarios de la Devolución**

La Tercera Disposición Complementaria Final del Decreto de Urgencia N.° 012-2019, señala que, dentro del primer trimestre de cada año, SUNAT tiene que publicar el detalle de los transportistas que fueron beneficiados por la devolución del ISC, tanto en combustible diésel B5 como en diésel B20, respecto al año calendario anterior, así como también deberá indicar el importe que se devolvió a cada transportista.

- **Requisitos**

- ✓ Presentar el Formulario N° 4949 (solicitud de devolución), llenado con los datos de la empresa y firmado.
- ✓ Documentación que acredita la antigüedad de los vehículos de la empresa que consumieron el combustible, tal cual lo señala el **Decreto Supremo N°419-2019-EF**.
- ✓ Detalle del conjunto de comprobantes de pago electrónicos que sustenta los servicios de transporte terrestre de carga y de personas realizados dentro del ámbito nacional comprendidos en los meses que se solicita la devolución del ISC, así como también sus vouchers de pago.
- ✓ Detalle del conjunto de comprobantes de pago electrónicos que sustenta la adquisición de combustible, así como los comprobantes

de pago emitidos, por los que se solicita la devolución, así como también sus vouchers de pago:

- Los comprobantes deberán contener el número de placa del vehículo y especificar que se adquiere diésel B5 o diésel B20 cuyo contenido de azufre debe ser menor o igual a 50 ppm.
- Las empresas que proveen combustible encargados de emitir los respectivos comprobantes de pago necesitarán contar con la inscripción vigente en el registro de hidrocarburos para comercializar combustibles, el cual emite el Organismo Supervisor de la Inversión en Energía y Minería.

- **Cómo hacerlo en 3 pasos**

- 1) Acércate a un centro de servicios al contribuyente de SUNAT y presenta la documentación señalada en los requisitos.
- 2) Recibirás la respuesta dentro de noventa días calendario, contando desde la fecha que se realizó la presentación de la solicitud, SUNAT te notificará mediante una resolución en el buzón electrónico de la clave sol, cabe recalcar que el resultado es inapelable.
- 3) SUNAT te indicará la sede donde podrás recoger las notas de crédito negociables para las puedas aplicar contra los impuestos que tengas pendientes por pagar.

Subsidio de Peajes

- **Decreto de Urgencia N° 021-2022**

Este beneficio se otorgará hasta el 31 de diciembre, precisó el MTC. La norma forma parte de los compromisos asumidos con los transportistas en las mesas técnicas de alto nivel.

El MTC y la Autoridad de Transporte Urbano para Lima y Callao (ATU) son los responsables de atender las solicitudes presentadas por los transportistas en la forma, plazo y condiciones precisadas en las respectivas normas complementarias.

Además, autoriza al Ministerio de Economía y Finanzas a hacer modificaciones presupuestarias hasta por 110 millones de soles, a favor de los pliegos MTC y ATU, para financiar el subsidio.

- **Requisitos para acceder al subsidio del 40% de peajes**

- ✓ Se debe contar con títulos habilitados vigentes al 13 de agosto del año 2022.
- ✓ El servicio de transporte se debe brindar con vehículos habilitados, y se debe cumplir las condiciones de la autorización otorgada.
- ✓ Por la prestación del servicio de transporte público terrestre de carga y el servicio de transporte regular de personas se debe emitir comprobantes de pago electrónicos. Se excluye de este requisito al servicio de transporte regular de personas del ámbito provincial.
- ✓ La empresa de transporte debe encontrarse en estado activo y su condición debe estar como habido en su RUC.
- ✓ Para poder gozar del subsidio por los pagos que están bajo el concepto de peaje aquellos comprobantes de pago que se emitieron a partir del 1 de setiembre hasta el 31 de diciembre de 2022.

- ✓ Será considerado los pagos bajo el concepto de peaje realizados en unidades de peaje que están administrados por concesionarios de Provias Nacional o por infraestructura vial.
- ✓ Se debe adjuntar los comprobantes de pagos emitidos por los peajes a la solicitud.
- ✓ Para poder acceder a la plataforma donde deberán presentar la solicitud, el transportista deberá contar con casilla electrónica del MTC y también deberá contar con acceso a la nómina de conductores del MTC.
- **Procedimiento para solicitar el subsidio del 40% de peajes por medio del aplicativo.**
 - ✓ Ingresa a la solicitud utilizando tu número de DNI, el número debe figurar en la lista de conductores del MTC, es decir que debe estar previamente registrado.
 - ✓ Se abrirá una notificación en la pantalla advirtiéndote que la información enviada tendrá carácter de declaración jurada, lo que conlleva a que sea motivo de sanción cualquier dato falso.
 - ✓ Inmediatamente aparecerá la pantalla de inicio del aplicativo, donde se mostrarán los datos del usuario, la empresa, el ámbito y el tipo de servicio. Además, verá el botón "Registrar comprobantes" en ese menú.
 - ✓ Las empresas de transporte deben escoger esta última opción para ingresar los datos de los comprobantes de peajes: tome una foto del comprobante de peaje, de esta manera se reconoce de forma

automática la información de la imagen, en caso que la foto del comprobante de pago no sea nítida, complete de forma manual la información del comprobante de pago.

- ✓ Habrá completado el proceso simplemente haciendo clic en el botón "Registrar comprobante".
- ✓ El sistema te mostrará el mensaje "Registro de comprobante exitoso" luego de validar los campos ingresados.

Depreciación Acelerada

- **Decreto Legislativo N°299**

Artículo 18.- Para efectos fiscales, el arrendatario considerará los bienes financiados como activos fijos y serán contabilizados en base a las Normas Internacionales de Contabilidad (NIC).

Si la empresa desea aplicar la tasa máxima de depreciación anual, es necesario cumplir con los siguientes requisitos:

- ✓ El propósito principal tiene que ser la transferencia de bienes inmuebles o muebles que, según la Ley del Impuesto sobre la Renta, sean considerados gastos o costos.
- ✓ El arrendatario solo puede usar los bienes arrendados para expandir su empresa.
- ✓ La duración mínima, dependiendo de si se trata de bienes inmuebles o muebles, es de dos o cinco años; el plazo puede ser modificado por decreto supremo.
- ✓ Solo podrá ser realizada la opción de compra al final del contrato.

2.4. Términos técnicos

Amortización

Es la acción financiera que elimina gradualmente una deuda a través de pagos regulares, que pueden ser iguales o distintos.

Compra al crédito

Es el acto de adquirir algo mediante un pago diferido, es decir, financiamos la compra y establecemos la forma de pago, los intereses y las fechas de vencimiento.

Débito

En economía, es la obligación de pagar por un bien o servicio específico. Normalmente, se realiza en este momento y utilizando los recursos disponibles.

Deducción fiscal

Si trabajamos por cuenta ajena o por cuenta propia, este alivio económico consiste en restar una cantidad determinada al importe que se debe pagar al Estado en concepto de impuestos, ya sea descontando o disminuyendo.

Depreciación

Trata sobre la disminución del valor de un activo en el transcurso de su vida útil.

Fisco

Es el término utilizado para referirse al Estado como una entidad legal con la capacidad de recaudar impuestos, que a su vez se utilizan para financiar el gasto público.

IGV

Es un impuesto que todos los ciudadanos pagamos cuando compramos un bien o requerimos un servicio, el porcentaje es del 18%, con un 16% destinado al IGV y un 2% destinado al impuesto municipal de promoción.

Impuesto

Es una obligación de pago impuesta por el Gobierno a sus ciudadanos sin una contraprestación directa de servicios o bienes. En esencia, tiene como objetivo financiar las acciones del sector público que son beneficiosas para el bienestar general.

Insumo

El insumo se refiere a todas las materias primas utilizadas para crear nuevos elementos, es decir, todo lo que pueda servir y satisfacer las necesidades del ser humano.

ISC

Es un impuesto específico e indirecto que solo grava un conjunto específico de bienes con el objetivo de combatir externalidades que afectan tanto a la salud de la población como al medio ambiente.

ITAN

Es el impuesto aplicado al patrimonio que grava los activos netos como una señal de capacidad contributiva, y la tasa de aplicación es del 0,4% de los activos fijos netos superior a 1 millón de soles.

Pasivo

Son las obligaciones y deudas con las que un contribuyente financia sus operaciones.

Renta

Es el tipo de ingreso constante que proviene de diversas fuentes y generalmente está bajo el control de entidades económicas gubernamentales o de entidades civilmente importantes.

Subsidio

Llamado también incentivo gubernamental, el cual es un tipo de ayuda o apoyo financiero que se brinda a un sector económico con la intención de fomentar políticas económicas y sociales específicas.

Transportista

Es alguien cuya ocupación se basa en transportar bienes, encomiendas o materiales de algún tipo, generalmente por carretera.

Tributo

Es la entrega legalmente establecida de dinero al Estado para mantener el gasto público.

CAPÍTULO III: HIPÓTESIS Y VARIABLES

3.1. Formulación de la hipótesis

3.1.1. Hipótesis Principal

Si las empresas de transporte de carga en Santa Anita aplican los beneficios tributarios, obtendrán más recursos que le permitan cumplir con sus cuentas por pagar.

3.1.2. Hipótesis Secundarias

- a) Si las empresas de transporte de carga de Santa Anita solicitan la devolución del impuesto selectivo al consumo para transportistas, obtendrán notas de crédito para cancelar sus pasivos tributarios.

- b) Si las empresas de transporte de carga de Santa Anita se acogen al subsidio de peajes, obtendrán liquidez para cumplir con el pago de las deudas con proveedores.
- c) Si las empresas de transporte de carga de Santa Anita utilizan el leasing financiero para la adquisición de vehículos, tendrán la facultad de utilizar la depreciación acelerada para disminuir el importe del impuesto a la renta anual.

3.2. Operacionalización de variables

3.2.1. Variable independiente

X: LOS BENEFICIOS TRIBUTARIOS

Tabla 1: Operacionalización De La Variable Independiente

Definición conceptual	Variable Independiente: Ruiz, F. (2013) menciona, “El beneficio tributario es todo mecanismo que reduce o elimina la carga tributaria. El punto de partida es la existencia de una carga tributaria, mientras que el objetivo es la reducción o eliminación de dicha carga”.	
Los beneficios tributarios	Indicadores	Índices
	X1. Devolución del Impuesto Selectivo al Consumo para Transportistas	X1.1. Procedimiento para la devolución
		X1.2. Notas de crédito negociables
	X2. Subsidio de peajes	X2.1. Liquidez
		X2.2. Comprobantes de peaje
	X3. Leasing Financiero	X3.1. Depreciación acelerada
X3.2. Unidades de transporte		

3.2.2. Variable dependiente

Y: Cuentas por pagar

Tabla 2: Operacionalización De La Variable Dependiente

Definición conceptual	Variable dependiente: Editorial Grudemi (2019) menciona que las cuentas por pagar “son deudas que tiene una empresa debido a su actividad comercial. Estos tipos de obligaciones son préstamos destinados a la adquisición de materiales e insumos que no están vinculados a instituciones bancarias”.	
Cuentas por pagar	Indicadores	Índices
	Y1. Pasivos tributarios	Y1.1. IGV
		Y1.2. Pagos a cuenta del impuesto a la renta
	Y2. Proveedores	Y2.1. Crédito
		Y2.2. Morosidad
	Y3. Impuesto a la renta anual	Y3.1. Obligación tributaria
Y3.2. Deducciones		

CAPÍTULO IV: METODOLOGÍA

4.1. Diseño metodológico

El enfoque de esta investigación es cuantitativo no experimental y el diseño metodológico empleado es transversal correlacional. Los hallazgos se obtienen observando y analizando la muestra tomando en cuenta los rasgos más relevantes de cada variable:

$$M = O_x \text{ r } O_y$$

Donde:

M= Muestra

O= Observación

x= Los Beneficios tributarios

y= Cuentas por pagar

r= Relación de variables

4.1.1. Tipo de investigación

Esta investigación se clasifica como "investigación aplicada" porque utiliza el conocimiento propio que se obtuvo al desarrollar el estudio, buscando resolver un problema que existe para beneficio de la sociedad.

4.2. Diseño muestral

4.2.1. Población (N)

Nuestra población es conformada por las empresas de transporte de carga terrestre del distrito de Santa Anita en el año 2022; cuya población asciende a 2079 empresas. Fuente SUNAT (ESTADÍSTICA Y ESTUDIO).

4.2.2. Muestra (n)

Utilizamos la fórmula del muestreo aleatorio para estimar las proporciones porque la muestra representa una parte de la población.

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

- **Donde:**

n= Tamaño muestra óptima

N= Tamaño de la Población

Z= Valor de la abscisa de la curva normal para una probabilidad del 90% de confianza Z=1.64

e= Margen de error muestral 10%

p= 0.5

q= 0.5

- **Desarrollando obtenemos:**

$$n = \frac{(1.64)^2 (2079) (0.5) (0.5)}{(2079 - 1) (0.10)^2 + (1.64)^2 (0.5 * 0.5)}$$

1398

$$n = \frac{1398}{21}$$

21

n = 65 empresas

Se seleccionará a 65 empresas de transporte de carga terrestre del distrito de Santa Anita.

4.3. Técnicas para la recolección de datos

4.3.1. Descripción de los instrumentos

Nuestra investigación empleó una encuesta a 65 empresas de transporte de carga del distrito de Santa Anita. Las preguntas fueron formuladas en función de variables, indicadores e índices; además,

hay cinco opciones de respuesta basadas en la escala de criterio elegida por el encuestado.

4.3.2. Procedimiento de comprobación confiabilidad de los instrumentos

4.3.2.1. Confiabilidad:

Para garantizar la confiabilidad de nuestra investigación, hemos empleado cuestionarios utilizando el alfa de Cronbach y el programa estadístico SPSS.

Tabla 3: Intervalo y Valoración de confiabilidad Alfa de Cronbach

Intervalo al que pertenece el coeficiente alfa de Cronbach	Valoración de la fiabilidad de los ítems analizados
$\alpha < 0,5$	Inaceptable
$0,5 \leq \alpha < 0,6$	Pobre
$0,6 \leq \alpha < 0,7$	Débil
$0,7 \leq \alpha < 0,8$	Aceptable
$0,8 \leq \alpha < 0,9$	Bueno
$\alpha \geq 0,9$	Excelente

$$\alpha = \frac{K}{K-1} \left[1 - \frac{\sum Si^2}{St^2} \right]$$

K= número de ítems en la encuesta

Si^2 = varianza de cada ítem

$S_t^2 =$ varianza total

Tabla 4: Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	65	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	65	100,0

a. La eliminación por lista se basa en todas las variables del procedimiento.

Tabla 5: Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,984	14

De acuerdo con el cuadro obtenido en el SPSS, la validez es de 98.4%, lo cual significa una muy alta confiabilidad.

Tabla 6: Estadísticas de total de elemento

	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
1. En su opinión ¿Considera usted que si el procedimiento para la devolución de ISC fuera menos burocrático, más empresas de transporte de carga se acogerían a este beneficio?	24,34	80,009	,875	,984
2. ¿Considera usted que las notas de crédito negociables obtenidas por la devolución de ISC, permite disminuir la carga tributaria utilizándolas para el pago de tributos de las empresas de transporte de carga?	24,05	76,263	,951	,982
3. ¿Considera usted que el dinero retornado por el subsidio de peajes, le permitirá a los transportistas obtener liquidez para pagar sus deudas con terceros?	24,06	74,715	,941	,983
4. Dado que la cantidad de comprobantes de peajes suelen ser excesivos, ¿Considera usted que se debería implementar una opción de carga masiva de comprobantes en el sistema, para así facilitar la solicitud del subsidio de peajes?	24,52	81,535	,804	,985
5. ¿Considera usted que la depreciación acelerada ayuda al transportista en la gestión de la empresa?	23,74	73,790	,910	,984

6. ¿Considera usted que el leasing financiero es el mecanismo ideal para la adquisición de unidades de transporte, debido a las ventajas financieras y tributarias que posee en comparación con los préstamos bancarios usuales?	24,14	78,496	,927	,983
7. ¿Considera usted que los beneficios tributarios permiten a las empresas de transporte de carga obtener más recursos para reducir sus deudas?	24,03	76,062	,954	,982
8. ¿Considera usted que el IGV es el tributo que mayor enfoque de planificación necesita para que este no impacte negativamente en la economía del contribuyente?	24,08	77,291	,926	,983
9. ¿Considera usted que los pagos a cuenta del impuesto a la renta es uno de los tributos pagados con mayor recurrencia en las empresas de transporte de carga?	24,15	78,226	,939	,983
10. Según su criterio ¿Considera usted importante cumplir oportunamente con el pago del crédito otorgado por un proveedor, para que este no corte los beneficios que le ofrece a los transportistas?	24,31	80,373	,897	,984
11. ¿Cree usted que la morosidad en los pagos afecta las relaciones comerciales con sus proveedores?	24,42	80,184	,870	,984

12. ¿Cree usted que la obligación tributaria es una responsabilidad que los transportistas deben tener en cuenta al momento de planificar sus pagos?	24,38	79,928	,865	,984
13. ¿Considera usted que es necesario la creación de más deducciones que permitan reducir el pago del impuesto a la renta anual para las empresas dedicadas al transporte de carga?	23,94	73,559	,947	,983
14. ¿Considera usted que los gastos reflejados en cuentas por pagar es un problema latente dentro de las empresas dedicadas al transporte de carga?	24,05	77,482	,936	,983

4.4. Técnicas para el procesamiento de la información

4.4.1. Técnica de estadística descriptiva

Se utilizaron tablas de distribución de frecuencia, gráficos estadísticos, representaciones gráficas e interpretación.

4.4.2. Técnica de estadística inferencial

Efectuamos el análisis y procesamiento de los resultados obtenidos en la encuesta de forma estadística, por medio del programa Statistical Package for the Social Sciences (SPSS versión 26).

4.5. Aspectos éticos

Para el desarrollo de nuestro proyecto fue primordial tener en cuenta los valores que representan el código de ética profesional de un contador

público, valores como la objetividad, integridad y confidencialidad, ya que son valores que deben permanecer con nosotros a lo largo de nuestro progreso profesional; también es importante tener en cuenta los valores éticos y principios que se aplican en la Universidad de San Martín de Porres, que incluyen compromiso, capacitación constante, honradez, innovación, justicia, responsabilidad, tolerancia y calidad de servicio.

Para finalizar, debemos mencionar que se respetó la confidencialidad y las opiniones de las empresas que contribuyeron en el desarrollo de las encuestas, proporcionando resultados transparentes para fines académicos.

CAPÍTULO V: RESULTADOS

5.1. Presentación

En base a la investigación "**LOS BENEFICIOS TRIBUTARIOS Y SU EFECTO EN LAS CUENTAS POR PAGAR DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA EN SANTA ANITA 2022**", el siguiente capítulo se enfoca en el trabajo de campo efectuado a 65 empresas de transporte de carga terrestre del distrito de Santa Anita.

Las respuestas obtenidas abordan la resolución de los objetivos específicos siguientes:

- a) Analizar si la devolución del impuesto selectivo al consumo para transportistas influye en los pasivos tributarios de las empresas de transporte de carga en Santa Anita 2022.

- b) Determinar si el subsidio de peajes repercute en las deudas con proveedores de las empresas de transporte de carga en Santa Anita 2022.
- c) Evaluar si el leasing financiero incide en el impuesto a la renta anual en las empresas de transporte de carga en Santa Anita 2022.

5.2. Interpretación de resultados

Los resultados siguientes se presentan e interpretan de manera descriptiva utilizando la técnica de encuesta dirigida a los empleados de las empresas de transporte de carga:

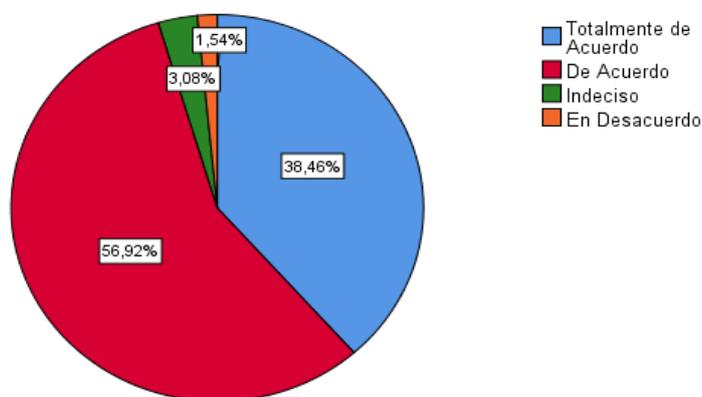
Variable X: Los Beneficios Tributarios

1. En su opinión ¿Considera usted que si el procedimiento para la devolución de ISC fuera menos burocrático, más empresas de transporte de carga se acogerían a este beneficio?

Tabla 7: Pregunta 1

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de Acuerdo	25	38,5	38,5	38,5
	De Acuerdo	37	56,9	56,9	95,4
	Indeciso	2	3,1	3,1	98,5
	En Desacuerdo	1	1,5	1,5	100,0
	Totalmente en desacuerdo	0	0	0	100,0
	Total	65	100,0	100,0	

Figura 2: Pregunta 1



Fuente: Creación propia

Diagnóstico:

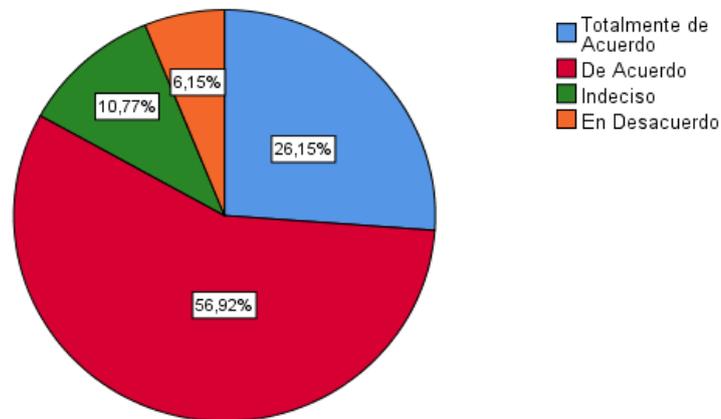
En la tabla anterior se determinó la frecuencia y porcentaje de las respuestas a la interrogante, mostrando que un 56.92% están de acuerdo y un 38.46% están totalmente de acuerdo; por lo tanto, es un indicador alto de inclinación que afirma que más empresas de transporte de carga se acogerían a la devolución de ISC si este fuera menos burocrático.

2. ¿Considera usted que las notas de crédito negociables obtenidas por la devolución de ISC, permite disminuir la carga tributaria utilizándolas para el pago de tributos de las empresas de transporte de carga?

Tabla 8: Pregunta 2

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de Acuerdo	17	26,2	26,2	26,2
	De Acuerdo	37	56,9	56,9	83,1
	Indeciso	7	10,8	10,8	93,8
	En Desacuerdo	4	6,2	6,2	100,0
	Totalmente en desacuerdo	0	0	0	100,0
	Total	65	100,0	100,0	

Figura 3: Pregunta 2



Fuente: Creación propia

Diagnóstico:

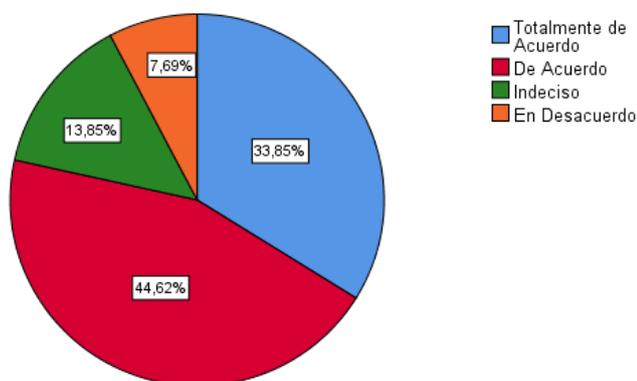
En la tabla anterior se determinó la frecuencia y porcentaje de las respuestas a la interrogante, mostrando que un 56.92% están de acuerdo y un 26.15% están totalmente de acuerdo; por lo tanto, es un indicador alto de inclinación por parte de las empresas de transporte de carga que afirma que las notas de crédito negociables sirven para pagar tributos y por consecuencia, disminuir la carga tributaria.

3. ¿Considera usted que el dinero retornado por el subsidio de peajes, el permitirá a los transportistas obtener liquidez para pagar sus deudas con terceros?

Tabla 9: Pregunta 3

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de Acuerdo	22	33,8	33,8	33,8
	De Acuerdo	29	44,6	44,6	78,5
	Indeciso	9	13,8	13,8	92,3
	En Desacuerdo	5	7,7	7,7	100,0
	Totalmente en Desacuerdo	0	0	0	100,0
	Total	65	100,0	100,0	

Figura 4: Pregunta 3



Fuente: Creación propia

Diagnóstico:

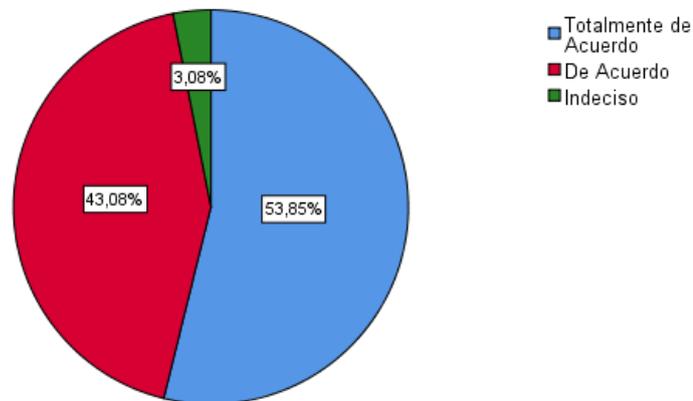
En la tabla anterior se determinó la frecuencia y porcentaje de las respuestas a la interrogante, mostrando que un 44,62% estaría de acuerdo y un 33,85% están totalmente de acuerdo; por lo tanto, es un indicador alto de inclinación de los de transportistas que afirman que se obtiene liquidez para pagar las deudas con terceros gracias al dinero retornado por el subsidio de peajes.

4. Dado que la cantidad de comprobantes de peajes suelen ser excesivos, ¿Considera usted que se debería implementar una opción de carga masiva de comprobantes en el sistema, para así facilitar la solicitud del subsidio de peajes?

Tabla 10: Pregunta 4

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de Acuerdo	35	53,8	53,8	53,8
	De Acuerdo	28	43,1	43,1	96,9
	Indeciso	2	3,1	3,1	100,0
	En Desacuerdo	0	0	0	100,0
	Totalmente en Desacuerdo	0	0	0	100,0
	Total	65	100,0	100,0	

Figura 5: Pregunta 4



Fuente: Creación propia

Diagnóstico:

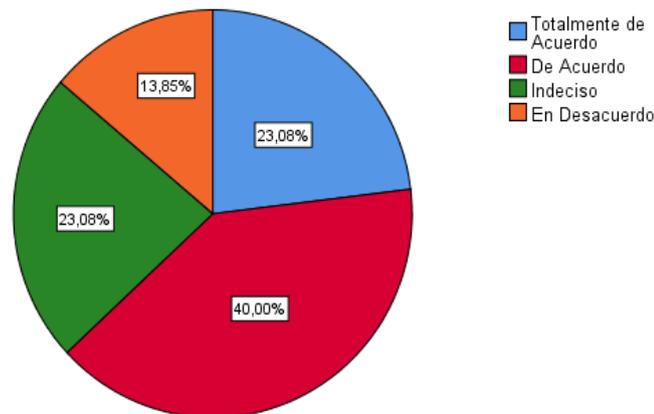
En la tabla anterior se determinó la frecuencia y porcentaje de las respuestas a la interrogante, mostrando que un 53.85% están totalmente de acuerdo y un 43.08 % están de acuerdo; por lo tanto, es un indicador alto de inclinación de los transportistas que desean que se implemente mayor facilidad en el envío de solicitud para el subsidio de peajes con la opción de carga masiva de comprobantes de peaje.

5. ¿Considera usted que la depreciación acelerada ayuda al transportista en la gestión de la empresa?

Tabla 11: Pregunta 5

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de Acuerdo	15	23,1	23,1	23,1
	De Acuerdo	26	40,0	40,0	63,1
	Indeciso	15	23,1	23,1	86,2
	En Desacuerdo	9	13,8	13,8	100,0
	Totalmente en Desacuerdo	0	0	0	100,0
	Total	65	100,0	100,0	

Figura 6: Pregunta 5



Fuente: Creación propia

Diagnóstico:

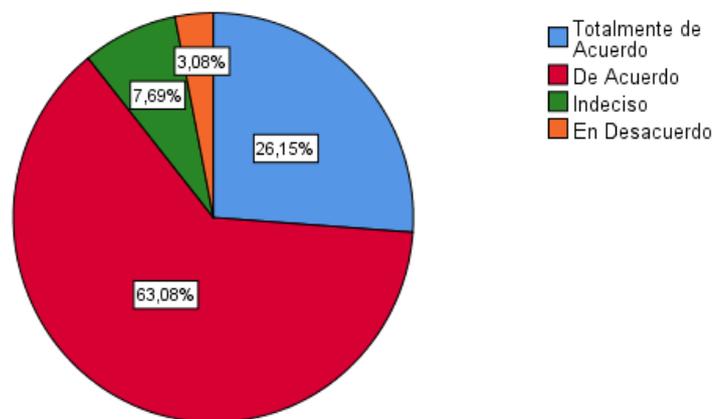
En la tabla anterior se determinó la frecuencia y porcentaje de las respuestas a la interrogante, mostrando que un 40% están de acuerdo, 23.08% está totalmente de acuerdo y un 23.08% están indecisos, por tanto; es un indicador alto de inclinación de transportistas que afirman que la depreciación acelerada ayuda en la gestión; sin embargo, el porcentaje de indecisos obtuvo una cifra considerable, puede deberse a que consideran contraproducente la adición en los ejercicios posteriores del gasto deducido por depreciación acelerada.

6. ¿Considera usted que el leasing financiero es el mecanismo ideal para la adquisición de unidades de transporte, debido a las ventajas financieras y tributarias que posee en comparación con los préstamos bancarios usuales?

Tabla 12: Pregunta 6

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de Acuerdo	17	26,2	26,2	26,2
	De Acuerdo	41	63,1	63,1	89,2
	Indeciso	5	7,7	7,7	96,9
	En Desacuerdo	2	3,1	3,1	100,0
	Totalmente en Desacuerdo	0	0	0	100,0
	Total	65	100,0	100,0	

Figura 7: Pregunta 6



Fuente: Creación propia

Diagnóstico:

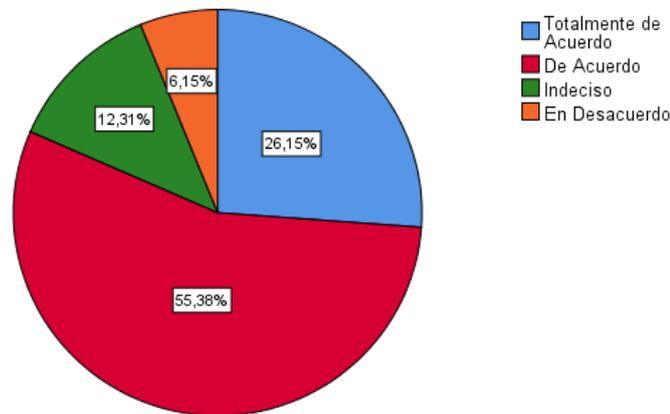
En la tabla anterior se determinó la frecuencia y porcentaje de las respuestas a la interrogante, mostrando que un 63.08% están de acuerdo y un 26.15% están totalmente de acuerdo; por lo tanto, es un indicador alto de inclinación de transportistas que afirman que el leasing financiero es el mecanismo ideal para adquirir unidades de transporte, prefiriéndolo por encima de los préstamos bancarios usuales.

7. ¿Considera usted que los beneficios tributarios permiten a las empresas de transporte de carga obtener más recursos para reducir sus deudas?

Tabla 13: Pregunta 7

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de Acuerdo	17	26,2	26,2	26,2
	De Acuerdo	36	55,4	55,4	81,5
	Indeciso	8	12,3	12,3	93,8
	En Desacuerdo	4	6,2	6,2	100,0
	Totalmente en Desacuerdo	0	0	0	100,0
	Total	65	100,0	100,0	

Figura 8: Pregunta 7



Fuente: Creación propia

Diagnóstico:

En la tabla anterior se determinó la frecuencia y porcentaje de las respuestas a la interrogante, mostrando que un 55.8% están de acuerdo y un 26.15 % están totalmente de acuerdo; por tanto, es un indicador alto de inclinación de transportistas que afirman poder reducir sus deudas gracias a la obtención de recursos producto de los beneficios tributarios para las empresas de transporte de carga.

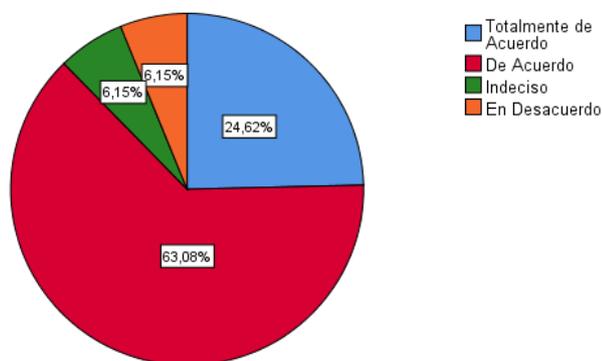
Variable Y: Cuentas Por Pagar

8. ¿Considera usted que el IGV es el tributo que mayor enfoque de planificación necesita para que este no impacte negativamente en la economía del contribuyente?

Tabla 14: Pregunta 8

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de Acuerdo	16	24,6	24,6	24,6
	De Acuerdo	41	63,1	63,1	87,7
	Indeciso	4	6,2	6,2	93,8
	En Desacuerdo	4	6,2	6,2	100,0
	Totalmente en Desacuerdo	0	0	0	100,0
	Total	65	100,0	100,0	

Figura 9: Pregunta 8



Fuente: Creación propia

Diagnóstico:

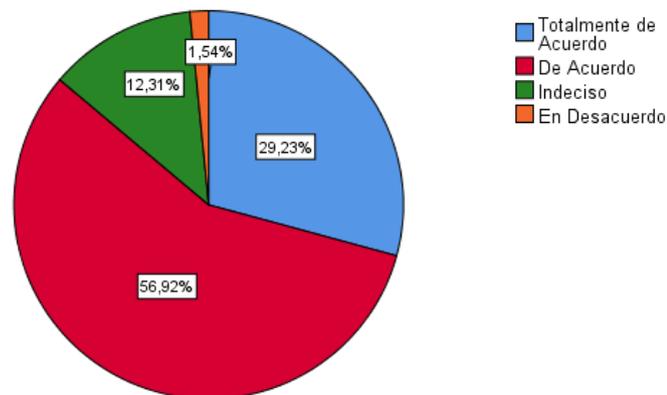
En la tabla anterior se determinó la frecuencia y porcentaje de las respuestas a la interrogante, mostrando que un 63.08% están de acuerdo y un 24.62% están totalmente de acuerdo; por tanto, es un indicador alto de inclinación de encuestados que consideran al IGV como el tributo que mayor planificación necesita para su cancelación, ya que de no hacerlo este podría impactar negativamente en la economía del contribuyente.

9. ¿Considera usted que los pagos a cuenta del impuesto a la renta es uno de los tributos pagados con mayor recurrencia en las empresas de transporte de carga?

Tabla 15: Pregunta 9

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de Acuerdo	19	29,2	29,2	29,2
	De Acuerdo	37	56,9	56,9	86,2
	Indeciso	8	12,3	12,3	98,5
	En Desacuerdo	1	1,5	1,5	100,0
	Totalmente en Desacuerdo	0	0	0	100,0
	Total	65	100,0	100,0	

Figura 10: Pregunta 9



Fuente: Creación propia

Diagnóstico:

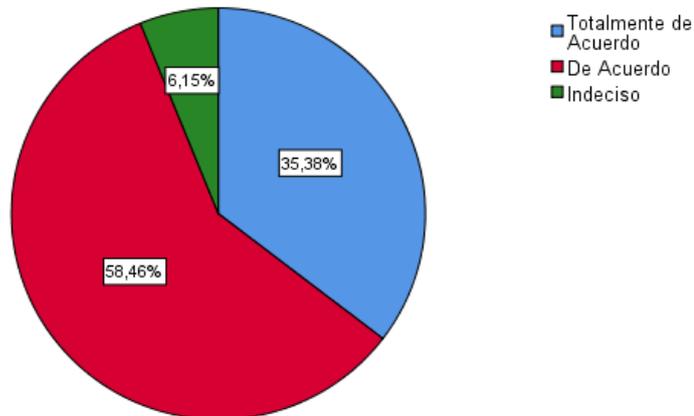
En la tabla anterior se determinó la frecuencia y porcentaje de las respuestas a la interrogante, mostrando que un 56.92% están de acuerdo y un 29.23% están totalmente de acuerdo; por tanto, es un indicador alto de inclinación de transportistas que afirman que los pagos a cuenta del impuesto a la renta, es uno de los tributos que se pagan con mayor recurrencia dentro de las empresas de transporte de carga.

10. Según su criterio ¿Considera usted importante cumplir oportunamente con el pago del crédito otorgado por un proveedor, para que este no corte los beneficios que le ofrece a los transportistas?

Tabla 16: Pregunta 10

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de Acuerdo	23	35,4	35,4	35,4
	De Acuerdo	38	58,5	58,5	93,8
	Indeciso	4	6,2	6,2	100,0
	En Desacuerdo	0	0	0	100,0
	Totalmente en Desacuerdo	0	0	0	100,0
	Total	65	100,0	100,0	

Figura 11: Pregunta 10



Fuente: Creación propia

Diagnóstico:

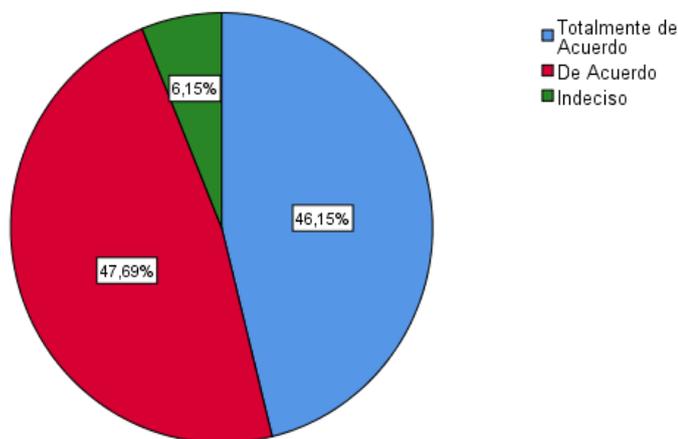
En la tabla anterior se determinó la frecuencia y porcentaje de las respuestas a la interrogante, mostrando que un 58.46% están de acuerdo y un 35.38% estarían totalmente de acuerdo; por tanto, es un indicador alto de inclinación de transportistas que consideran importante cumplir oportunamente con el pago del crédito otorgado por un proveedor, de esta manera se podrá continuar aprovechando de los beneficios otorgados por este.

11. ¿Cree usted que la morosidad en los pagos afecta las relaciones comerciales con sus proveedores?

Tabla 17: Pregunta 11

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de Acuerdo	30	46,2	46,2	46,2
	De Acuerdo	31	47,7	47,7	93,8
	Indeciso	4	6,2	6,2	100,0
	En Desacuerdo	0	0	0	100,0
	Totalmente en Desacuerdo	0	0	0	100,0
	Total	65	100,0	100,0	

Figura 12: Pregunta 11



Fuente: Creación propia

Diagnóstico:

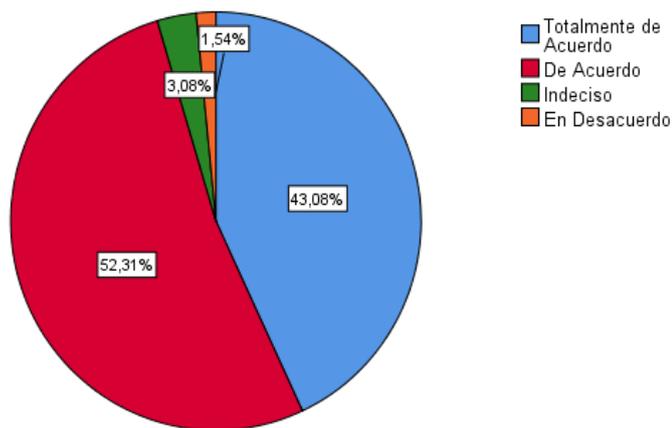
En la tabla anterior se determinó la frecuencia y porcentaje de las respuestas a la interrogante, mostrando que un 47.69% está de acuerdo y un 46.15% están totalmente de acuerdo; por tanto, es un indicador alto de inclinación de transportistas que consideran que la morosidad de pago afecta las relaciones comerciales con los proveedores.

12. ¿Cree usted que la obligación tributaria es una responsabilidad que los transportistas deben tener en cuenta al momento de planificar sus pagos?

Tabla 18: Pregunta 12

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de Acuerdo	28	43,1	43,1	43,1
	De Acuerdo	34	52,3	52,3	95,4
	Indeciso	2	3,1	3,1	98,5
	En Desacuerdo	1	1,5	1,5	100,0
	Totalmente en Desacuerdo	0	0	0	100,0
	Total	65	100,0	100,0	

Figura 13: Pregunta 12



Fuente: Creación propia

Diagnóstico:

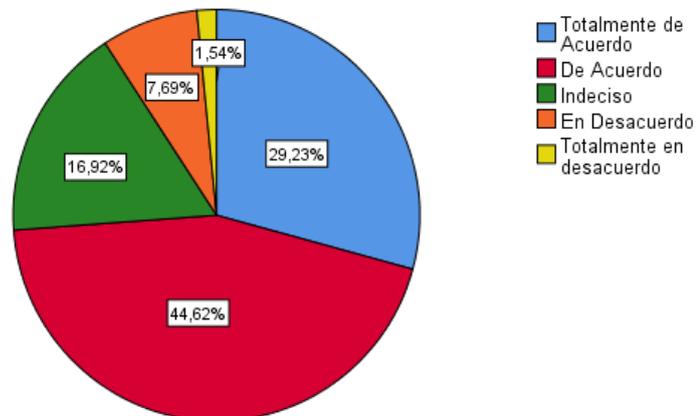
En la tabla anterior se determinó la frecuencia y porcentaje de las respuestas a la interrogante, mostrando que un 52.31% está de acuerdo y un 43.08% están totalmente de acuerdo; por tanto, es un indicador alto de inclinación de transportistas que consideran que dentro de la planificación de pagos se debe tomar en cuenta las obligaciones tributarias ya que es una responsabilidad de los contribuyentes.

13. ¿Considera usted que es necesario la creación de más deducciones que permitan reducir el pago del impuesto a la renta anual para las empresas dedicadas al transporte de carga?

Tabla 19: Pregunta 13

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de Acuerdo	19	29,2	29,2	29,2
	De Acuerdo	29	44,6	44,6	73,8
	Indeciso	11	16,9	16,9	90,8
	En Desacuerdo	5	7,7	7,7	98,5
	Totalmente en desacuerdo	1	1,5	1,5	100,0
	Total	65	100,0	100,0	

Figura 14: Pregunta 13



Fuente: Creación propia

Diagnóstico:

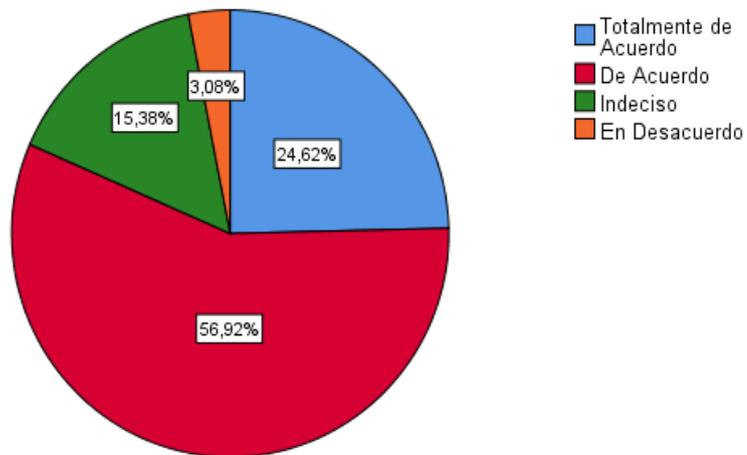
En la tabla anterior se determinó la frecuencia y porcentaje de las respuestas a la interrogante, mostrando que un 44.62% está de acuerdo y un 29.23 % está totalmente de acuerdo; por tanto, es un indicador alto de inclinación de transportistas que consideran necesario la creación de más deducciones para reducir el pago del impuesto a la renta anual.

14. ¿Considera usted que los gastos reflejados en cuentas por pagar es un problema latente dentro de las empresas dedicadas al transporte de carga?

Tabla 20: Pregunta 14

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	Totalmente de Acuerdo	16	24,6	24,6	24,6
	De Acuerdo	37	56,9	56,9	81,5
	Indeciso	10	15,4	15,4	96,9
	En Desacuerdo	2	3,1	3,1	100,0
	Totalmente en desacuerdo	0	0	0	100,0
	Total	65	100,0	100,0	

Figura 15: Pregunta 14



Fuente: Creación propia

Diagnóstico:

En la tabla anterior se determinó la frecuencia y porcentaje de las respuestas a la interrogante, mostrando que un 56.92% está de acuerdo y un 24.62% están totalmente de acuerdo; por tanto, es un indicador alto de inclinación de transportistas que consideran que las cuentas por pagar reflejados por los gastos realizados son un problema latente dentro de las empresas de transporte de carga.

5.3. Contrastación de hipótesis

Utilizamos la prueba Chi Cuadrado de Pearson para contrastar las hipótesis de la investigación actual. Debido a que las variables tratadas son cualitativas y tienen respuestas nominales u ordinales en orden de jerarquía, desde completamente en desacuerdo hasta completamente en acuerdo, la distribución Chi cuadrada es una herramienta adecuada para este estudio. Esta prueba es adecuada para determinar la relación entre dos variables de escala nominal u ordinal.

El procedimiento general de una prueba de hipótesis se siguió con precisión, y el método tradicional se utilizó para tomar la decisión, utilizando el método de valor de probabilidad p comparado con el valor del nivel de significancia $\alpha = 0.05$.

Primera Hipótesis

Si las empresas de transporte de carga de Santa Anita solicitan la devolución del impuesto selectivo al consumo para transportistas, obtendrán notas de crédito para cancelar sus pasivos tributarios.

- a. Hipótesis nula (H_0). Si las empresas de transporte de carga de Santa Anita solicitan la devolución del impuesto selectivo al consumo para transportistas, **NO** obtendrán notas de crédito para cancelar sus pasivos tributarios.
- b. Hipótesis alternante (H_1). Si las empresas de transporte de carga de Santa Anita solicitan la devolución del impuesto selectivo al consumo para transportistas, **SÍ** obtendrán notas de crédito para cancelar sus pasivos tributarios.

- c. Nivel de significación (α) = 5%, $X^2_t = X^2_{crítico} = 16.92$
- d. Prueba Estadística: $X^2_c (X^2_{cal}) = \sum (o_i - e_i)^2 / e_i = 159.11$

Donde:

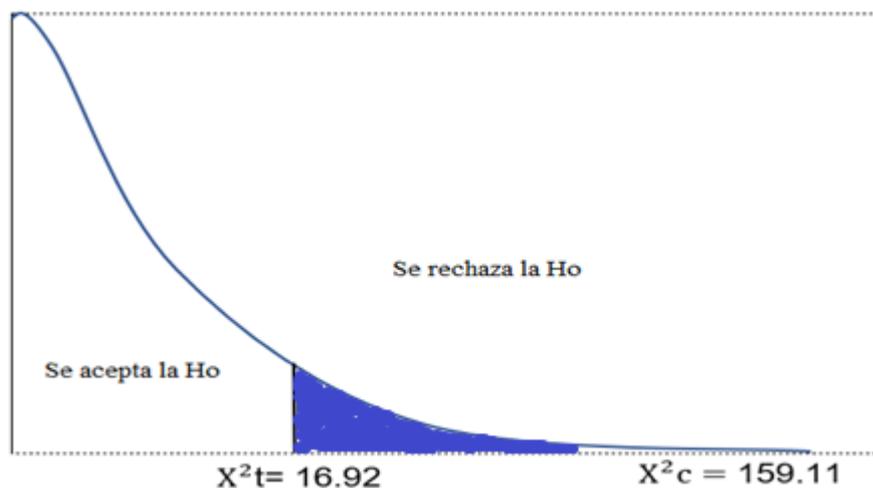
o_i = Valor observado

e_i = Valor esperado

X^2_c = Valor del estadístico calculado con datos provenientes de las encuestas y han sido procesados mediante el Software Estadístico SPSS, y se debe comparar con los valores asociados al nivel de significación que se indica en la tabla de contingencia N° 01.

- e. Decisión: H_0 se rechaza

Figura 16: Contrastación de hipótesis



Interpretación:

Se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternante con un nivel de significación del 5%, lo que lleva a la conclusión de que "Si las empresas de transporte de carga de Santa Anita solicitan la devolución del impuesto selectivo al consumo para transportistas, Sí obtendrán notas de crédito para

cancelar sus pasivos tributarios.”, siendo evaluado a través de una prueba no paramétrica realizada con el programa SPSS. Las pruebas, que incluyen la tabla de contingencia número 1 y los resultados de la prueba estadística chi cuadrado, están adjuntas.

Tabla 21: Prueba chi cuadrado

Tabla cruzada 2. ¿Considera usted que las notas de crédito negociables obtenidas por la devolución de ISC, permite disminuir la carga tributaria utilizándolas para el pago de tributos de las empresas de transporte de carga? *8. ¿Considera usted que el IGV es el tributo que mayor enfoque de planificación necesita para que este no impacte negativamente en la economía del contribuyente?						
Recuento						
		8. ¿Considera usted que el IGV es el tributo que mayor enfoque de planificación necesita para que este no impacte negativamente en la economía del contribuyente?				Total
		Totalmente de Acuerdo	De Acuerdo	Indeciso	En Desacuerdo	
2. ¿Considera usted que las notas de crédito negociables obtenidas por la devolución de ISC, permite disminuir la carga tributaria utilizándolas para el pago de tributos de las empresas de transporte de carga?	Totalmente de Acuerdo	16	1	0	0	17
	De Acuerdo	0	37	0	0	37
	Indeciso	0	3	4	0	7
	En Desacuerdo	0	0	0	4	4
Total		16	41	4	4	65

Tabla 22: Prueba chi cuadrado

	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	159,109 ^a	9	,000
Razón de verosimilitud	110,087	9	,000
Asociación lineal por lineal	57,689	1	,000
N de casos válidos	65		

a. 13 casillas (81.3%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es .25.

Segunda Hipótesis

Si las empresas de transporte de carga de Santa Anita se acogen al subsidio de peajes, obtendrán liquidez para cumplir con el pago de las deudas con proveedores.

- a. Hipótesis nula (H₀). Si las empresas de transporte de carga de Santa Anita se acogen al subsidio de peajes, NO obtendrán liquidez para cumplir con el pago de las deudas con proveedores.
- b. Hipótesis alternante (H₁). Si las empresas de transporte de carga de Santa Anita se acogen al subsidio de peajes, SI obtendrán liquidez para cumplir con el pago de las deudas con proveedores.
- c. Nivel de significación (α) = 5%, $X^2_t = X^2_{crítico} = 12.59$
- d. Prueba Estadística: $X^2_c (X^2_{cal}) = \sum (o_i - e_i)^2 / e_i = 111.25$

Donde:

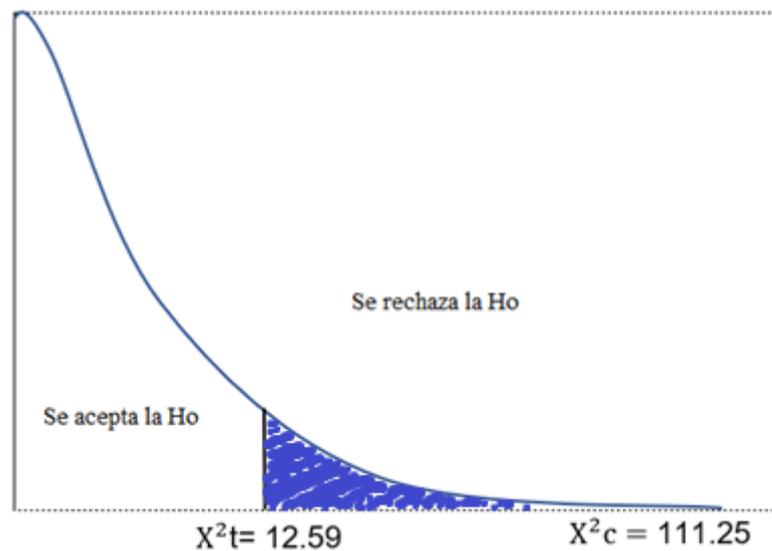
o_i = Valor observado

e_i = Valor esperado

X^2_c = Valor del estadístico calculado con datos provenientes de las encuestas y han sido procesados mediante el Software Estadístico SPSS, y se debe comparar con los valores asociados al nivel de significación que se indica en la tabla de contingencia N° 01.

e. Decisión: H_0 se rechaza

Figura 17: Contrastación de hipótesis



Interpretación:

Se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternante con un nivel de significación del 5%, lo que lleva a la conclusión de que "Si las empresas de transporte de carga de Santa Anita se acogen al subsidio de peajes, Sí obtendrán liquidez para cumplir con el pago de las deudas con proveedores", siendo evaluado a través de una prueba no paramétrica realizada con el programa SPSS. Las pruebas, que incluyen la tabla de contingencia número 2 y los resultados de la prueba estadística chi cuadrado, están adjuntas.

Tabla 23: Prueba chi cuadrado

Tabla cruzada 3. ¿Considera usted que el dinero retornado por el subsidio de peajes, le permitirá a los transportistas obtener liquidez para pagar sus deudas con terceros? *10. Según su criterio ¿Considera usted importante cumplir oportunamente con el pago del crédito otorgado por un proveedor, para que este no corte los beneficios que le ofrece a los transportistas?					
Recuento					
		10. Según su criterio ¿Considera usted importante cumplir oportunamente con el pago del crédito otorgado por un proveedor, para que este no corte los beneficios que le ofrece a los transportistas?			Total
		Totalmente de Acuerdo	De Acuerdo	Indeciso	
3. ¿Considera usted que el dinero retornado por el subsidio de peajes, le permitirá a los transportistas obtener liquidez para pagar sus deudas con terceros?	Totalmente de Acuerdo	22	0	0	22
	De Acuerdo	1	28	0	29
	Indeciso	0	9	0	9
	En Desacuerdo	0	1	4	5
Total		23	38	4	65

Tabla 24: Prueba chi cuadrado

	Valor	Df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	111,251 ^a	6	,000
Razón de verosimilitud	97,187	6	,000
Asociación lineal por lineal	49,764	1	,000
N de casos válidos	65		

a. 7 casillas (58.3%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es .31.

Tercera Hipótesis

Si las empresas de transporte de carga de Santa Anita utilizan el leasing financiero para la adquisición de vehículos, tendrán la facultad de utilizar la depreciación acelerada para disminuir el importe del impuesto a la renta anual.

- a. Hipótesis nula (H₀). Si las empresas de transporte de carga de Lima Metropolitana utilizan el leasing financiero para la adquisición de vehículos, NO tendrán la facultad de utilizar la depreciación acelerada para disminuir el importe del impuesto a la renta anual.
- b. Hipótesis alternante (H₁). Si las empresas de transporte de carga de Lima Metropolitana utilizan el leasing financiero para la adquisición de vehículos, SÍ tendrán la facultad de utilizar la depreciación acelerada para disminuir el importe del impuesto a la renta anual.
- c. Nivel de significación (α) = 5%, $X^2_t = X^2_{crítico} = 21.03$
- d. Prueba Estadística: $X^2_c (X^2_{cal}) = \sum (o_i - e_i)^2 / e_i = 135.66$

Donde:

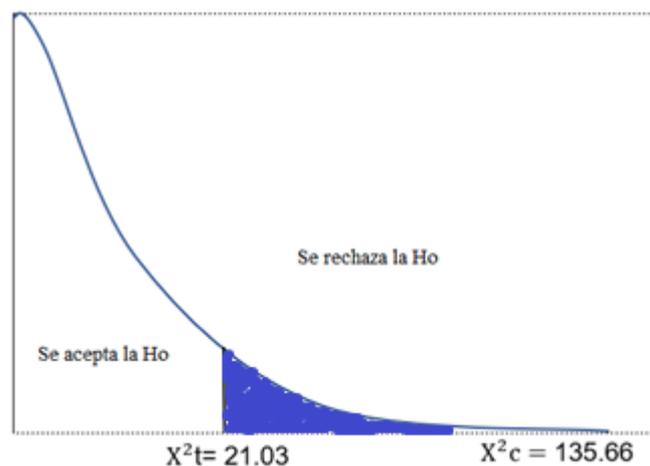
o_i = Valor observado

e_i = Valor esperado

X^2_c = Valor del estadístico calculado con datos provenientes de las encuestas y han sido procesados mediante el Software Estadístico SPSS, y se debe comparar con los valores asociados al nivel de significación que se indica en la tabla de contingencia N° 03.

e. Decisión: H_0 se rechaza

Figura 18: Contrastación de hipótesis



Interpretación:

Se rechaza la hipótesis nula y se acepta la hipótesis alternante con un nivel de significación del 5%, lo que lleva a la conclusión de que “Si las empresas de transporte de carga de Santa Anita utilizan el leasing financiero para la adquisición de vehículos, Sí tendrán la facultad de utilizar la depreciación acelerada para disminuir el importe del impuesto a la renta anual”, siendo evaluado a través de una prueba no paramétrica realizada con el programa

SPSS. Las pruebas, que incluyen la tabla de contingencia número 3 y los resultados de la prueba estadística chi cuadrado, están adjuntas.

Tabla 25: Prueba chi cuadrado

Tabla cruzada 6. ¿Considera usted que el leasing financiero es el mecanismo ideal para la adquisición de unidades de transporte, debido a las ventajas financieras y tributarias que posee en comparación con los préstamos bancarios usuales? *13. ¿Considera usted que es necesario la creación de más deducciones que permitan reducir el pago del impuesto a la renta anual para las empresas dedicadas al transporte de carga?							
Recuento							
		13. ¿Considera usted que es necesario la creación de más deducciones que permitan reducir el pago del impuesto a la renta anual para las empresas dedicadas al transporte de carga?					Total
		Totalmente de Acuerdo	De Acuerdo	Indeciso	En Desacuerdo	Totalmente en desacuerdo	
6. ¿Considera usted que el leasing financiero es el mecanismo ideal para la adquisición de unidades de transporte, debido a las ventajas financieras y tributarias que posee en comparación con los préstamos bancarios usuales?	Totalmente de Acuerdo	17	0	0	0	0	17
	De Acuerdo	2	29	10	0	0	41
	Indeciso	0	0	1	4	0	5
	En Desacuerdo	0	0	0	1	1	2
Total		19	29	11	5	1	65

Tabla 26: Prueba chi cuadrado

	Valor	df	Significación asintótica (bilateral)
Chi-cuadrado de Pearson	135,662 ^a	12	,000
Razón de verosimilitud	98,468	12	,000
Asociación lineal por lineal	50,451	1	,000
N de casos válidos	65		

a. 16 casillas (80.0%) han esperado un recuento menor que 5. El recuento mínimo esperado es .03.

CAPÍTULO VI: DISCUSIÓN, CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1. Discusión

a) Respecto a la hipótesis principal de nuestra tesis, en nuestra realidad problemática mencionamos que para las empresas de transporte de carga en Santa Anita, tanto los pasivos tributarios como las deudas con los proveedores, acumulan una obligación a cumplir en las cuentas por pagar, obligación que en algunas ocasiones por falta de liquidez tendrán dificultades por cumplir; debido a esto, se hace necesario recurrir a beneficios tributarios, con el objetivo de obtener recursos para reducir la carga de las cuentas por pagar.

En un contexto similar, Cortés y Joglar (2016) en su tesis titulada “Análisis de los Beneficios Tributario en las empresas que desarrollan actividades comerciales con los Bienes Raíces según cambios

contraídos por la reforma tributaria”, concluye que el Gobierno Chileno incentiva a las Pymes de este sector por medio de reformas y beneficios tributarios, para atraer mayor inversión, generar más trabajo y a su vez generar más recaudación de impuestos.

Por otro lado, (Villanueva Barrón, 2011) menciona que, los beneficios tributarios son incentivos cuyo objetivo es dispensar total o parcialmente la obligación tributaria, contando para ello con una motivación de por medio. Existen diversos tipos de beneficios fiscales, entre ellos incentivos, exoneración, inafectación, subsidios, entre otros.

Como muestra, en los resultados de la pregunta número siete de nuestra encuesta, “¿Considera usted que los beneficios tributarios permiten a las empresas de transporte de carga obtener más recursos para reducir sus deudas?”, obteniendo como resultado que el 26.15% está totalmente de acuerdo y el 55.38% está de acuerdo, sumando así un total de 81.53% de respuestas afirmativas, reforzando de esta manera la hipótesis del problema general.

- b) Respecto a la primera hipótesis secundaria, mencionamos en nuestra realidad problemática que las empresas de transporte de carga, al percibir rentas de tercera categoría, tendrá la obligación de declarar sus ingresos y compras, generando así pasivos tributarios por pagar como IGV e impuesto a la renta, incrementando de esta manera las cuentas por pagar; sin embargo, gracias al beneficio tributario de la devolución del ISC para transportistas, obtendrán notas de crédito negociables que podrán utilizar para pagar sus pasivos tributarios.

Sin embargo, Justiniani, B y Vilcapoma, H (2017) menciona que la falta de requisitos básicos, como el declarar adecuadamente la actividad económica principal a la administración tributaria, impide que las empresas soliciten el reembolso; esto prueba el deficiente nivel de asistencia y falta de preocupación por parte del área administrativa de estas empresas en cobrar el beneficio, como resultado de la alta informalidad con la que operan el servicio; incluso, se verificó que existen transportistas que ofrecen sus servicios sin estar registradas formalmente ante SUNAT.

Asimismo, SUNAT (2020) en su “Libro de Cultura Tributaria y Aduanera” describe al impuesto selectivo al consumo el tributo que, a diferencia del Impuesto General a las Ventas, únicamente grava a bienes en específico. El propósito recae en desalentar el consumo de productos que tienen externalidades negativas a nivel ambiental, individual y social, tal es el caso de las bebidas alcohólicas, cigarrillos, y combustibles inflamables.

Al respecto, el Decreto de Urgencia N°012-2019, modificado por Ley N°31647, menciona que los transportistas tendrán derecho a solicitar la devolución del 53% del ISC de los combustibles adquiridos (70% desde el 2023), de esta manera SUNAT crea un equilibrio con este impuesto, otorgando la facultad a los transportistas de convertir el ISC en un crédito aplicable a sus pasivos tributarios, solicitando previamente la devolución de este.

Como muestra, en los resultados de la pregunta número dos de nuestra encuesta, “¿Considera usted que las notas de crédito negociables

obtenidas por la devolución de ISC, permite disminuir la carga tributaria utilizándolas para el pago de tributos de las empresas de transporte de carga?, se obtuvo que un 26.15% está totalmente de acuerdo, un 56.92% está de acuerdo, dando un total de 83.07% de respuestas afirmativas, reforzando de esta manera la hipótesis del primer problema secundario.

- c) Respecto a la segunda hipótesis secundaria, mencionamos en nuestra realidad problemática que las empresas de transporte de carga necesitan comprar repuestos, solicitar servicios de mantenimiento vehicular y sobre todo adquirir combustible, el cual es un bien cuyo costo se incrementa debido a su escasez; por lo tanto, dichos gastos se convertirán en deudas con sus proveedores, en los que cabe la posibilidad de que no puedan cancelarse en su totalidad por problemas de liquidez; para tal efecto, el dinero retornado por el subsidio de peajes ayudaría a resolver dichos problemas de liquidez para el pago a los proveedores.

Por otro lado, Espinoza, P y Young, G (2019) menciona que, en el 2019, se intentó implementar un sistema de telepeajes, cuya función era realizar el cobro del peaje de manera electrónica, sin la intervención de una persona, dicha iniciativa no fue eficiente y tampoco captó el interés de los usuarios por aprender a utilizar dicho mecanismo, deduciendo que la percepción de los usuarios respecto a las iniciativas sobre los peajes era negativa en ese periodo.

En contraste, el Diario Oficial El Peruano por medio del Decreto de urgencia N°021-2022 (13 de agosto de 2022), menciona la iniciativa del

subsidio de peajes, el cual tiene como propósito instaurar acciones extraordinarias y temporales en materia financiera y económica para incentivar el transporte público de mercancías y el transporte regular de personas por medio de un subsidio monetario del 40% del total de peajes pagados, con el objetivo de estimular este rubro económico del país y reducir costos logísticos en beneficio de la gente.

Como muestra, en los resultados de la pregunta número tres de nuestra encuesta, “¿Considera usted que el dinero retornado por el subsidio de peajes, le permitirá a los transportistas obtener liquidez para pagar sus deudas con terceros?”, se obtuvo que un 33.85% está totalmente de acuerdo, un 44.62% está de acuerdo, dando un total de 78.47% de respuestas afirmativas, reforzando de esta manera la hipótesis del segundo problema secundario.

- d) Respecto a la tercera hipótesis secundaria, mencionamos en nuestra realidad problemática que las empresas de transporte de carga necesita invertir adquiriendo vehículos para seguir creciendo, y dado que al crecer tanto se verá en la situación de que el total del valor de sus activos supere el millón de soles, este tendrá la obligación de pagar el impuesto temporal a los activos netos, por lo que será necesario para las empresas buscar alguna forma de compensar el desembolso de ese dinero; es por este motivo, que el leasing financiero se muestra como una buena alternativa gracias a los beneficios tributarios que ofrece.

Agregando a lo anterior, Suyon (2017) determina que el Leasing Financiero es la herramienta financiera más adecuada para la adquisición de activo fijo, ya que permite tener depreciación acelerada,

ahorro del IGV en las cuotas mensuales, escudo fiscal a favor de la empresa y menor tasa de interés que un préstamo bancario usual.

En esa misma línea, Haime, L. (2003) menciona que el arrendamiento financiero ha sido, tradicionalmente, una opción que puede sustituir a los créditos especializados, como el hipotecario, refaccionario simple o con garantía hipotecaria; su versatilidad lo ha llevado a financiar con plazos medianos y largos, equipos, inmuebles, unidades industriales completas, embarcaciones, aeronaves, y cualquier otro equipo que, al amparo de la viabilidad del proyecto, sea susceptible de financiamiento.

Como muestra, en los resultados de la pregunta número seis de nuestra encuesta, “¿Considera usted que el leasing financiero es el mecanismo ideal para la adquisición de unidades de transporte, debido a las ventajas financieras y tributarias que posee en comparación con los préstamos bancarios usuales?”, se obtuvo que un 26.15% está totalmente de acuerdo, un 63.08% está de acuerdo, dando así un 89.23% de respuestas afirmativas, reforzando de esta manera la hipótesis del tercer problema secundario.

6.2. Conclusiones

- a) Se comprobó que efectivamente las empresas de transporte de carga de Santa Anita pueden obtener recursos para el cumplimiento de sus cuentas por pagar gracias a los beneficios tributarios; además, gracias a los resultados de la encuesta, comprobamos que los transportistas son conscientes de los beneficios tributarios que tienen a disposición en su sector económico y a su vez muestran satisfacción de sus efectos en las

cuentas por pagar. También, se comprobó que consideran sus cuentas por pagar como un problema latente y cotidiano; latente porque al realizar compras al crédito, se genera una obligación a pagar en el futuro, entonces al no contar con la liquidez suficiente cuando llegue ese momento, se convertirá en un problema; asimismo, es cotidiano porque necesariamente se tendrá que realizar compras para seguir operando, haciendo que el problema se manifieste constantemente.

- b) Se analizó la influencia de la devolución del impuesto selectivo al consumo para transportistas en los pasivos tributarios de las empresas de transporte de carga de Santa Anita, llegando a la conclusión de que pueden cancelar sus pasivos tributarios con las notas de crédito negociables obtenidas gracias a este beneficio tributario; el recurso obtenido por este beneficio tributario no es en dinero efectivo o transferencia, es por medio de un título valor llamado nota de crédito negociable cuyo uso es exclusivamente para el pago de impuestos, estos pueden ser IGV, renta y demás obligaciones tributarias.
- c) Se determinó que las empresas de transporte de carga de Santa Anita, obtendrán liquidez para cumplir con el pago de las deudas con proveedores si se acogen al subsidio de peajes, debido a que el recurso obtenido es vía transferencia bancaria, lo que les permite tener la libertad de utilizarlo en las deudas que tengan con sus proveedores, de esta manera ayuda a cumplir con el pago oportuno de las compras al crédito que se hayan realizado y no afectará negativamente las relaciones comerciales con sus proveedores.

d) Se evaluó la incidencia del leasing financiero en el impuesto a la renta anual, llegando a la conclusión que dado que las empresas de transporte de carga necesitan invertir en adquisición de vehículos para operar y crecer, el leasing financiero se muestra como la mejor alternativa para ello si lo comparamos con otros créditos bancarios, ya que una característica a destacar del leasing financiero es la depreciación acelerada, el cual permite utilizar más gasto de depreciación en la determinación del impuesto a la renta en el corto plazo; añadiendo a lo mencionado, también permite utilizar crédito fiscal gracias al IGV de las facturas por las cuotas pagadas; además, los intereses son gastos deducibles.

6.3. Recomendaciones

a) Recomendamos a los transportistas mantenerse informados sobre los subsidios y demás beneficios tributarios que puedan surgir dentro de su sector económico para que puedan aprovecharlos; a su vez, recomendamos seguir los requisitos correctamente para sus solicitudes, ya que estos tienen un proceso muy burocrático, por lo que el incumplimiento de algún requisito podría ocasionar un retraso considerable en la solicitud o el completo rechazo de esta; también, recomendamos complementar los recursos obtenidos de los beneficios tributarios con un adecuado planeamiento de pagos.

Por último, recomendamos al Estado mejorar los procedimientos de solicitud y aprobación de estos beneficios tributarios para que sean menos burocráticos, de esta manera se reduciría la complejidad de los

requisitos, se agilizarían los procedimientos y más transportistas podrían acceder a estos.

- b) Respecto a la devolución de ISC para transportistas, recomendamos a las empresas de transporte de carga solicitar un correo y un asesor tributario a SUNAT; un correo porque para enviar la información requerida se necesita de un programa llamado PVS que codificará la información en archivos "zip" para que el sistema de SUNAT pueda verificarlos, ya que dichos archivos no pueden ser enviados por mesa de partes virtual; también, es necesario un asesor tributario de SUNAT con quien se puedan comunicar por si existe alguna corrección a realizar.
- c) Recomendamos a los transportistas estar al pendiente del cronograma para solicitar el subsidio de peajes para que no pierdan la oportunidad; también, recomendamos llevar un control ordenado de los comprobantes de peaje, dado que deberán ingresar los datos de cada comprobante en el sistema uno por uno con la respectiva imagen del comprobante; por otro lado, recomendamos al Estado mejorar el sistema para solicitar el subsidio, implementando una opción de carga masiva o alguna otra modalidad que permita a los transportistas agilizar el trámite.
- d) Recomendamos a las empresas de transporte de carga tener en cuenta que el gasto utilizado por depreciación acelerada del leasing financiero deberá adicionarse en los ejercicios posteriores, por lo que debe utilizarse de forma estratégica en los periodos que se requiera de liquidez; y a su vez, prepararse para que, en los ejercicios posteriores, la adición no repercuta negativamente.

- **Cortés y Joglar (2016)** Análisis de los Beneficios Tributario en las empresas que desarrollan actividades comerciales con los Bienes Raíces según cambios contraídos por la reforma tributaria Criterios Contables.
- **Decreto de urgencia N° 021-2022 (13 de agosto de 2022)** Diario Oficial El Peruano, 13 de agosto de 2022
- **Editorial Grudemi (2019)**. Cuentas por pagar. Recuperado de Enciclopedia Económic.
- **Espinoza, P y Young, G (2019)** Problemática del telepeaje en Lima”, para obtener el título profesional de Máster en Dirección de Empresas de la Universidad de Piura.
- **Haime, L. (2003)**. El arrendamiento financiero: sus repercusiones fiscales y financieras. Editorial ISEF.

<http://blog.pucp.edu.pe/blog/carmenrobles/2008/01/18/introduccion-a-laobligacion-tributaria/>.
- **Justiniani, B y Vilcapoma, H (2017)** Efectos de la aplicación de beneficio tributario del impuesto selectivo al consumo ISC y el efecto económico en la liquidez de empresas de transporte público interprovincial de pasajeros Cusco Sicuani.
- **Lara, A. (2013)**. Toma el Control de tu Negocio. México: LID Editorial Empresarial.

- **López (2016)**, Beneficios Tributarios del Financiamiento Vía Leasing desde la perspectiva de los cambios que propone la Reforma Tributaria”, para obtener el grado de Magister en Tributación de la Universidad de Chile
- **Robles, C. (18 de Enero de 2008)**. Blog de la PUCP. Obtenido de <http://blog.pucp.edu.pe/blog/carmenrobles/2008/01/18/introduccion-a-la-obligacion-tributaria/>.
- **Ruiz, F. (2013)**. Inmunidad, Inafectación, Exoneración, Beneficios e Incentivos Tributarios. Foro Jurídico, (12).
- **Sáez, M. L. (2008)**. Metodologías y arquitectura de apoyo para la asistencia decisional en procesos estratégicos de gestión logística. Departamento de Ingeniería Industrial. Universidad Central Marta Abreu de Las Villas. Santa Clara. Cuba.
- **SUNAT (2020)**, Libro de Cultura Tributaria y Aduanera. Lima.
- **Suyon (2017)** Leasing financiero en la adquisición de activo fijo para incrementar los ingresos en la empresa de transportes Latina S.A.
- **Villanueva Barrón, C. K. (Setiembre de 2011)**. Los Beneficios Tributarios: Exoneración, inafectación, entre otros. Actualidad Empresarial, 115 - 116.

ANEXOS

ANEXO N°1: MATRIZ DE CONSISTENCIA

LOS BENEFICIOS TRIBUTARIOS Y SU EFECTO EN LAS CUENTAS POR PAGAR DE LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA EN SANTA ANITA 2022					
PROBLEMAS	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	VARIABLES Y = f(x)	INDICADORES	METODOLOGÍA
PROBLEMA PRINCIPAL:	OBJETIVO GENERAL:	HIPÓTESIS PRINCIPAL:	VARIABLE INDEPENDIENTE (x):	INDEPENDIENTE (x):	El enfoque de la investigación es cuantitativo no experimental, así mismo, tiene un diseño metodológico transversal – correlacional, determinada a través de la observación y análisis de la muestra tomando en cuenta los rasgos más relevantes de las variables.
¿En qué medida la aplicación de los beneficios tributarios influye en las cuentas por pagar de las empresas de transporte de carga en Santa Anita 2022?	Comprobar si la aplicación de los beneficios tributarios influye en las cuentas por pagar de las empresas de transporte de carga en Santa Anita 2022	Si las empresas de transporte de carga en Santa Anita aplican los beneficios tributarios, obtendrán más recursos que le permitan cumplir con sus cuentas por pagar.	Los Beneficios Tributarios	X1: Devolución del Impuesto Selectivo al Consumo para Transportistas X2: Subsidio de peajes X3: Leasing Financiero	
PROBLEMAS ESPECÍFICOS:	OBJETIVOS ESPECÍFICOS:	HIPÓTESIS SECUNDARIAS:	VARIABLE DEPENDIENTE (y):	DEPENDIENTE (y):	
¿De qué manera la devolución del impuesto selectivo al consumo para transportistas influye en los pasivos tributarios de las empresas de transporte de carga en Santa Anita 2022?	Analizar si la devolución del impuesto selectivo al consumo para transportistas influye en los pasivos tributarios de las empresas de transporte de carga en Santa Anita 2022	Si las empresas de transporte de carga de Santa Anita solicitan la devolución del impuesto selectivo al consumo para transportistas, obtendrán notas de crédito para cancelar sus pasivos tributarios.	Cuentas Por Pagar	Y1: Pasivos Tributarios Y2: Proveedores Y3: Impuesto a la Renta Anual	
¿Cómo el subsidio de peajes repercute en las deudas con los proveedores de las empresas de transporte de carga en Santa Anita 2022?	Determinar si el subsidio de peajes repercute en las deudas con los proveedores de las empresas de transporte de carga en Santa Anita 2022	Si las empresas de transporte de carga de Santa Anita se acogen al subsidio de peajes, obtendrán liquidez para cumplir con el pago de las deudas con los proveedores.			
¿De qué forma el leasing financiero incide en el impuesto a la renta anual de las empresas de transporte de carga en Santa Anita 2022?	Evaluar si el leasing financiero incide en el impuesto a la renta anual de las empresas de transporte de carga en Santa Anita 2022	Si las empresas de transporte de carga de Santa Anita utilizan el leasing financiero para la adquisición de vehículos, tendrán la facultad de utilizar la depreciación acelerada para disminuir el importe del impuesto a la renta anual.			

ANEXO N°2: ENCUESTA

ÍNDICE: PROCEDIMIENTO PARA LA DEVOLUCIÓN

1. En su opinión ¿Considera usted que si el procedimiento para la devolución de ISC fuera menos burocrático, más empresas de transporte de carga se acogerían a este beneficio?
 - a. Totalmente de Acuerdo
 - b. De Acuerdo
 - c. Indeciso
 - d. En Desacuerdo
 - e. Totalmente en desacuerdo

ÍNDICE: NOTAS DE CRÉDITO NEGOCIABLES

2. ¿Considera usted que las notas de crédito negociables obtenidas por la devolución de ISC, permite disminuir la carga tributaria utilizándolas para el pago de tributos de las empresas de transporte de carga?
 - a. Totalmente de Acuerdo
 - b. De Acuerdo
 - c. Indeciso
 - d. En Desacuerdo
 - e. Totalmente en desacuerdo

ÍNDICE: LIQUIDEZ

3. ¿Considera usted que el dinero retornado por el subsidio de peajes, le permitirá a los transportistas obtener liquidez para pagar sus deudas con terceros?
- a. Totalmente de Acuerdo
 - b. De Acuerdo
 - c. Indeciso
 - d. En Desacuerdo
 - e. Totalmente en desacuerdo

ÍNDICE: COMPROBANTES DE PEAJE

4. Dado que la cantidad de comprobantes de peajes suelen ser excesivos, ¿Considera usted que se debería implementar una opción de carga masiva de comprobantes en el sistema, para así facilitar la solicitud del subsidio de peajes?
- a. Totalmente de Acuerdo
 - b. De Acuerdo
 - c. Indeciso
 - d. En Desacuerdo
 - e. Totalmente en desacuerdo

ÍNDICE: DEPRECIACIÓN ACELERADA

5. ¿Considera usted que la depreciación acelerada ayuda al transportista en la gestión de la empresa?
- a. Totalmente de Acuerdo

- b. De Acuerdo
- c. Indeciso
- d. En Desacuerdo
- e. Totalmente en desacuerdo

ÍNDICE: UNIDADES DE TRANSPORTE

6. ¿Considera usted que el leasing financiero es el mecanismo ideal para la adquisición de unidades de transporte, debido a las ventajas financieras y tributarias que posee en comparación con los préstamos bancarios usuales?
- a. Totalmente de Acuerdo
 - b. De Acuerdo
 - c. Indeciso
 - d. En Desacuerdo
 - e. Totalmente en desacuerdo

VARIABLE INDEPENDIENTE: LOS BENEFICIOS TRIBUTARIOS

7. ¿Considera usted que los beneficios tributarios permiten a las empresas de transporte de carga obtener más recursos para reducir sus deudas?
- a. Totalmente de Acuerdo
 - b. De Acuerdo
 - c. Indeciso
 - d. En Desacuerdo
 - e. Totalmente en desacuerdo

ÍNDICE: IGV

8. ¿Considera usted que el IGV es el tributo que mayor enfoque de planificación necesita para que este no impacte negativamente en la economía del contribuyente?
- a. Totalmente de Acuerdo
 - b. De Acuerdo
 - c. Indeciso
 - d. En Desacuerdo
 - e. Totalmente en desacuerdo

ÍNDICE: PAGOS A CUENTA DEL IMPUESTO A LA RENTA

9. ¿Considera usted que los pagos a cuenta del impuesto a la renta es uno de los tributos pagados con mayor recurrencia en las empresas de transporte de carga?
- a. Totalmente de Acuerdo
 - b. De Acuerdo
 - c. Indeciso
 - d. En Desacuerdo
 - e. Totalmente en desacuerdo

ÍNDICE: CRÉDITO

10. Según su criterio ¿Considera usted importante cumplir con el pago del crédito otorgado por un proveedor, para que este no corte los beneficios que le ofrece a los transportistas?

- a. Totalmente de Acuerdo
- b. De Acuerdo
- c. Indeciso
- d. En Desacuerdo
- e. Totalmente en desacuerdo

ÍNDICE: MOROSIDAD

11. ¿Cree usted que la morosidad en los pagos afecta las relaciones comerciales con sus proveedores?

- a. Totalmente de Acuerdo
- b. De Acuerdo
- c. Indeciso
- d. En Desacuerdo
- e. Totalmente en desacuerdo

ÍNDICE OBLIGACIÓN TRIBUTARIA

12. ¿Cree usted que la obligación tributaria es una responsabilidad que los transportistas deben tener en cuenta al momento de planificar sus pagos?

- a. Totalmente de Acuerdo
- b. De Acuerdo
- c. Indeciso

- d. En Desacuerdo
- e. Totalmente en desacuerdo

ÍNDICE DEDUCCIONES

13. ¿Considera usted que es necesario la creación de más deducciones que permitan reducir el pago del impuesto a la renta anual para las empresas dedicadas al transporte de carga?

- a. Totalmente de Acuerdo
- b. De Acuerdo
- c. Indeciso
- d. En Desacuerdo
- e. Totalmente en desacuerdo

VARIABLE PENDIENTE: CUENTAS POR PAGAR

14. ¿Considera usted que los gastos reflejados en cuentas por pagar es un problema latente dentro de las empresas dedicadas al transporte de carga?

- a. Totalmente de Acuerdo
- b. De Acuerdo
- c. Indeciso
- d. En Desacuerdo
- e. Totalmente en desacuerdo