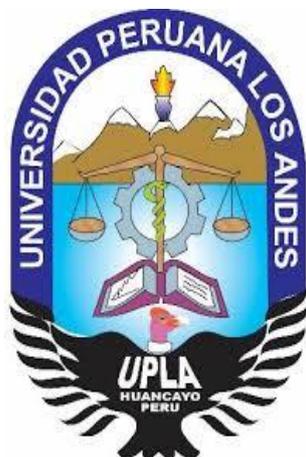


UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES
Facultad de Ciencias Administrativas y Contables
Escuela Profesional de Contabilidad y Finanzas



TESIS

Leasing y los Beneficios Tributarios en las Empresas de Transporte de Carga de la Provincia de Huancayo -2020.

Para Optar : Título Profesional de Contador Público

Autor : Bach. Laa Shinn Carhuamaca Basilio

Asesor : Dr. Wilber Gonzalo Vásquez Vásquez

Línea de investigación institucional : Ciencias Empresariales y Gestión de los Recursos

Fecha de inicio y Culminación :24.06.2021 – 23.06.2022

Huancayo – Perú
2021

PRESIDENTE

SECRETARIO

VOCAL 1

VOCAL 2

VOCAL 3

ASESOR

Dr. Wilber Gonzalo Vásquez Vásquez

DEDICATORIA

Al todopoderoso, Dios, quien nos brinda cada día, un cuidado especial en estos tiempos de incertidumbre, a nuestros Padres por su abnegado apoyo en nuestra formación académica.

El Autor

AGRADECIMIENTO

A la Universidad Peruana los Andes mi alma Mather, institución en la que me forjo en sus aulas universitarias para ser un buen profesional.

A los catedráticos de la universidad, por sus acertados consejos y el compartir de sus conocimientos y experiencia.

A los empresarios transportistas de carga de la Provincia de Huancayo, por su apoyo al desarrollo de esta investigación.

CONTENIDO

ASESOR	iii
DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTO	v
ÍNDICE	vi
ÍNDICE DE TABLAS	x
ÍNDICE DE FIGURAS	xii
RESUMEN	xiv
ABSTRAC	xv
INTRODUCCIÓN	xvi
CAPÍTULO I PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	
1.1. Descripción de la realidad problemática	19
1.2. Delimitación del problema	24
1.3. Formulación del problema	24
1.3.1. Problema General	24
1.3.2. Problemas Específico	24
1.4. Justificación	25
1.4.1. Social	25
1.4.2. Teórica	26
1.4.3. Metodológica	26

1.4.4. Practica	26
1.5. Objetivos	27
1.5.1. Objetivo General	27
1.5.2. Objetivos Específico	27

CAPÍTULO II MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes (nacionales e internacionales)	28
2.2. Bases Teóricas o Científicas	40
2.2.1. Leasing	40
2.2.1.1. Leasing financiero	46
2.2.1.2. Leasing operativo	49
2.2.1.3. Retroleasing o leaseback	51
2.2.2. Beneficios tributarios	51
2.2.2.1. Impuesto a la renta	53
2.2.2.2. Impuesto general a las ventas	55
2.2.2.3. Depreciación acelerada	57
2.3. Marco Conceptual (de las variables y dimensiones)	58

CAPÍTULO III HIPÓTESIS

3.1 Hipótesis General	61
3.2 Hipótesis Específicas	61
3.3 Variables (definición conceptual y operacionalización)	62

CAPÍTULO IV METODOLOGÍA

4.1 Método de Investigación	64
4.2 Tipo de Investigación	65
4.3 Nivel de Investigación	66
4.4 Diseño de la Investigación	66
4.5 Población y muestra	67
4.6 Técnicas e Instrumentos de recolección de datos	67
4.7 Técnicas de procesamiento y análisis de datos	69
4.8 Aspectos éticos de la Investigación	71
CAPÍTULO V RESULTADOS	
5.1 Descripción de resultados	72
5.2 Contraste de hipótesis	91
ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS	99
CONCLUSIONES	
RECOMENDACIONES	
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	
ANEXOS	
Anexos Matriz de consistencia	
Matriz de operacionalización de variables	
Matriz de operacionalización del instrumento	

El instrumento de investigación y constancia de su aplicación

Confiabilidad y validez del instrumento

La data de procesamiento de datos

Contenido de Tablas

Tabla 1. <i>Empresas de Carga autorizadas por Departamentos: 2007-2018</i>	19
Tabla 2. <i>Gastos de reparación y mantenimiento a cargo del arrendador</i>	73
Tabla 3. <i>Amortización al adquirir un activo mediante el leasing financiero</i>	74
Tabla 4. <i>Adquirir un activo mediante leasing financiero con opción de compra</i>	75
Tabla 5. <i>Adquisición de un bien inmueble por medio del leasing operativo</i>	76
Tabla 6. <i>Contrato de leasing operativo con un plazo que se puede revocar</i>	77
Tabla 7. <i>Pago de la opción de compra a valor residual</i>	78
Tabla 8. <i>Leaseback, forma capitalización, perdiendo los beneficios del activo</i>	79
Tabla 9. <i>Leaseback, como un beneficio en el incremento de la productividad</i>	80
Tabla 10. <i>Opción de compra de los activos adquiridos en leasing</i>	81
Tabla 11. <i>Los gastos incurridos por mantenimiento como beneficio fiscal</i>	82
Tabla 12. <i>Leasing como escudo fiscal</i>	83
Tabla 13. <i>Interés de leasing deducible para la administración tributaria</i>	84
Tabla 14. <i>Leasing como beneficio en el crédito fiscal</i>	85
Tabla 15. <i>Cuotas de leasing deducible para la administración tributaria</i>	86
Tabla 16. <i>El arrendatario con beneficio de deducir los Impuesto a la renta</i>	87
Tabla 17. <i>Determinación de la vida útil del activo de acuerdo al contrato de leasing</i>	88
Tabla 18. <i>Depreciación acelerada fuera de la tabla de SUNAT</i>	89

Tabla 19. <i>Depreciación acelerada para aumentar la cuota anual de depreciación</i>	90
Tabla 20. <i>Relación de Leasing y el impuesto a la renta</i>	91
Tabla 21. <i>Relación de Leasing y el impuesto general a las ventas</i>	92
Tabla 22. <i>Relación de Leasing y depreciación acelerada</i>	93
Tabla 23. <i>Relación de Leasing y Beneficio tributario</i>	94

Contenido de Figuras

Figura 1. <i>Esquema de la operación comercial Leasing</i>	20
Figura 2. <i>Flujograma de la modalidad leasing</i>	44
Figura 3. <i>Flujograma para evaluar un contrato de leasing</i>	46
Figura 4. <i>Esquema de la operación comercial Leasing Financiero</i>	48
Figura 5. <i>Diagrama del contrato de arrendamiento financiero</i>	49
Figura 6. <i>Bosquejo de la operación comercial Leasing Operativo</i>	50
Figura 7. <i>Depreciación acelerada</i>	57
Figura 8. <i>Gastos de reparación y mantenimiento a cargo del arrendador</i>	73
Figura 9. <i>Amortización al adquirir un activo mediante el leasing financiero</i>	74
Figura 10. <i>Adquirir un activo mediante leasing financiero con opción de compra</i>	75
Figura 11. <i>Adquisición de un bien inmueble por medio del leasing operativo</i>	76
Figura 12. <i>Contrato de leasing operativo con un plazo que se puede revocar</i>	77
Figura 13. <i>Pago de la opción de compra a valor residual</i>	78
Figura 14. <i>Leaseback, forma capitalización, perdiendo los beneficios del activo</i>	79
Figura 15. <i>Leaseback, como un beneficio en el incremento de la productividad</i>	80
Figura 16. <i>Opción de compra de los activos adquiridos en leasing</i>	81
Figura 17. <i>Los gastos incurridos por mantenimiento como beneficio fiscal</i>	82
Figura 18. <i>Leasing como escudo fiscal</i>	83
Figura 19. <i>Interés de leasing deducible para la administración tributaria</i>	84
Figura 20. <i>Leasing como beneficio en el crédito fiscal</i>	85
Figura 21. <i>Cuotas de leasing deducible para la administración tributaria</i>	86
Figura 22. <i>El arrendatario con beneficio de deducir los Impuesto a la renta</i>	87
Figura 23. <i>Determinación de la vida útil del activo de acuerdo al contrato de leasing</i>	88
Figura 24. <i>Depreciación acelerada fuera de la tabla de SUNAT</i>	89

Figura 25. <i>Depreciación acelerada para aumentar la cuota anual de depreciación</i>	90
Figura 26. <i>Relación de Leasing y el impuesto a la renta</i>	91
Figura 27. <i>Relación de Leasing y el impuesto general a las ventas</i>	92
Figura 28. <i>Relación de Leasing y depreciación acelerada</i>	93
Figura 29. <i>Relación de Leasing y Beneficio tributario</i>	94

RESUMEN

El t3pico de estudio de la investigaci3n, inicia del an3lisis situacional que atraviesan las empresas de transportes de carga de la Provincia de Huancayo, en referencia al beneficio tributario que ocasiona la adquisici3n de un activo mediante la modalidad leasing. Ya que se presenta la necesidad de renovar y adquirir unidades de transporte, a fin de mejorar los servicios, considerando que en estos tiempos hay gran demanda del traslado de mercancía, debido a la emergencia sanitaria que se afronta, se formul3 la interrogante ¿Qu3 relaci3n tiene el leasing y los beneficios tributarios en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo -2020?, el objetivo fue: Describir la relaci3n que existe entre el leasing y los beneficios tributarios en las empresas de transporte de carga de la provincia de Huancayo -2020, proponiendo la hip3tesis: Existe relaci3n directa y significativa entre el leasing y los beneficios tributarios en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo -2020, la metodología fue trascendental en la cual se consider3 el tipo de investigaci3n aplicada, nivel descriptivo correlacional, y diseño no experimental, asimismo, se puntualiza la poblaci3n y la muestra conformada por 42 Gerentes de este sector, para la recolecci3n de datos, se us3 la t3cnica (encuesta), y el cuestionario (instrumento), para procesar los datos y mostrar la conclusi3n investigativas que es la relaci3n que hay entre las variables en estudio, asimismo, se muestra el respaldo estadístico mediante la puntuaci3n del coeficiente correlacional r de Rho de Spearman = 0.927.

Palabras claves: Leasing financiero, Leasing operativo, Retroleasing o leaseback, Beneficio tributario, Impuesto a la renta, Impuesto General a las Ventas, Depreciaci3n acelerada.

ABSTRACT

The study topic of the research begins with the situational analysis that the cargo transportation companies of the Province of Huancayo go through, in reference to the tax benefit caused by the acquisition of an asset through the leasing modality. Since there is a need to renew and acquire transport units, in order to improve services, considering that in these times there is a great demand for the transfer of merchandise, due to the health emergency that is being faced, the question was formulated: What relationship has leasing and tax benefits in cargo transportation companies in the Province of Huancayo -2020? The objective was: Describe the relationship between leasing and tax benefits in cargo transportation companies in the province of Huancayo -2020, proposing the hypothesis: There is a direct and significant relationship between leasing and tax benefits in cargo transport companies in the Province of Huancayo -2020, the methodology was transcendental in which the type of applied research was considered, descriptive correlational level, and non-experimental design, likewise, the population and the sample made up of 42 managers from this sector are specified, For data collection, the technique (survey) and the questionnaire (instrument) were used to process the data and show the investigative conclusion that is the relationship between the variables under study, likewise, the statistical support is shown through Spearman's Rho correlation coefficient r score = 0.927.

Keywords: Financial leasing, Operational leasing, Retroleasing or leaseback, Tax benefit, Income tax, General Sales Tax, Accelerated depreciation.

INTRODUCCIÓN

La presente trabajo de investigación, aborda teóricamente sobre el leasing y la relación que existe con los beneficios tributarios, motivo por el cual se estableció el título de “Leasing y los beneficios tributarios en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo-2020”, se da comienzo este tópico de estudio por el interés a la situación problemática que se presenta en las empresas de transportes y con el único fundamento de demostrar la relación que existe entre el Leasing y los beneficios tributarios; y a la vez demostrar la validez de la variable leasing, como un escudo fiscal frente a la administración tributaria, en vista que disminuye la carga tributaria que vienen enfrentando estas empresas de transportes, y mediante beneficios tributarios, encontrar deducción de impacto en el impuesto a la renta, el cual establece un régimen especial para el contrato de arrendamiento financiero, celebrado con entidades autorizadas por la SBS, considerándose una compra financiada y permitiendo que los usuarios o contribuyentes puedan optar por la depreciación acelerada del capital financiado. Sin perjuicio de ello para el IGV. Ya que constituirá una prestación de servicio.

Como indica (Matos, 2016) "El arriendo financiero (leasing) que se paga es deducible para efectos impositivos como costo de operación, constituyendo lo que se denomina Escudo Fiscal”

Una de las preocupaciones latentes dentro los empresarios de este sector es la carga fiscal al cual se encuentran sometidos, esto en vista que muestran un desembolso importante para el FISCO.

Asimismo (Gomez, 2019) nos refiere que: “Los bienes objeto de arrendamiento financiero se deprecian conforme a lo establecido en la Ley de Impuesto a la Renta, los que son un activo fijo del arrendatario y una colocación para el arrendatario”.

El leasing forma parte de nuevas formas de realización de operaciones mercantiles que se muestran en estas últimas décadas, y se establece como un método flexible y conveniente para el empresario, además, es una fuente financiera que favorece a la consolidación de diversas empresas comerciales en sus activos. Sin embargo, existe una relación en aspectos tributarios tal como nos indica:

(Picón, 2017) “Para la determinación de la renta imponible, las cuotas periódicas de arrendamiento financiero constituyen renta para la locadora y los gastos y seguros, son igualmente deducibles por la arrendataria en el ejercicio gravable en que se devenguen”.

El desarrollo del proyecto se sostiene en el cumplimiento del método científico, abarcando los métodos específicos y se encuentran respaldados por la teoría de la metodología de investigación científica.

Todos los aspectos que se aluden en los párrafos siguientes y también los mencionados anteriormente, se puntualizaran de acuerdo a un marco teórico de forma organizada en relación con la estructura especificada en el reglamento de grados y títulos, de la Universidad Peruana Los Andes que se detalla en el siguiente esquema:

En el capítulo I se describe el planteamiento del problema donde se menciona la descripción de la realidad problemática, se puede observar el diagnóstico de la situación actual que viven las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo - 2020, la delimitación del problema, la formulación del problema, las justificaciones y los objetivos.

En el capítulo II se describe el Marco Teórico, donde se abordan los antecedentes de la investigación, nacional e internacional, las bases teóricas y el marco conceptual de las variable y dimensiones objeto y fundamento del estudio.

En el capítulo III se describe la hipótesis. En ella se detalló la hipótesis general, así como las específicas por la cual se desarrolló esta investigación, identificación de las variables en estudio, con su respectiva definición conceptual y la operacionalización.

En el capítulo IV se describe la Metodología, en este apartado se presentan; los métodos utilizados, el tipo, nivel y diseño de investigación, población y la muestra, técnicas e instrumentos de recolección de datos, así como las técnicas de procesamiento y análisis de datos, los aspectos éticos de la investigación.

En el capítulo V se describe los resultados y la contrastación de la hipótesis propuesta por el investigador.

Y como parte final de la investigación se describió, el análisis y discusión de resultados.

Asimismo, en el presente trabajo de investigación se presenta las referencias bibliográficas en la que se sustenta el trabajo y los respectivos anexos al cual se recurrió para el desarrollo de la investigación.

CAPÍTULO I

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

1.1. Descripción de la realidad problemática

El problema por lo que atraviesan las empresas de transporte de carga, es la renovación que tienen que realizar respecto a sus activos, la falta de recursos económicos, y la carga tributaria que afrontan por la ausencia de garantías, son problemas que tiene este sector.

A partir de la década de los noventa, se percibe un crecimiento acelerado del número de unidades de transporte y conformación de pequeñas empresas dedicadas al rubro del transporte de carga, debido al incremento comercial y traslado de mercadería de la ciudad capital (Lima), tal como lo indica el Ministerio de Transportes y Comunicaciones (MTC).

Tabla N° 1:

Empresas de Transporte de Carga autorizadas por Departamentos: 2007-2018

(Número de empresas)

DEPARTAMENTO	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
TOTAL	33 382	42 483	50 266	56 504	63 869	71 974	81 115	89 985	98 469	106 077	115 156	123 746
Amazonas	127	165	217	240	260	274	292	296	297	349	355	424
Ancash	91	290	383	461	584	673	730	807	844	898	911	925
Apurímac	157	289	468	556	583	622	677	794	861	943	1 284	1 421
Arequipa	2 914	3 866	4 679	5 372	5 872	6 698	7 466	8 188	8 574	9 430	9 944	10 470
Ayacucho	586	702	784	810	855	892	958	1 116	1 214	1 337	1 453	1 573
Cajamarca	600	761	932	1 099	1 271	1 589	1 774	1 947	2 122	2 348	2 764	3 160
Cusco	1 174	1 375	1 585	1 754	2 009	2 353	2 874	3 472	4 062	4 434	4 965	5 191
Huancavelica	0	0	0	0	0	12	3	9	10	18	32	45
Huánuco	269	426	548	712	842	966	1 091	1 243	1 395	1 588	1 880	2 088
Ica	1 009	1 228	1 388	1 464	1 703	1 896	2 093	2 257	2 313	2 426	2 524	2 603
Junín	2 007	2 531	2 933	3 242	3 414	3 622	3 755	3 912	3 974	4 186	4 181	4 170
La Libertad	3 268	4 018	4 539	4 936	5 373	5 871	6 099	6 296	6 244	6 869	7 106	7 505
Lambayeque	1 757	2 309	2 869	3 142	3 528	3 954	4 345	4 624	4 820	5 120	5 433	5 668
Lima	15 076	18 821	22 173	25 199	29 200	33 150	38 610	43 532	46 486	52 765	57 583	62 778
Loreto	0	0	0	0	0	32	7	7	6	6	6	6
Madre de Dios	264	437	591	639	664	682	730	801	799	821	852	879
Moquegua	185	199	227	254	275	307	352	408	436	481	505	554
Pasco	34	79	128	160	198	218	232	241	238	244	236	242
Piura	1 555	2 027	2 345	2 671	3 043	3 440	3 745	4 080	4 286	4 673	5 068	5 309
Puno	595	737	875	987	1 110	1 293	1 538	1 886	2 232	2 569	3 194	3 498
San Martín	360	491	599	649	707	788	853	981	1 086	1 175	1 336	1 474
Tacna	704	914	1 065	1 158	1 281	1 451	1 627	1 742	1 775	1 924	2 004	2 145
Tumbes	352	444	516	570	639	679	713	725	728	755	801	836
Ucayali	298	374	422	429	458	512	551	621	667	718	739	782

Nota: La Región Callao, está incluida en la Región Lima; la información es del Padrón de Transportistas de Carga Nacional, conformado por Personas Jurídicas y Personas Naturales.

Fuente: MTC - Dirección General de Transporte Terrestre

Elaboración: MTC - OGPP - Oficina de Estadística

El actual contexto financiero y tributario del ámbito de transporte de carga, debido a la constante renovación y mayor adquisición de unidades de transporte y los cambios producidos por la modernización de la logística e intercambio de mercancía, en las que surgen nuevas formas de adquisición de bienes de capital (Activos tangibles), y una de esas formas es el leasing, al cual se le reconoce como un contrato de arrendamiento financiero, teniendo presente que el arrendador va a ser la entidad financiera (bancario o no bancaria), donde el arrendatario (el que usufructua el bien), va tener la opción de compra obligatoria.



Figura N° 01

Esquema de la operación comercial Leasing

Fuente: Elaboración propia

En la figura 1 podemos apreciar que el proveedor de bienes realiza la venta al arrendador girando los respectivos comprobantes de pago, a su vez el arrendador (entidad financiera, bancaria o no bancaria), realiza el pago al proveedor, así mismo el Proveedor entrega el bien para su uso al cliente o arrendatario (persona natural o jurídica), a su vez el cliente o arrendatario paga cuotas amotizables

En este tiempo, encontramos nuevas operaciones mercantiles, a través de operaciones bancarias, las cuales son ampliamente conocidas en el sector bancario, y utilizadas por las diversas empresas deficitarias, que tienen intenciones de adquirir bienes; las empresas de transportes, que requieren adquirir unidades de transportes, tienen la opción de financiamiento a mediano y largo plazo. Así mismo debemos tener en cuenta el beneficio tributario obtenido, a través del escudo fiscal

La función de leasing es simplemente, la voluntad para proporcionar los fondos necesarios que requieren las empresas deficitarias, para el cumplimiento de sus objetivos; en el caso de las empresas de transporte de carga, deben buscar las opciones más favorables buscando la optimización de la eficacia y eficiencia del financiamiento y mantener las unidades de transporte renovadas en tecnología con la finalidad de ofrecer un mejor servicio, y concluir en el logro de las metas empresariales.

Podemos evidenciar que existe una relación positiva entre el leasing y los beneficios tributarios en el sector económico, por lo que se establece que la falta de renovación de las unidades de transporte afecta la eficiencia y el crecimiento empresarial.

Las dificultades constantes que se presenta con la finalidad de poder deducir la carga fiscal que soportan las empresas es una preocupación constante de cada empresario, a fin de que estas puedan permanecer en el mercado, es por ello que se hace necesario la obtención de un escudo fiscal.

Las empresas de transportes de carga, que utilicen el leasing podrán deducir gastos y costos reconocidos por la superintendencia de aduanas y administración tributaria.

Las medianas empresas de transportes de carga tienen la posibilidad de adquirir financiamiento de las entidades financieras a mediano plazo, mientras que las pequeñas empresa de transporte de carga carecen muchas veces de acceso al sistema financiero, no obstante, hoy en día, las empresas de transporte de carga de Huancayo, deben ser conscientes de que hay muchas posibilidades de financiar sus inversiones. A través de las entidades de la multibanca comercial, y las entidades no bancarias que tenemos en nuestro medio, como la Caja Municipal de Ahorro y Crédito Huancayo, Edpyme Confianza, Cooperativa de Ahorro y Crédito Santa María Magdalena, Etc. En las cuales en la presente investigación se presenta el leasing y un análisis minucioso donde se busca demostrar la relación que existe con los beneficios tributarios.

Al mencionar beneficios tributarios, tendré en cuenta la deducción de los impuestos determinados por el fisco, que en muchos casos es favorable para el crecimiento de la empresas de transporte, por ello menciono la relevancia del financiamiento porque nos otorga incentivos tributarios.

En la actualidad, el (Decreto de Urgencia N° 013-2020, 2020); Publicado en el diario oficial El Peruano, con fecha 23-01-2020, Decreto de Urgencia que Promueve el financiamiento de la MIPYME, Emprendimientos y Startups, y considerando el Artículo 2. Finalidades, - inciso c) Promover el acceso al financiamiento de las MIPYME a través de una mayor oferta de arrendamiento financiero con costos más competitivos. Teniendo como objetivo impulsar el desarrollo productivo empresarial de la micro, pequeñas y medianas empresas (MIPYME), dando la oportunidad de acceso para obtener bienes en arrendamiento financiero. Así mismo indica la creación del Registro de empresas en arrendamiento financiero, no comprendidas en la Ley 26702 y sus normas modificatorias;

dándole las facultades a la superintendencia de Banca y Seguros y Administradoras Privadas de fondos de pensiones (SBS); siendo finalidad del gobierno contrarrestar el bajo crecimiento económico proyectado para el 2020.

(MINING-PRESS, 2014), Según la Asociación de Bancos del Perú; “los sectores económicos con mayor participación en el monto total de contratos de arrendamiento financiero fueron la industria manufacturera con 19.61%; las actividades inmobiliarias, empresariales y de alquiler, con 14.86%; el transporte, almacenamiento y comunicaciones con 14.62%; electricidad, gas y agua con 13.78%; el comercio con 12.31% y la minería con 10.32%.”

Las empresas de transportes pueden seleccionar un determinado activo (una unidad de transporte, una máquina, una infraestructura, etc.), para que a través de una entidad financiera del medio (entidades bancarias o no bancarias), pueda adquirir dicho bien, y luego arrendarlo por un periodo determinado, en ese tiempo el arrendatario o usuario, paga una renta, con opción de compra al finalizar la transacción. “Los bienes productivos que se contratan vía leasing, destacan las maquinarias y equipos industriales con el 38.38% del total, los bienes inmuebles con el 27.07% y las unidades de transporte terrestre con el 23.18%.”

Las empresas de transporte de carga de Huancayo, mediante el uso del Leasing pueden mejorar en la adquisición de sus activos y contar con beneficios tributarios los que favorecen en la rentabilidad de cada una de las empresas de transporte.

Para las empresas de transporte de carga que desean hacer uso del leasing, para poder adquirir un activo no corriente, pagando pequeñas tasas por pólizas de seguros, así como menores costos o gastos administrativos, con relación al bien adquirido; así mismo la ventaja que tiene la entidad financiera es tener a su nombre la propiedad del activo,

disminuyendo de esta manera el riesgo para las empresas de transporte de carga, ya que la propiedad es del arrendatario (entidad financiera), quien asume el riesgo por ser el titular del bien, hasta que se ejecute la transferencia a nombre del arrendatario

Las entidades financieras dentro de la colocación de su producto, una de las estrategias utilizada es El Leasing, ya que es muy aceptada por las diferentes empresas en especial por las empresas de transportes de carga, ya que son empresas que conocen el movimiento y los beneficios obtenidos con la utilización de esta operación financiera

La gestión tributaria de las empresas de transporte de carga, se verán beneficiadas con el escudo fiscal en el aspecto tributario, así mismo mejorará los activos de la empresa como son las unidades de transporte:

1.2. Delimitación del problema

1.2.1. Delimitación espacial

La presente investigación de Leasing y los Beneficios Tributarios se llevará a cabo en las empresas de transportes de carga de la provincia de Huancayo.

1.2.2. Delimitación temporal

El presente trabajo de investigación se realizó enmarcándose principalmente con respecto a al periodo 2020.

1.2.3. Delimitación conceptual o temática.

Se tendrá presente el concepto de leasing, el marco legal, y la aplicación tributaria en las transacciones que realizan las empresas, con la finalidad de determinar los beneficios obtenidos por los contribuyentes, a través del arrendamiento financiero, celebrado con entidades autorizadas por la SBS. Ya que debe existir una compra financiada y de esta manera permitir que el contribuyente pueda optar por una depreciación acelerada del capital financiado.

1.3. Formulación del problema

1.3.1. Problema General

¿Qué relación tiene el leasing y los beneficios tributarios en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo -2020?

1.3.2. Problemas Específicos

¿Qué relación tiene el leasing y el impuesto a la renta en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo-2020?

¿Qué relación tiene el leasing y el impuesto general a las ventas en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo -2020?

¿Qué relación existe entre el leasing y la depreciación acelerada en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo -2020?

1.4. Justificación

Las motivaciones que justifican, dan lugar a iniciar esta investigación, teniendo presente la importancia que presenta la utilización de esta herramienta financiera como es el leasing y su relación con los beneficios tributarios que obtienen las empresas de transportes de carga de Huancayo, a fin de poder facilitar soluciones inmediatas para la adquisición de activos en este sector económico por medio del leasing (arrendamientos financieros) y la optimización de la carga tributaria.

Asimismo, la investigación se propone en base a la necesidad que tiene este sector económico de transporte de carga, y la finalidad que puedan mejorar sus activos mediante este financiamiento ya que generaran deducciones al impuesto a la renta, con un beneficio de crédito fiscal, por toda esta argumentación surge la necesidad de determinar la relación del leasing y los beneficios tributarios, para lo cual se buscó las teorías respecto a la

primera variable leasing en relación a los beneficios tributarios que obtienen las empresas de transportes al obtener sus activos fijos, y mostrar el resultado logrado.

1.4.1. Social

Desde la perspectiva social, se justifica, porque se hará el análisis de ambas variables como es: el leasing y los beneficios tributarios para demostrar el grado de relación entre las mismas, este a su vez, serán de beneficio social para las empresas de transportes de carga de Huancayo, ya que podrá repercutirse en otros ámbitos geográficos, que estarán respaldados por medio de los resultados alcanzados, motivo por el cual servirá para plantear soluciones concretas.

1.4.2. Teórica

Este estudio de investigación, se desarrollará enfocando un análisis a la variable leasing y su relación con los beneficios tributarios, teóricamente se justifica la investigación por la importancia de poder enriquecer la teoría en base a estas variables de estudio y el contexto actual del sector transporte de carga.

Además, los resultados ayudarán a reforzar el conocimiento de las variables en estudio, y se mostrara información estadística para fortalecer la investigación y promover futuras investigaciones.

1.4.3. Metodológica

La investigación se justifica metodológicamente por que da lugar a proponer este estudio de investigación basado en los métodos (descriptivo - correlacional), en vista a este método de investigación solo se limitara a demostrar la relación que existe entre estas dos variables (Leasing – Beneficios Tributarios). Sin embargo, los resultados son necesarios para formular y ayudar a futuras investigaciones.

Por otro lado, se justifica porque, se desarrolla una propuesta fundamentada de facilitar el grado de relación, mediante el desarrollo de estrategias metodológicas; para lo cual, se

aplicará el instrumento de recolección de datos, cuyos resultados sirvieran como base para futuras investigaciones.

1.4.4. Practica

Este estudio investigativo va representar un aporte practico para los empresarios dedicados al transporte, por ser considerada la variable leasing como una herramienta financiera que permite adquirir activos inmovilizado, y a su vez demostrar su relación con los beneficios tributarios obtenidos.

Debido a la importancia de conocer los beneficios tributarios con la finalidad de optimizar la carga tributaria, el estudio de investigación permitirá establecer un mayor alcance de aplicación del leasing ya que muchas veces no es empleando este contrato comercial; que tiene un beneficio de establecer un escudo fiscal frente a la administración tributaria obteniendo un resultado favorable.

1.5. Objetivos

1.5.1. Objetivo General

Determinar la relación entre el leasing y los beneficios tributarios en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo -2020.

1.5.2. Objetivos Específicos

Determinar la relación entre el leasing y el impuesto a la renta en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo-2020.

Determinar la relación entre el leasing y el impuesto general a las ventas en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo-2020.

Determinar la relación entre el leasing y la depreciación acelerada en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo-2020.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes (nacionales e internacionales)

Es necesario realizar una revisión minuciosa de la bibliografía, después de la selección de los autores y teorías las mismas que respaldarán la investigación,

Así mismo, se tomará como antecedente los informes de tesis referente a las variables de estudio y previo un análisis, vincular con la situación problemática en el contexto de las empresas de transportes de la Provincia de Huancayo, se procede a detallar los trabajos de investigación

2.1.1. Antecedentes Internacionales

En la tesis “Beneficios tributarios del financiamiento vía leasing desde la perspectiva de los cambios que propone la reforma tributaria” presentado por el bachiller Patricio López Pizarro en el año 2016, en el país de Chile, en la universidad de Chile de la unidad de posgrado de la facultad de economía y negocios, para optar al grado de magíster en tributación (López, 2016) donde nos alcanza las siguientes conclusiones.

Este trabajo tiene como objetivo principal investigar los efectos de la reforma tributaria en el financiamiento de activos a través del producto leasing y comparar las ventajas de este respecto del financiamiento tradicional a través de los distintos productos que ofrece la banca tradicional. La primera parte comprende la historia del

leasing, sus ventajas, beneficios tributarios y el comportamiento y uso en el tiempo, analizados de la perspectiva tributaria y los efectos para cada régimen, en empresas pequeñas y medianas. La segunda parte comprende básicamente la aplicación práctica de todos los conceptos anteriores, analizando distintas alternativas de financiamientos de activos, tales como

vehículos y maquinarias y también, en bienes inmobiliarios, fundamentalmente en aquellos relacionadas con las empresas (oficinas, plantas, edificios), para finalmente llegar a las conclusiones finales de la investigación, las que muestran en que caso es más conveniente cada alternativa, atendidos los beneficios propios del producto y los que la reforma plantea, especialmente para todos los contribuyentes incorporados en el artículo 14 de la norma.

En la tesis “Las operaciones de leasing financiero y su tratamiento tributario” presentado por la aspirante a la licenciatura, Luz Elena Luján Fernández en el año 2017, en el país de Bolivia, en la Universidad mayor de san Andrés, facultad de ciencias económicas y financieras carrera de economía, para optar al grado de licenciatura en economía (Luján, 2017) determinando la siguiente conclusión:

Las Operaciones de Arrendamiento Financiero están catalogadas como Servicios Financieros Complementarios o Auxiliares, según la Ley de Bancos y Entidades Financieras, donde se dan las normas a' está actividad y se establece los parámetros que una empresa de Leasing debe manejar. Está ley solo es aplicable a empresas que quieran ofrecer estas operaciones pero que estén vinculadas a la intermediación financiera, dejando fuera a empresas dedicadas al Arrendamiento Operativo. La alternativa de una nueva forma de financiamiento como son las Operaciones de Leasing constituye un medio para resolver problemas de iliquidez o necesidad de ampliar la capacidad productiva de las empresas. Entre los factores más importantes

que manejan estas operaciones se encuentran: el monto que desembolsa la empresa de leasing para adquirir el bien a ser arrendado, según el cual se determinará la cuota que la empresa arrendataria pagará por el tiempo pactado en el contrato, al final de este tendrá la opción de adquirir el bien y así obtendrá la propiedad del bien. Entonces lo que en realidad importa no es la propiedad del bien sino el uso que se dé a este y los beneficios que se consigue con su utilización., como ser: se accede a un financiamiento total del valor del bien, sin realizar pagos iniciales, desembolsando la primera cuota pactada en el contrato. Permite al acceso a otras fuentes de financiamiento ya que el bien se refleja en el activo de la empresa, mejorando de esta manera la capacidad de endeudamiento. Otro beneficio de las operaciones de leasing lo constituye la eliminación de riesgos de obsolescencia, ya que con esta técnica se puede acceder a nuevas tecnologías del campo competitivo, optimizando de esta manera la productividad del capital. Los factores que se deben considerar en el momento de una decisión de financiamiento en la empresa para acceder al leasing son los aspectos legales, tributarios, contables, económicos y financieros, aunque muchas veces estos factores no son cuantificables, pero son necesarios para la decisión de financiamiento. En cuanto al factor de tributación para las Operaciones de arrendamiento Financiero, estas se encuentran contempladas en la Ley No. 843 y la Ley No.1806, las cuales necesitan una mejor adecuación y claridad para que puedan dar el impulso necesario a las Operaciones de Arrendamiento Financiero. De manera general las operaciones de leasing permiten resolver las restricciones presentadas en el actual sistema bancario privado, como ser, el acceso a financiamiento por el requerimiento de garantías menos exigentes, plazos de amortización de mediano y largo plazo, inexistencia de pagos iniciales, financiamiento de todo tipo de activos (Luján, 2017)

Asimismo, en el artículo de revista titulado “El Leasing Financiero: una herramienta jurídica y económica subutilizada en Ecuador” presentado por Becky Raquel Montesdeoca Molina y Cinthia Carolina Almeida Vintimilla, en el año 2020, en el país de Ecuador, en la Universidad San Francisco de Quito, (Montesdeoca & Almeida, 2020) determinando la siguiente conclusión

El presente trabajo plantea un contrato conocido y busca abordarlo a través de varios ángulos, tomando en cuenta su origen, evolución, aplicación jurídica y económica, legislación en Ecuador y los beneficios que representa su aplicación. El espíritu detrás de este trabajo es actualizar la percepción que se tiene acerca del leasing, reconociendo que esta no es una figura jurídica nueva, motivo por el que consideramos se ha dejado de lado su estudio. Con base en las fuentes consultadas hemos llegado a concluir que, actualmente se discute prácticamente lo mismo acerca del leasing que cincuenta años atrás. Consideraciones meramente jurídicas, y pocas prácticas, como su naturaleza jurídica, la descripción de las partes contratantes o su clasificación son temas que se repiten, sin tomar en consideración que el desarrollo tecnológico y de la industria, así como ciertos cambios legales impactan y alteran la aplicación del leasing. Creemos también que, trabajos como el aquí expuesto son pertinentes porque podrían cambiar la percepción general de las personas hacia el leasing, especialmente en Ecuador, donde al denominarlo arrendamiento mercantil parece confundirse con otras clases de arrendamiento y no mostrar el potencial que tiene como instrumento de cambio. La falta de aplicación del leasing en este país ha retrasado, de cierto modo, su desarrollo industrial, pero es necesario tomar en consideración que esta situación viene dada por varios factores, entre los que se encuentran las limitaciones legales, la situación de la industria y elementos culturales. Este artículo pretende renovar la visión general que se tiene del leasing y

fomentar la curiosidad acerca de todas las posibilidades jurídicas y económicas que ofrece.

En el artículo de investigación titulado “Tratamiento financiero contable y tributario del leasing en Chile” presentado por Rodrigo Rojas Palma, en el año 2018, en el país de Chile, en la Universidad de Chile, (Rojas, 2018) determinando la siguiente conclusión

El leasing, más que un contrato de arrendamiento con opción final de compra o de nuevo arrendamiento en general es una operación financiero-jurídica por la que un empresario conviene la entrega en arrendamiento de maquinarias o equipos por un plazo considerable y una renta que le permite, al cabo del mismo recuperar su inversión con utilidades. De estos bienes, al momento de celebrar el contrato aun no es dueño motivo por el cual procede de inmediato a su adquisición y a poner a disposición del arrendatario el disfrute de ellos. Los bienes entregados en leasing, son por lo general, equipos industriales maquinarias, aviones, barcos, computadoras, generadores eléctricos, vehículos industriales, locomotoras y material rodante, contenedores equipos de telecomunicación, equipos antiincendios, equipos de contabilidad, equipos de congelación para hoteles, máquinas automáticas para venta, equipos médicos, incluso automóviles y galpones industriales. En la mayoría de los países occidentales este tipo de operaciones está en vigencia sin necesidad de una legislación especial que las autorice. En Estados Unidos de Norteamérica las primeras normas legislativas aparecen cuando su configuración, extensión y aceptación en el mundo de los negocios era plena, al extremo que en 1973 las operaciones leasing representaron el 14% de la inversión total en equipos en dicho país. En Europa se introduce esta operación en la década del 60, siendo Francia el primer país que la regula legalmente en 1966, siguiéndole Bélgica' e Inglaterra. En los demás países la operación es aceptada ampliamente y abundan la jurisprudencia y

biografía sobre el tema sin que haya sido considerado indispensable legislar sobre la materia. En América del Sur funciona en Brasilia, Argentina y Venezuela. Por su parte, la Corporación Andina de Fomento CAF, ha empleado el leasing para operaciones como la renovación de la flota de aviones de las líneas aéreas incluidas. LAN-CHILE y LADECO. En Chile se está operando con diversas adquisiciones de bienes de capital, automóviles, barcos y otros, a través de 8 importantes sociedades de leasing.

En el artículo de investigación titulado “La operación de leasing financiero: supuesto concreto de conexión contractual” presentado por Silvia Azminda Vásquez Calderón, en el año 2018, en el país de México, en la Universidad Iberoamericana Puebla, (Vásquez, 2018) concluyendo lo siguiente:

Como habremos observado, el arrendamiento financiero es un acuerdo de voluntades por el cual se crean y se transfieren derechos y obligaciones de diversa naturaleza, razón por la cual no podemos encuadrar esta figura contractual en las estipuladas por nuestra legislación vigente. Asimismo, pudimos darnos cuenta, que tampoco es posible asimilar el arrendamiento financiero, a la compra venta o al arrendamiento propiamente dicho, ya que las prestaciones a cargo de las partes resultan excesivas y mínimas respecto a las previstas en estos contratos. Cabe aclarar, que mucho menos se trata de un préstamo y es que, aunque no puede negarse que el leasing tiene una función de financiación, no puede ocultarse que semejante finalidad no es la única, sino que va acompañada de otras, como la obtención del uso de un bien a cambio de unas cuotas periódicas y, mientras en el préstamo el objeto lo es el dinero u otras cosas fungibles cuya propiedad adquiere el prestatario, obligándose a restituir el bien, en el arrendamiento financiero el objeto es un bien no fungible, cuya propiedad la mantiene la entidad financiera y no hay obligación de devolver otro tanto de la misma especie y

cantidad. Por estas razones concluimos que la figura estudiada no es una venta ni arrendamiento, ni préstamo, es más que eso, se trata de una nueva figura jurídica, que va más allá de los viejos moldes jurídicos, caracterizada por cada una de las prestaciones y contraprestaciones que determinen las partes, de las cuales derivan su carácter tan peculiar. Quizás no sea tan novedoso este enfoque que he querido dar a la figura de arrendamiento financiero, lo que, si puedo asegurar, es que se trata de un tema en el cual existe muy poca bibliografía y por lo mismo hace difícil su estudio. Siempre he tenido inquietud por estudiar los contratos, ya que mi escasa experiencia profesional se ha desarrollado en el ámbito contractual, es decir, en el área notarial, donde es frecuente el uso de las figuras típicas contractuales encuadradas a las necesidades de los particulares. Este tema requiere de un estudio más amplio, comparando diversas figuras jurídicas tales como el arrendamiento financiero, el factoring o el joint venture, ya que todas ellas han surgido en los últimos tiempos por las necesidades económicas de las empresas y los particulares.

2.1.2. Antecedentes Nacionales

En la revisión de las investigaciones realizadas en el ámbito nacional se encontró los siguientes informes de tesis respecto a las variables de estudio la cual se tomó como antecedentes y se menciona en esta parte de la tesis.

En la tesis titulado “Leasing y su incidencia en la gestión tributaria en transporte campos, Pátapo 2016” presentado por la Bachiller Jahayra Orfelinda Campos Requejo, en el año 2018, a la Universidad Cesar Vallejo para optar el título de contador público en la Facultad de ciencias empresariales de la Escuela Académico profesional de Contabilidad, (Campos, 2018) muestra las siguientes conclusiones:

La empresa Campos, por primera vez es que accede a este tipo de financiamiento, ya que sus anteriores adquisiciones los realizó al contado mediante el aporte de los socios. Mediante el leasing financiero celebrado con la entidad financiera BBVA,

logró la empresa disminuir el impuesto a la renta en un 7.03%, porque obtuvo el beneficio del escudo fiscal por los intereses pagados que ascendieron a 21,607.54 y la depreciación acelerada anual de 45466.67. Sin embargo, se ve afectada su utilidad neta. La empresa no aplicada ningún beneficio para disminuir su impuesto a la renta los cuales se han mantenido constantes desde el 2014 al 2015, y en 2016 se ve una disminución del impuesto a la renta por el arrendamiento financiero (leasing). El leasing financiero se evaluó para una maquinaria pesada, en un periodo de 3 años a la entidad Financiera BBVA, con una tasa preferencial del 16.5% anual. Y la cuota mensual de pago al banco es de S/. 6,618.19, donde se accede a un crédito fiscal con el IGV que se paga mensual al banco. El impacto del leasing en la gestión tributaria al disminuir del 16.5% al 7.03%, afecta negativamente en las utilidades netas, así mismo en el crédito fiscal del IGV el cual se ve reflejado en las cuotas mensuales que se amortiza al banco, la depreciación del leasing es mayor comparado si la compra fuera al contado. (Campos, 2018).

Asimismo, en la tesis titulado “Arrendamiento financiero y su influencia en la gestión tributaria de la empresa inversiones OCHOA HNOS S.A.C., Callao 2017” presentado por las Bachilleres Gabriela Soledad Fernández Belleza y Susana Rosibel Riojas Chapoñan, en el año 2018, a la Universidad Privada del Norte, para optar el título profesional de contadora pública en la Facultad de negocios, carrera de contabilidad y finanzas, (Fernández & Riojas, 2018) muestra las siguientes conclusiones:

Primero: Se concluye que, que el arrendamiento financiero si influye en la Gestión Tributaria de la empresa Inversiones Ochoa Hnos. S.A.C. Callao 2017; ya que se obtuvo un p-valor (a) de 0,00, existiendo una correlación positiva considerable de 0,658, el cual se comprobó que la empresa adquirió maquinaria de última generación

a través del leasing financiero, con el que la empresa espera cubrir sus ventas, y tener un adecuado abastecimiento para sus clientes, el cual incide de una manera directa en la gestión tributaria de la empresa.

Segundo: Se concluye que, el arrendamiento financiero influye en la recaudación tributaria de la empresa Inversiones Ochoa Hnos. S.A.C. Callao 2017, ya que se obtuvo un p-valor (a) de 0,00 y una correlación positiva perfecta de 0,909. Es favorable que se proporcione un control eficaz de los atrasos de pagos, este proceso ayuda a la empresa a verificar la información registrada en sus cuentas y el proceso de recaudación de impuestos debe ser transparente.

Tercero: Se concluye que, el arrendamiento financiero influye en la recaudación tributaria de la empresa Inversiones Ochoa Hnos. S.A.C. Callao 2017, ya que se obtuvo un p-valor (a) de 0,00 y una correlación positiva muy fuerte de 0,823. La empresa tiene el derecho a un procedimiento de fiscalización justo en el que pueda exponer sus argumentos y en conclusión poder demostrar las depreciaciones correctas.

Cuarto: Se concluye que, el arrendamiento financiero influye en la recaudación tributaria de la empresa Inversiones Ochoa Hnos. S.A.C. Callao 2017, ya que se obtuvo un p-valor (a) de 0,00 y una correlación positiva perfecta de 0,944. La empresa tiene el derecho a un procedimiento de fiscalización justo en el que pueda exponer La empresa tiene derecho a reclamar ante la SUNAT cuando le hacen pagos indebidos y entregarlo en mesa de parte para que siga su trámite respectivo.

Por otra parte, en la tesis titulado “Leasing financiero y su incidencia tributaria en la empresa despensa peruana S.A Chiclayo-2017” presentado por la Bachiller Bustamante Chamaya Karin Junet, en el año 2018, a la Universidad Señor de Sipán, para optar el título

profesional de contadora pública en la Facultad de ciencias empresariales de la escuela académica profesional de contabilidad, (Bustamante, 2018) donde concluye lo siguiente:

Ha quedado demostrado que la incidencia tributaria del leasing financiero en la Empresa Despensa Peruana S.A tiene incidencia positiva al momento del cálculo de los impuestos tales como impuesto a la renta y pago de IGV mensual. En cuanto a la incidencia de impuesto a la renta al adquirir activo fijo mediante leasing financiero tenemos un pago menor en participación de trabajadores en S/ 2 775.65 que influye a tener una diferencia favorable de S/ 8 825.45, Impuesto a la Renta neta por pagar, haciendo un total de ahorro fiscal para la empresa de S/ 11 601.10. De igual manera en el análisis realizado para determinar la diferencia del Impuesto General a las Ventas entre compra directamente a proveedor vs Banco Cliente tenemos un crédito fiscal mayor en S/ 5 135.69, siendo este beneficioso para la empresa. Al analizar la incidencia en el estado de situación financiera tenemos un aumento simultaneo de S/ 258.474.58 tanto en activo como pasivo, donde se muestra la variación sin la adquisición y con la adquisición del leasing financiero, en estado de resultados se puede apreciar que las utilidades netas son mayores en S/ 4 814.77 al obtener un activo fijo mediante leasing financiero, esta diferencia hace la empresa más rentable y tener mayor liquidez para afrontar sus obligaciones con terceros.

Igualmente en la tesis que se titula “Incidencia del arrendamiento financiero (Leasing) y sus beneficios en la mejora de la gestión financiera y tributaria en las empresas de transportes del Distrito de Trujillo: transportes Joselito S.A.C.” presentado por la Bachiller Benítez Valdivia Tatiana Isabel, en el año 2017, a la Universidad Nacional de Trujillo, para optar el título profesional de contador público en la Facultad de Ciencias

Económicas de la Escuela Académico Profesional de Contabilidad y Finanzas, (Benítez, 2017) quien presenta las conclusiones siguientes:

Ha quedado demostrado que el leasing financiero constituye una buena alternativa de financiamiento que pueden aplicar las Empresas de Transportes para aumentar sus activos fijos puesto que incrementa los flujos de caja del negocio y genera una mayor rentabilidad. La elección de la fuente de financiación ante la compra de nuevos activos es cuestión de análisis desde diferentes aspectos. Además de tener en cuenta el costo financiero que deberá ser valorado para cada alternativa, dependerá de los objetivos que persiga la empresa arrendataria, de su dimensión y de los factores de tipo contable y fiscal analizados. Se ha concluido que la empresa Joselito S.A.C actualmente cuenta con un gran incremento en los requerimientos de sus servicios de Transportes de Carga. En su plan de crecimiento requieren de alternativas de financiamientos, para lo cual necesitan conocer las ventajas de las diversas alternativas, siendo la más importante el leasing financiero. De acuerdo a lo evaluado, se puede concluir que la rentabilidad financiera de las opciones de financiamiento en la adquisición de vehículos da como resultado que la opción de Leasing Financiero se presenta como la mejor alternativa que la empresa puede adoptar para la renovación o refluotación de sus unidades de transporte. La empresa Joselito SAC, producto de las compras con préstamos bancarios poseía un crédito fiscal que sobrepasaba los pagos mensuales de IGV, financieramente ello no le genera ningún beneficio a la empresa.

Por último, en la tesis que se titula “Caracterización del arrendamiento financiero (Leasing) de las empresas de transporte del Perú: caso empresa M Y N SRL.Trujillo, 2016.” presentado por la Bachiller Reyna Domínguez, Fiorella Guiliana, en el año 2016, a

la Universidad Católica los Ángeles de Chimbote, para optar el título profesional de contador público en la Facultad de Ciencias Contables, Financieras y Administrativas de la Escuela Profesional de Contabilidad, (Reyna, 2016) quien llegó a las conclusiones siguientes:

Se concluye que el arrendamiento financiero (Leasing) influye de manera positiva para el desarrollo de las empresas de transporte y para aquellas empresas cuya actividad requiere de renovación, modernización de sus activos fijos, que necesiten producir pero que no cuenten con efectivo disponible, de esta manera aumenta su demanda y permanencia en el mercado. Para el caso Empresa de Transporte M y N SRL. se concluye, la decisión de optar por el uso del arrendamiento financiero (Leasing) ha sido muy ventajoso, antes de usarlo la empresa no podía aumentar su flota de vehículos, teniendo demanda. Al utilizarlo la empresa aumento sus vehículos de transporte, mejoro su calidad de servicio con flota de vehículos modernos, dando más seguridad, calidad, oportunidad y eficiencia a sus clientes, aumentando de esta forma su liquidez y rentabilidad. Finalmente se concluye que el arrendamiento financiero (Leasing) es muy ventajoso para las empresas que necesiten renovar sus activos y no cuenten con el dinero suficiente. Así mismo ayuda a las empresas a mejorar liquidez, rentabilidad, calidad, eficiencia y permanencia en el mercado. Para las empresas que deseen seguir creciendo, deben saber que la compra de bienes es un factor importante. En el rubro del transporte de pasajeros, estas adquisiciones son los buses. La forma más frecuente para renovar la flota es a través del Arrendamiento financiero. El leasing puede ser utilizado en todo tipo de empresa, no hay restricción alguna para poder optar por éste, Se concluye que el arrendamiento financiero (Leasing) influye de manera positiva en las empresas ya sean grandes o pequeñas, permitiéndoles tener un mejor nivel de servicio dentro del mercado. La propuesta es que en la empresa M y N SRL; se capacite anualmente sobre las fuentes de financiamiento al gerente y demás

miembros que participen en la toma de decisiones de la empresa. En la actualidad la empresa cuenta con la fuente de financiamiento Leasing, porque les resulta más ventajoso por las siguientes razones: (Permite depreciar el activo en el plazo del contrato, esto afecta la utilidad imponible, por consiguiente, deviene en un menor pago del impuesto a la renta mayor liquidez para la empresa, El uso del método de la Depreciación Acelerada reduce el pasivo tributario durante los periodos en que se deprecien los activos, Es un instrumento de modernización en la empresa al evitar la necesidad de vender el equipo obsoleto para conseguir otro, al permitir que se realice la operación sin otras garantías colaterales. La empresa no tiene que someterse a los requisitos de garantía necesarios para recibir el crédito.

2.2. Bases Teóricas o Científicas

2.2.1. Leasing.

Para (Alvarez Isla, Leaseback es lo mismo que el leasing, 2017), *se denomina así al contrato de arrendamiento financiero entre un arrendatario (empresa) y un arrendador (entidad financiera o banco) con opción de compra obligatoria. Esto quiere decir que, a través de este contrato, el banco adquiere un activo (bienes muebles, inmuebles, maquinarias y equipos) que requiere la empresa, para su uso y goce por un tiempo establecido, a cambio del pago de cuotas por utilización del bien. Al término del contrato, la empresa tiene la potestad de poder comprar el bien a través de un pago previamente pactado.*

Ventajas

Genera mayores oportunidades de obtener liquidez para aquellas pequeñas empresas que estén en quiebra.

- *Es un medio de financiamiento flexible, aunque obliga a pagar una tasa costo por concepto de intereses.*

- *Método más usado para financiar la adquisición del activo.*
- *La duración del arrendamiento no siempre va coincidir con la vida útil del bien*
- *Las cuotas pagadas por concepto del arrendamiento serán consideradas como gastos deducibles en la declaración jurada del impuesto a la renta.*

Podemos manifestar que el leasing es un financiamiento otorgado por lo general por empresas del sistema Financiero, el cual otorga un préstamo a mediano plazo con pagos en cuotas periódicas que tiene un periodo de vigencia el cual debe ser igual o menor a la vida útil del activo arrendado; el importe de los pagos será mayor, toda vez que debe incluirse los intereses respectivos; el cual genera una desventaja para el arrendatario, ya que este interés que va cobrar el arrendador es mucho más caro en comparación con un préstamo.

Para (Apaza Meza, 1999), *El leasing tal y como lo conocemos actualmente tiene su origen en 1952 en Estados Unidos; en dicha fecha el Sr. BOOTHE JR. Consiguió un mandato para el suministro de un pedido de alimentos preparados por la marina de su país. Dado que no poseía la totalidad de los equipos para preparar dicho pedido, alquilo una parte de ellos y al final del periodo de alquiler los adquirió por un aceptable valor final de compra. A continuación, decidió que los equipos que le había utilizado a una empresa de la competencia que había conseguido pedido similar al suyo y, pensando repetir la operación creó la “UNITED STATES LEASING CORPORATION”, al objeto de realizar estas operaciones de arrendamiento con opción de compra. Para la financiación recurrió al Bank América que debió pensar que se estaba iniciando un tipo de actividad con futuro, puesto que le concedió un préstamo que equivalía a 25 veces el capital social de la empresa de leasing. [...], El Leasing es una operación cuyo objeto es la cesión del*

uso de bienes muebles e inmuebles, adquiridos para dicha finalidad a cambio del pago periódico de una cuota. Este tipo de contrato incluye una opción de compra a su término a favor del usuario.

El Leasing es definido como un contrato mercantil que tiene por objeto el arrendamiento de bienes, denominados activos, en el que interviene un arrendador o entidad financiera, y un arrendatario o cliente usuario del bien para que pueda hacer usufructo del bien, mediante pago de cuotas periódicas y con opción de compra al finalizar el contrato a un “valor pactado”.

En el Perú, el Decreto Legislativo N.º 299, ley de Arrendamiento Financiero, en el artículo 1º aprobada el 26 de Julio de 1984, señala que *“Debe considerarse Arrendamiento Financiero, el contrato mercantil que tiene por objeto la locación de bienes muebles e inmuebles por una empresa locadora para el uso por la arrendataria, mediante el pago de cuotas periódicas y con opción a favor de la arrendataria de comprar dichos bienes por un valor pactado”*

En la actualidad la NIIF 16 “Arrendamientos”, cuya vigencia de esta norma se da a partir del 01 de enero del 2019, y deroga la NIC 17 “Arrendamientos”, pues este modelo de contabilización de la NIC 17 disponía que:

los arrendatarios y arrendadores clasificaran sus arrendamientos en financieros y operativos, y que se contabilicen estos dos tipos de forma diferente; esto quiere decir que no exigía que los arrendatarios reconozcan activos y pasivos que surgen de los arrendamientos operativos, pero si cuando existía un arrendamiento financiero.

(Ortega Salvarria, 2020), *el contrato de arrendamiento es un acuerdo de voluntades nominado y tipificado en el Código Civil. El artículo 1666 de dicho código regula*

que por el arrendamiento el arrendador se obliga a ceder temporalmente al arrendatario el uso de un bien por cierta renta convenida. [...]

La NIIF 16, [...] prescribe los requerimientos de reconocimiento, medición, presentación y revelación en los Estados Financieros que deben observar, tanto los arrendatarios como los arrendadores, respecto a los contratos de arrendamiento identificados. Siendo uno de los principales cambios respecto a la norma anterior (NIC 17), la contabilidad del arrendatario y, en específico sobre el arrendamiento operativo.

Para efectos del Impuesto a la Renta, se establece entre otros tópicos un régimen especial para el contrato de arrendamiento financiero celebrado con entidades autorizadas por la SBS.

La vigente norma abarca su impacto en los estados financieros y las diferencias que se general frente a las regulaciones tributarias, desarrollando aspectos contables relevantes; como la evaluación para determinar si un contrato califica como arrendamiento, las excepciones permitidas, el reconocimiento del activo por derecho de uso por el arrendatario y, la medición del activo y pasivo generado, considerando los fines tributario previsto en la Ley del Impuesto a la Renta, la Ley del Impuesto General a las Ventas, así como la regulación establecida para los contratos de arrendamiento financiero.

Objeto del contrato

Un contrato de arrendamiento financiero tiene por objeto el arrendamiento de bienes denominados activos, adquiridos por el arrendador quien cede el uso de estos bienes al arrendatario, mediante el pago de sumas periódicas de dinero ya sea en moneda nacional o moneda extranjera, y con opción de venta dichos bienes al arrendatario por un valor pactado.

La empresa deficitaria que solicita financiamiento a través de leasing, quien es denominada arrendataria, obtiene el derecho de uso del bien durante la vigencia del contrato, a cambio de pago de cuotas pactadas. Así mismo goza de beneficios estipulados en el contrato aun cuando no ha terminado de pagar el financiamiento, al ente superavitario o entidad financiera.

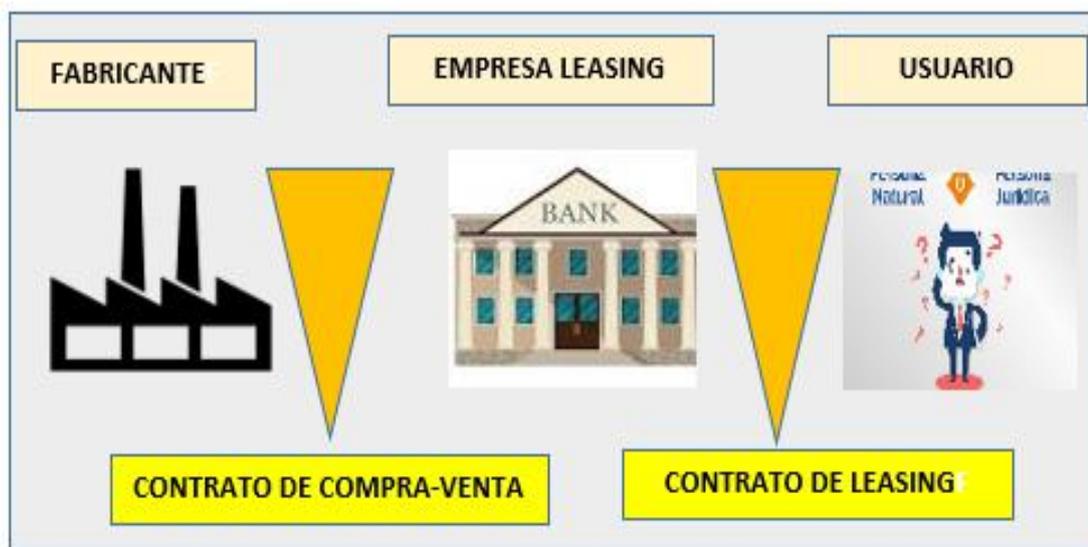


Figura N° 02
Flujograma de la modalidad leasing
Fuente: Elaboración propia.

Como nos muestra la figura N° 02 el Leasing, enmarca como arrendador a la entidad financiera, reconocido en el Sistema Financiero y controlado por la SBS, y como arrendatario el usuario que puede ser una empresa o una persona natural; el financiamiento que otorga la entidad financiera se realiza a través de la compra del bien mueble o inmueble, denominado activo para que el arrendatario pueda usufructuar, pagando cuotas establecidas durante un periodo de tiempo; además el usuario o arrendatario tiene la opción de compra al finalizar el periodo correspondiente; si el usuario utiliza el bien, recae sobre este la responsabilidad de los daños que pudiera ocasionar, es por ello que debe contar con póliza de seguro, así mismo el arrendador posee la propiedad del bien, mientras dure el contrato; se debe tener en consideración el Decreto Legislativo 299.

NIIF 16 Arrendamientos

La Norma Internacional de Información Financiera 16, nos induce a un modelo de contabilización del arrendamiento, en el que el arrendatario debe reconocer los activos y pasivos de los arrendamientos cuya duración es superior a 12 meses.

Esta NIIF 16 Arrendamientos entra en vigencia a partir del 1 de enero de 2019, siendo su aplicación anticipada de manera voluntaria.

Esta norma está relacionada con la presentación de la información financiera, para ello debemos tener presente el modelo de contabilización del arrendamiento de acuerdo a la NIIF 16, teniendo presente los derechos obtenidos del arrendatario el cual identificará como un activo disponible para el uso por parte del arrendatario.

Un arrendatario que en este caso serán las empresas de transporte de carga tiene el derecho de usar o usufructuar el activo (teniendo presente que un activo es un recurso controlado por la empresa como resultado de sucesos pasados, del que la entidad obtendrá beneficios económicos en el futuro), así mismo también dará origen a la obligación de realizar pagos fijos al arrendador, por adquirir el derecho de uso del activo. Y devolver el activo al arrendador al final del plazo establecido. El arrendador también tiene el derecho ganado de recibir los pagos del arrendatario por otorgarle el derecho de uso del activo, además el arrendador conserva el derecho de la propiedad del activo.

El arrendatario, que en este caso son las empresas de transportes de carga, determinan como se usa el activo, así como van a generar los beneficios económicos futuros, de esta manera demostrarán el control de uso del bien.

El hecho de tener la titularidad del activo por parte del arrendador, no suprime el control para el arrendatario, salvo que exista restricciones dentro del contrato.

Identificación de un arrendamiento

Al iniciar un contrato de arrendamiento financiero la empresa evaluará si dicho contrato pertenece a un arrendamiento, si trasmite el derecho a controlar el uso del activo, identificado por un periodo de tiempo a cambio de una contraprestación correspondiente.

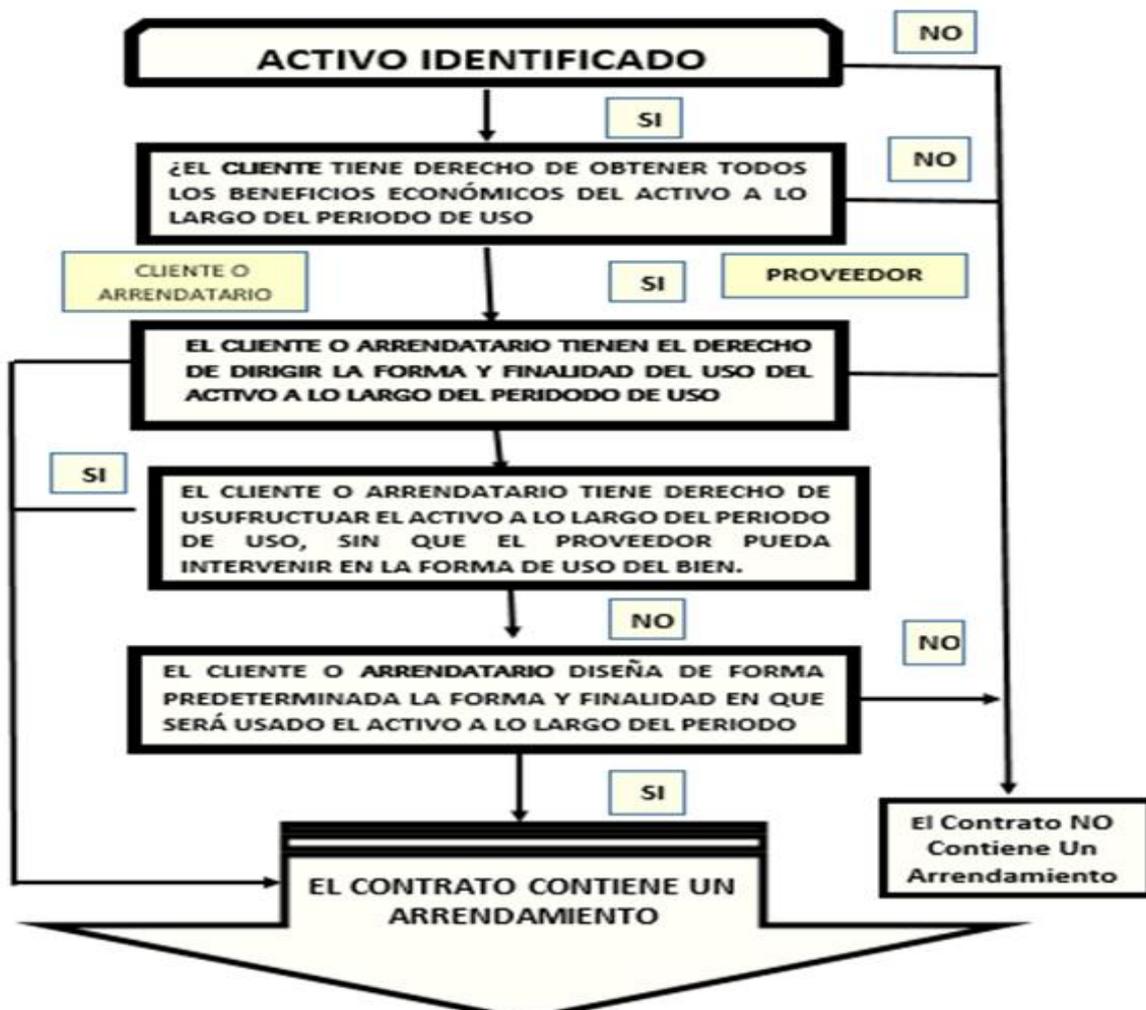


Figura N° 03
 Flujograma para evaluar un contrato de leasing.
 Fuente: Elaboración propia.

El arrendatario o usuario del bien debe obtener todos los beneficios económicos por el usufructo del bien; teniendo el derecho a definir el uso del activo.

Si encontramos que las respuestas son afirmativas, nos indica que el control de uso del activo por parte del arrendatario, por lo tanto, existe un contrato de arrendamiento de lo contrario si las respuestas son no, el contrato no contiene un arrendamiento.

2.2.1.1. Arrendamiento Financiero (Leasing financiero)

(Ortega Salvarria, 2020), *El contrato de arrendamiento financiero o leasing es un contrato mercantil que tiene por objeto la locación de bienes muebles o inmuebles por una empresa locadora para uso por un tiempo determinado a favor de una empresa arrendataria a cambio de un retribución consistente en cuotas periódicas y con una opción de compra a favor de la arrendataria por un valor pactado, regulado por la Ley de Arrendamiento Financiero (Decreto Legislativo N° 299 y modificatorias) y su reglamento (Decreto Supremo N° 559-84-EFC-28-12-84 y modificatorias).*

De acuerdo al (Decreto Legislativo 299, 1984), POR CUANTO:

El Congreso de la República, al amparo de lo dispuesto en el Artículo 188 de la Constitución Política del Estado, ha delegado en el Poder Ejecutivo, mediante Ley N° 23850, la facultad de dictar Decretos Legislativos, entre la que se encuentra comprendida legislar sobre arrendamiento financiero. Con la opinión favorable, de la Comisión Bicameral Especial a que se refiere el Artículo 9 de la Ley N° 23850.

Este Decreto Legislativo; en el **CAPÍTULO I**, trata del **ARRENDAMIENTO FINANCIERO**, el cual consta de 15 artículos, considerando que el Arrendamiento Financiero, es un contrato mercantil, teniendo como propósito el arrendamiento de bienes muebles e inmuebles, a cambio de un pago; a través de cuotas determinadas de manera periódica, que pueden ser en moneda nacional o moneda extranjera, y que al finalizar el arrendatario tiene una opción de compra del bien, por un monto tratado en el contrato.

El arrendador debe ser una entidad que pertenezca al sistema financiero, autorizada por la Superintendencia de Banca y Seguros (SBS); debemos tener presente que este acto bilateral (arrendador – arrendatario), genera derechos y obligaciones de ambas partes; considerando que la vigencia del contrato, debe iniciarse cuando el arrendador efectúa la

inversión total o parcial para la adquisición del bien con las especificaciones que indica el arrendatario, o desde la entrega total o parcial de bien al arrendatario, lo que ocurra primero.

Los bienes arrendados deben estar plenamente identificados, teniendo presente que el arrendatario tiene derecho del usufructúo, asumiendo la responsabilidad de daños causados al bien; en salvaguarda de ello se hace necesario la adquisición de póliza de seguro; pero la propiedad del bien es del arrendador, esto debe constar en el contrato, celebrado en escritura pública.



Figura N° 04

Esquema de la operación comercial Leasing Financiero

Fuente: Elaboración propia.

En la figura 03 podemos visualizar que el usuario o arrendatario asume los costos de los seguros y los gastos de instalación y montaje de ser el caso, también mencionamos que los bienes considerados en el Arrendamiento financiero no son dispuestos de embargo, afectación, gravamen, mandato administrativo, mandato judicial, y otros en contra del arrendatario, para lo cual se podrá ejercer el derecho de tercería excluyente de dominio, a sola presentación de la escritura pública de arrendamiento financiero.

Las empresas financieras (arrendatario), para desarrollar sus operaciones de arrendamiento financiero podrán acceder a los fondos promocionales que establece el Banco Central de Reserva del Perú, o cualquier otra institución de crédito, pero debe tenerse presente que el arrendatario debe cumplir con ciertos requerimientos para ser calificado como beneficiario del fondo.

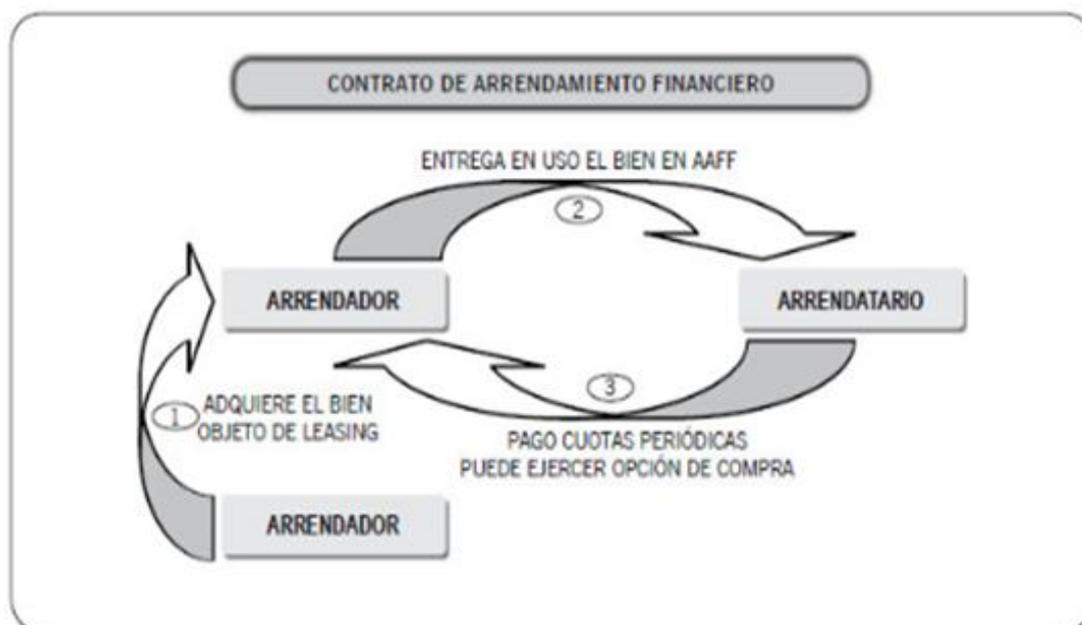


Figura N° 05

Diagrama del contrato de arrendamiento financiero.

Fuente: www.asesorempresarial.com

Para (Alvares Isla, 2019), *El leasing financiero es una modalidad de leasing en donde siempre existe una opción de adquisición, es decir, se pacta la compra al inicio del contrato por un valor residual que será cancelado al final del contrato. Se constituye como un arrendamiento a largo plazo cuyos gastos de mantenimiento y conservación son asumidos por cuenta del arrendador.*

Ventajas

- *Opción de compra en el contrato al finalizar el periodo de préstamo.*
- *El contrato es irrevocable, asegurando el pago total de las cuotas pactadas.*

- *El valor residual es bajo, ya que las cuotas del leasing cubren prácticamente la totalidad del valor del producto.*

2.2.1.2. Leasing operativo.

Para (Alvarez Isla, Modalidades de leasing, 2019), El Leasing Operativo, *consiste en ceder el uso de unos determinados bienes a cambio del pago de cuotas periódicas pactadas; el proveedor del bien es el que se encarga de gestionar el arrendamiento. En esta operación no existe la opción de compra por parte del arrendatario al final de periodo de alquiler.*

Ventajas

- *Se constituye como un arrendamiento a corto o mediano plazo.*
- *El proveedor garantiza el servicio de mantenimiento técnico al cliente;*
- *El contrato de arrendamiento puede ser revocable.*
- *Este contrato es útil en bienes muebles y de rápida depreciación.*



Figura N° 06

Bosquejo de la operación comercial Leasing Operativo

Fuente: Elaboración propia.

En la figura 04, se puede observar que en el Leasing Operativo la entidad financiera que en este caso es el arrendatario asumen los costos de seguros y los gastos de instalación y montaje de ser el caso.

Como ya lo mencionamos El Leasing Operativo es cuando el arrendador asume los gastos derivados del mantenimiento del bien, estipulado en el contrato. También corre por su cuenta la instalación y puesta en marcha de ser el caso. Teniendo presente que la duración del contrato siempre debe ser menor que la vida útil del bien, los seguros e impuestos que gravan al bien son a cargo del propietario que en este caso es el arrendador; es decir asume los gastos y riesgos técnicos; el plazo de duración no debe superar los tres años.

2.2.1.3. Leasing de retro o and léase back

Para (Alvares Isla, 2019), Conocido también como retroleasing o retroarrendamiento financiero, se caracteriza por ser una modalidad de financiamiento mediante el cual la empresa vende un activo fijo a la entidad financiera e inmediatamente lo toma en arrendamiento financiero por un plazo establecido. No obstante, al término del plazo pactado, la empresa puede volver a adquirir el activo (opción de compra) a través de un pago previamente pactado.

El leaseback es una modalidad de leasing en la que no existe un tercer proveedor, sino que la operación se hace con un bien que ya es de propiedad del mismo cliente financiado, quien lo vende a la empresa financiera, con el propósito de que la ceda su uso a cambio del pago de una renta, siempre con opción de compra al término del contrato.

En este sentido, podemos decir que el proveedor del bien mueble o inmueble termina siendo el cliente final, pues la empresa vende el activo a la entidad financiera.

2.2.2. Beneficios Tributarios.

Para (Durand Vásquez, 2018), de acuerdo con el Tribunal Constitucional (TC), los beneficios tributarios, que sólo pueden ser determinados por ley, son tratamientos mediante los que el Estado otorga una disminución total o parcial del monto de la obligación tributaria o la postergación de la exigibilidad de dicha obligación. Según el TC, los beneficios tributarios pueden manifestarse a través de la inafectación, la inmunidad o la exoneración.

- *La inafectación está referida a todos aquellos supuestos que están fuera del ámbito de aplicación del tributo. No se genera el hecho imponible o hecho generador de la obligación tributaria.*
- *A través de la inmunidad, determinados sujetos quedan “librados” de cargas tributarias. (...)*
- *Con la exoneración se crean supuestos de excepción dentro del ámbito de aplicación del tributo, pero por mandato normativo, se les exonera de la obligación de pagar la deuda tributaria. Es decir, se genera el hecho imponible más no la carga tributaria.*

El Ministerio de Economía y finanzas (MEF), menciona que existe una diferencia entre el beneficio tributario, exoneraciones, inafectaciones e inmunidades. De lo mencionado se puede rescatar que los beneficios tributarios involucran la existencia de la carga tributaria y trae como consecuencia la disminución o desaparición de dicha carga; mientras que la exoneración, inafectación e inmunidad, su característica es no contar con la carga tributaria

En la actualidad el Estado tiene como política incentivar a los contribuyentes de los diferentes sectores económicos, a través de exoneraciones permanentes o temporales de tributos; así mismo la deducción de diversos tipos de gastos o reducciones, como aranceles

de importación a derechos aduaneros, etc. Para la obtención de los beneficios tributarios, debe existir la obligación tributaria.

La Gestión Tributaria para Asegurar la eficiencia y calidad y optimizar la carga tributaria en beneficio de los contribuyentes, Establecer las estrategias de acuerdo a las normas establecidas para cada sector económico por la SUNAT, Además implementar procedimientos para cada proceso de gestión tributaria y llevar el control de su aplicación, Plantear propuestas de mejora en concordancia con aspectos tributarios asociada a funciones de declaración, determinación, evitando la sanción pecuniaria y no pecuniaria, procedimientos que fortalecen la gestión tributaria.

2.2.2.1. Impuesto a la renta.

(Flores Gallegos & Ramos Romero, 2019), menciona que “el impuesto a la renta se configura como un tributo directo que grava las ganancias o beneficios generados por actividades económicas, que tiene por finalidad proveer al estado de ingresos para que este produzca bienes y servicios en favor de la población”.

El Impuesto a la renta es un tributo que se determina anualmente, gravando las rentas provenientes del trabajo y de la explotación de un capital, ya sea un bien mueble o inmueble

El (Decreto Legislativo 299, 1984), en el **CAPITULO II**, trata del **RÉGIMEN TRIBUTARIO** regula el tratamiento tributario de los bienes que son objeto de arrendamiento financiero, los cuales serán registrados contablemente de acuerdo a las Normas internacionales de Información Financiera, el cual guarda relación con la depreciación, aplicando una tasa de depreciación máxima anual de manera lineal

considerando los años que comprende el contrato, siempre que reúna los requisitos del Decreto Legislativo 299

Para poder realizar la determinación de la renta imponible, las cuotas determinadas de manera periódica por el arrendamiento financiero que obtiene el arrendador constituye renta imponible, y se reconocerá como gasto deducible para el arrendatario; también debemos identificar los gastos de mantenimiento, reparación y seguros, son igualmente deducibles para la arrendataria, en el ejercicio gravable en que se devenguen.

Debemos tener en cuenta que un Contrato de Arrendamiento Financiero debe contabilizarse de acuerdo a la NIIF 16, Arrendamientos, vigente a partir del ejercicio 2019; requiere que los arrendatarios con contratos de arrendamiento financiero y operativo, identifiquen un activo por derecho de uso, sujeto a depreciación y un pasivo equivalente a las cuotas del arrendamiento a valor descontado y que considere el reconocimiento de intereses como gasto.

El artículo 20 del TUO de la Ley del Impuesto a la Renta indica como que la Renta bruta se establece por la acumulación de ingresos afectos al impuesto que se obtiene en el ejercicio gravable. Ya que tales ingresos provienen de la enajenación de bienes, por lo tanto, la renta bruta estará establecida por la diferencia del ingreso neto total procedente de dichas operaciones y el costo computable de los bienes enajenados, siempre que dicho costo esté debidamente sustentado con los respectivos comprobantes de pago

De acuerdo al artículo 1 del Reglamento de la LIR, indica que Existe costo de adquisición, cuando el bien ha sido adquirido por el contribuyente de terceros, a título oneroso; así mismo el artículo 2 de la citada Ley menciona, El valor de ingreso al patrimonio se aplica cuando el bien ha sido adquirido por el contribuyente de a precio no

determinado o de manera gratuita; así mismo él también pudo haber sido adquirido con motivo de reorganización de la entidad.

Para fines tributarios se reconocerá un activo cuyo costo será computable cuando se enajene, y debe producirse la transferencia de la propiedad del bien.

El artículo 41 del TUO de la LIR indica que las depreciaciones deben ser calculados sobre el valor de adquisición, o producción de los bienes, o valor de ingreso al patrimonio más los costos posteriores, del cual se puede deducir que “el activo por derecho de uso”, no constituye un activo sujeto a depreciación.

Para fines tributarios el arrendatario deducirá las cuotas por el contrato de arrendamiento como gasto (o se imputará al costo), este hecho origina diferencias temporarias que deben ser tratadas de acuerdo a la NIC 12: Impuesto a las ganancias.

De este hecho se puede deducir que, a partir de 2019, por parte del arrendatario, bajo la NIIF 16; Arrendamiento, no existe una obligación de registrar el bien como un activo, indicando dicha norma registrar un derecho de uso, pero no el activo subyacente, por lo que se refuerza la diferencia con el tratamiento tributario, considerando que, sin enajenación, no puede computarse la adquisición de dicho subyacente. En este sentido tendrían que incluirse los gastos de amortización de dicho derecho y deducirse las cuotas de arrendamiento.

2.2.2.2. Impuesto general a las ventas.

(Manrique Flores, 2017), *El Impuesto general a las Ventas (IGV) es un impuesto indirecto de valor agregado, plurifásico y no acumulativo, que recae sobre el usuario final, gravando el consumo que éste realiza como una manifestación de riqueza.*

El referido impuesto se encuentra legislado por el Decreto Supremo N° 055-99-EF, TULO de la Ley del IGV y por Decreto Supremo N° 029-94-EF, Reglamento de la Ley del IGV.

En el Impuesto General a las Ventas, se puede contrastar dos operaciones: la transferencia o arrendamiento del bien quien tendrá una retribución o pago en cuotas periódicas; y por otro lado la opción de compra que tendrá el usuario o arrendatario; la venta de este bien, a cambio del valor pactado en el contrato; para ello de acuerdo al Decreto supremo 559-84-EFC, en su artículo 34 menciona que la base imponible para determinar los tributos que grava el traspaso de bienes arrendados por la arrendataria y de la opción de compra que está considerada dentro del contrato, será considerado como valor pactado para la transferencia.

Así mismo las entidades financieras del Sistema Bancario y No Bancario, autorizadas de conformidad con el Decreto supremo mencionado líneas arriba, en el que indica que, al realizar operaciones de arrendamiento financiero, se encuentran acreditadas a adquirir bienes muebles e inmuebles consignados a los contratos de arrendamiento financiero; teniendo presente que los inmuebles obtenidos por las empresas financieras para operaciones de arrendamiento financiero establecido en el contrato vigente, no serán consideradas como inversiones en inmuebles para los arrendatarios, ni serán consideradas para el cálculo del tributo respectivo.

El IGV grava entre otras operaciones, la prestación o utilización de servicios en el país. Al respecto el numeral 1 del inciso c) del art. 3 del TULO LIGV define como servicios *“a toda prestación que una persona realiza para otra y por la cual percibe una retribución o ingreso que se considere renta de tercera categoría para los efectos del impuesto a la renta, aun cuando no esté afecto a este último impuesto*

incluidos el arrendamiento de bienes muebles e inmuebles y el arrendamiento financiero.”

El tratamiento para un Contrato de Arrendamiento Financiero que involucra la determinación del IGV por las cuotas periódicas gravadas con este impuesto; a cargo de los Arrendadores, las que deberán tener en cuenta las normas aplicables a los servicios señalados en la ley como, por ejemplo, el nacimiento de la obligación tributaria, momento en que se debe emitir el comprobante de pago, entre otros aspectos.

En el caso de la opción de compra se producirá una transferencia de propiedad de acuerdo al numeral 1 del inciso a) del artículo 3 del TUO LIGV en el que indica que la venta es, *“todo acto por lo que se transfiere bienes a título oneroso independientemente de la designación que se dé a los contratos o negociaciones que originen esa transferencia y de las condiciones pactadas por las partes”*

El arrendatario podrá hacer uso del crédito fiscal del IGV trasladado en las cuotas pagadas por el arrendamiento financiero y de ejercer la opción de compra, el traslado en la venta del bien se realizará siempre que en ambos supuestos se cumpla con los requisitos señalados en el inciso b) del Art. 18 y en el art. 19 del TUO de LIGV.

2.2.2.3. Depreciación acelerada

(Ortega Salvarria, 2020), *para efectos tributarios, la depreciación de bienes bajo arrendamiento financiero se podrá efectuar bajo algunas de las dos opciones:*

- *Según lo regulado en la LIR y su reglamento, se aplicarán los porcentajes señalados en el artículo 39 de la LIR, inciso a) y b), del artículo 22 de su reglamento correspondiente*
- *Depreciación acelerada en función del plazo del contrato.*

Procede indicar que aun cuando se opte por aplicar a los bienes bajo arrendamiento el beneficio de la depreciación acelerada, igualmente se aplican las reglas generales

previstas en la ley y el reglamento del Impuesto a la Renta; en caso de que se opte por la depreciación acelerada, las condiciones y requisitos a observar, según el artículo 18 del D. Legislativo 299, corresponden a las siguientes:

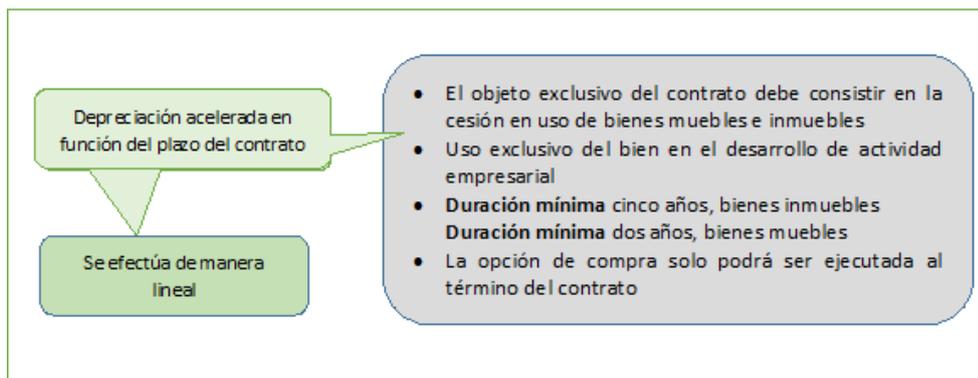


Figura N° 07

Depreciación acelerada

Fuente: Ortega Salvarria Rosa (Gaceta Jurídica S.A.)

La depreciación acelerada de los bienes muebles e inmuebles, admite la posibilidad de la recuperación en un menor tiempo; en la inversión llevada a cabo en la adquisición del bien, permitiendo que el costo de los bienes muebles e inmuebles, pudiendo cancelar de una manera más rápida que si se aplicara el método de línea recta. Las ventajas que encontramos en este método de Depreciación serán:

- Desde el punto de vista tributario, teniendo en cuenta el uso del método de depreciación acelerada; el cual será beneficioso para el arrendatario ya que reduce los impuestos en los primeros años de vida del activo; teniendo en cuenta si mayor es el cargo por depreciación, menor será el pasivo real por impuesto.
- Desde el punto de vista financiera, la ventaja que encontramos es como una corriente de efectivo que se suma a los flujos de fondos generados por la inversión.

2.3. Marco Conceptual

Leasing

Se denomina al contrato de arrendamiento, entre un arrendatario (persona natural o jurídica), y un arrendador (entidad financiera o banco), con opción de compra, donde la entidad financiera adquiere un activo (bien mueble o inmueble, maquinarias y equipos), que requiere la empresa para su uso, por un tiempo establecido, a cambio del pago de cuotas amortizables, por la utilización del bien.

Leasing operativo

El leasing operativo es una práctica muy utilizada en el mundo empresarial. A través del leasing, la compañía adquiere un bien, por el cual pagará durante unos años una prima periódica, posteriormente, pudiendo comprar dicho bien, si así se pactó con el arrendador.

Leasing inmobiliario.

El leasing inmobiliario es una herramienta para financiar la adquisición de bienes raíces. En simple, consiste en establecer un periodo de alquiler con una opción a compra al final del contrato. En otras palabras, este tipo de leasing fija, en primer lugar, un plazo durante el cual el arrendador cede el uso del activo a cambio del pago de una cuota periódica, por ejemplo, cada mes. Así, culminado el contrato, el arrendatario tiene la opción de adquirir el inmueble pagando un valor residual.

Leasing de retro o and léase back

Conocido como retroleasing o retroarrendamiento financiero, es una modalidad de financiamiento, mediante el cual la empresa vende un activo a la entidad financiera, e inmediatamente lo toma en arrendamiento financiero, por un plazo establecido.

Costo.

Son erogaciones del efectivo o equivalente del efectivo pagados por la contraprestación entregada para comprar un bien o servicio.

Costo financiero.

Costo producido durante un periodo en el valor presente de las obligaciones por beneficios definidos.

Depreciación acelerada.

Denominado también como el método de sumas de dígitos, este método consiste en determinar una mayor depreciación del activo durante los primeros años de vida útil.

Financiamiento

Transferencia de activo de una entidad financiera, para obtener máxima utilidad, con la finalidad de devolver el capital, con el costo correspondiente, después de haberlo invertido de la manera adecuada.

Impuesto general a las ventas.

El Impuesto General a las Ventas es un impuesto indirecto que grava los bienes y servicios en las fases del ciclo de producción y distribución, está orientado a ser asumido por el consumidor final.

Impuesto a la renta.

Es un tributo de periodicidad anual, que grava los ingresos de las rentas de trabajo y las rentas empresariales

Valor nominal

Es el valor que tiene cada una de las acciones o participaciones, según el caso, de una sociedad que expresa la fracción del capital que representa todas las acciones de una sociedad y cuya suma de valores nominal de las acciones emitidas, equivale a su capital social.

CAPÍTULO III

HIPÓTESIS

Dentro del desarrollo del trabajo de investigación se propuso una hipótesis general y dos específicas que nos ayudaron a validar mediante la aplicación de un cuestionario, utilizando la técnica de la encuesta.

3.1. Hipótesis General

Existe relación directa y significativamente entre el leasing y los beneficios tributarios en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo -2020.

3.2. Hipótesis Especificas

- Existe relación directa y significativamente entre el leasing y el impuesto a la renta en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo-2020.
- Existe relación directa y significativa entre el leasing y el impuesto general a las ventas en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo-2020.

- Existe relación directa y significativamente entre el leasing y la depreciación acelerada en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo-2020.

3.3. Variables (definición conceptual y operacionalización)

3.3.1. Primera variable.

X: Leasing

Dimensiones

- a) Leasing financiero
- b) Leasing operativo
- c) Retroleasing o leaseback

3.3.2. Segunda Variable

Y: Beneficios tributarios

Dimensiones

- a) Impuesto a la renta
- b) Impuesto general a las ventas
- c) Depreciación acelerada

3.3.3. Operacionalización de las variables

MATRIZ DE OPERACIONALIZACION DE VARIABLES

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES
Leasing	Para (Alvarez Isla, Leaseback es lo mismo que el leasing, 2017), se denomina así al contrato de arrendamiento financiero entre un arrendatario (empresa) y un arrendador (entidad financiera o banco) con opción de compra obligatoria. Esto quiere decir que, a través de este contrato, el banco adquiere un activo (bienes muebles, inmuebles, maquinarias y equipos) que requiere la empresa, para su uso y goce por un tiempo establecido, a cambio del pago de cuotas por utilización del bien	El Leasing como contrato de financiamiento por el cual un arrendatario (usuario) toma en locación o alquiler de una entidad financiera un activo o bien de capital, adquirido previamente por la entidad financiera, a pedido del arrendatario, dentro de los cuales existe el leasing operativo, el leasing inmobiliario y el Leasing de retro o and léase back el plazo de este arriendo tiene una duración de acuerdo a lo establecido por las partes convenientes.	Leasing operativo	Arrendador responsable del mantenimiento y seguro
				No se amortiza
				Opción de cancelación
			Leasing inmobiliario	Para Adquisición de bien inmueble
				Arrendamiento por un plazo determinado e irrevocable
				Adquisición por valor residual
			Retroleasing o leaseback	Venta de un bien y arrendamiento
				Contrato comercial e impositivo
				Opción de compra
Beneficios Tributarios	Para (Durand Vásquez, 2018), de acuerdo con el Tribunal Constitucional (TC), los beneficios tributarios, que sólo pueden ser determinados por ley, son tratamientos mediante los que el Estado otorga una disminución total o parcial del monto de la obligación tributaria o la postergación de la exigibilidad de dicha obligación. Según el TC, los beneficios tributarios pueden manifestarse a través de la infestación, la inmunidad o la exoneración.	Se trata de disposiciones especiales que establecen exclusiones, créditos, tasas preferentes o aplazamientos de obligaciones tributarias. Los incentivos tributarios pueden adoptar formas de exoneraciones temporales de impuestos, deducciones aplicables a determinados tipos de gastos o reducciones de los aranceles de importación o los derechos de aduanas.	Impuesto a la renta	Beneficio Fiscal con el Interés financiero
			Impuesto General a las Ventas	Beneficio del crédito fiscal
			Depreciación	Depreciación acelerada

CAPÍTULO IV

METODOLOGÍA

4.1. Método de Investigación

Se aplicó la metodología universal científica fue el conjunto con los de ordenamientos donde se emplean los distintos procesos que interviene la técnica mediante la encuesta estratégicamente afín de dar una solución práctica a la problemática motivo por el cual se elabora el cuestionario con la finalidad de probar la hipótesis que se plantea. (Carrasco, 2017). Entonces observamos la posición presente de las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo, con relación adquisición de sus activos, posteriormente se describió el problema de gestión tributaria, donde se planteó la hipótesis, respondiendo anticipadamente a la problemática planteada y posteriormente mediante el uso de técnicas e instrumento se buscó el objetivo, donde se verifico y valido la hipótesis correspondiente al presente trabajo de investigación. (Sánchez & Reyes, 2017)

Método Análisis. Fue un proceso que se encargó de diagnosticar la problemática en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo, a fin de demostrar la necesidad de contar con una gestión tributaria por medio de la adquisición de activos inmovilizados mediante el leasing. (Bernal, 2016)

Método de Síntesis. Consistió en considerarlo cada una de sus partes en un todo, en forma general, como fue la problemática la optimización de carga tributaria por medio de la renovación y compra de activos inmovilizados. (Carrasco, 2017)

Método Inductivo. Es un proceso en el que, a partir del estudio del caso particular como son las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo, se generaliza la problemática como fue la falta de una gestión tributaria mediante la renovación y compra de activos inmovilizados, se obtuvieron conclusiones generales que revelan que el leasing es un beneficio y guarda relación directa con la gestión tributaria dentro de las empresas de transporte de carga de este ámbito geográfico de Huancayo. (Münch & Angeles, 2012).

Método Deductivo. Este método nos mostró que mediante el leasing se puede obtener beneficios tributarios y optimizar la carga fiscal que vienen enfrentando este tipo de empresas de este sector económico transporte de carga. (Valderrama, 2015).

4.2. Tipo de Investigación

El estudio de investigación se alinea en el tipo de investigación de carácter aplicada, esta se fundamenta en:

“La que tiene por objetivo resolver problemas prácticos para satisfacer las necesidades de la sociedad. Estudia hechos y fenómenos de posible utilidad práctica. Esta utiliza conocimientos obtenidos en las investigaciones básicas, pero no se limita a utilizar estos conocimientos, sino busca nuevos conocimientos especiales de posibles aplicaciones prácticas. Estudia problemas de interés social”. (Valderrama, 2015)

Asimismo, de acuerdo a otros alcances teóricos el tipo de investigación aplicada, porque se utilizan y sintetizan conocimientos teóricos existentes y se adecua a nuestro contexto de la investigación y adecuando a la realidad problemática.

Según (Carrasco, 2017) Menciona sobre la investigación aplicada lo siguiente: “Este estudio se distingue por tener un propósito práctico inmediato bien definido. Es decir, se estudian para crear, transformar, transformar o estudiar el cambio en un campo particular de la realidad”. (Pag, 112).

4.3. Nivel de Investigación

Este estudio cumple para ser caracterizado como nivel de investigación **descriptiva**, por lo que se identificara y realizara un análisis de los resultados y las teorías de las variables en estudio en concordancias con los objetivos propuestos por el investigador, ya que mediante estos lineamientos se indaga y detalla las características y rasgos de importancia que presente estas, igualmente mediante ello se demostrara el grado de relación que muestren uno referente de la otra.

Según (Hernandez, 2014) “La investigación descriptiva comprende la descripción, registro, análisis e interpretación de la naturaleza actual, composición o procesos de los fenómenos. El enfoque que se hace sobre conclusiones es dominante, o como una persona, grupo o cosa, conduce a funciones en el presente. La investigación descriptiva trabaja sobre las realidades de los hechos y sus características fundamentales es de presentarnos una interpretación correcta”. (p. 77).

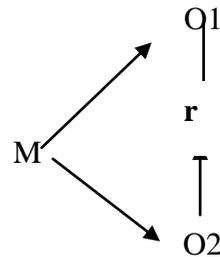
4.4. Diseño de la Investigación

En el presente estudio el diseño al cual se alinea la investigación es **no experimental transversal correlacional**, es importante precisar que el diseño en metodología de investigación nos señala lo que debemos realizar para lograr los objetivos del estudio planteado, en otras palabras responder las interrogantes que hemos planteado y someter a una contrastación la hipótesis que se formuló al inicio de la investigación en el contexto en particular de las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo.

Según (Kerlinger, 2015), “La investigación no experimental es cualquier investigación en la que resulta imposible manipular variables o asignar aleatoriamente a los sujetos o a las condiciones”. (p. 99).

En conclusión, la investigación a desarrollar tiene diseño no experimental transversal correlacional.

En seguida se plasma en modo de síntesis el diseño que se utilizara:



Dónde:

M= muestra de empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo.

O1 = observación de la variable Leasing.

O2 = observación de la variable Gestión tributaria.

r = relación que existe entre estas variables.

4.5. Población y muestra

Población

Descripción de la población

Con referencia a este punto de la población del presente estudio la cantidad estuvo conformada en 92 entidades empresariales prestadoras de servicios de carga de ámbito Provincial de Huancayo. respaldada por la base de datos proporcionados por la Superintendencia de aduanas y administración tributaria (**Fuente: SUNAT-2020**), por tanto, la población del estudio lo conforman las empresas de este sector de acuerdo a la base de datos existente.

Muestra

Se considera necesario establecer una muestra de la población en base que existe limitación para aplicar el instrumento a la totalidad de la población, por factores de tiempo, distancia y recursos económicos, asimismo se precisa que la determinación de la muestra cumple con los requisitos y exigencia de la estadística en una selección rigurosa para el presente estudio de tal manera que se pueda tener la percepción que nos induzca a obtener datos fehacientes.

Descripción de la muestra:

Esta parte lo constituyo un fragmento significativo de la cantidad poblacional al cual se aplicará la encuesta y la obtención de dichos datos formaran la percepción representativa de comunidad poblacional, y de acuerdo a cálculo realizado lo conforman 42 empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo, ubicados en el departamento de Junín.

Formula establecida a fin de determinar la muestra:

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

Simbología.

n = cantidad muestral

N = Valor Poblacional

Z = coeficiente de confianza (Valor critico)

P = Proporción proporcional de ocurrencia de un evento.

q = Proporción de no ocurrencia de un evento

E = Error de la muestra tomada.

Cálculo de la fórmula

N= 92(Empresas de transporte de la provincia de Huancayo)

Z= confianza del 95% =1.96

p= 0.95

q= 0.05

E= 5%

$$n = \frac{92 * 1.96^2(0.95)(0.5)}{(0.05)^2 * (92 - 1) + 1.96^2(0.95)(0.5)}$$

$$n = \frac{17.88}{0.42} = 42$$

Podemos afirmar que después de la aplicación de la fórmula para determinar la muestra para el estudio es: de 42 empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo.

4.6. Técnicas e Instrumentos de recolección de datos

En la presente investigación se recurre a técnicas que nos facilite la metodología de investigación lo cual se detalla a continuación.

Como nos afirma (Carrasco, 2017) “Se puede dar uso en tópicos de investigación científica a una variedad de técnicas con el propósito de acopiar información en la etapa de la aplicación en el campo que se realiza la encuesta”.

En este caso dimos lugar al uso de los siguientes:

Encuesta

Fue lo más usual, fundamentando a través de la realización del instrumento con la formulación de ítems estableciendo una escala de tipo Likert para acopiar las respuestas

Entrevista

Fue mediante este proceso que se aplicó, se tendrá contacto directo, dándonos el enfoque y la facilitación de la información en base a la percepción de manera didáctica con la finalidad de dinamizar el proceso.

Análisis de documentos

Estuvo basada en las referencias de las doctrinas obtenidas de los libros, dimos uso en la teoría desarrollada en esta investigación.

4.6.1. Técnicas de Recolección de Datos

Encuesta es una forma específica de interacción social que tiene por objeto recolectar datos para una indagación.

“Encuesta, es un procedimiento dentro de una investigación descriptiva en el que el investigador busca recopilar datos por medio de un cuestionario realizando una serie de preguntas dirigidas a una muestra dirigida de la población de estudio”. (Carrasco, 2017, pág. 78).

4.6.2. Instrumentos de Recolección de Datos

El instrumento que usaremos para medir las variables de la investigación es el cuestionario.

“El cuestionario es un conjunto de preguntas diseñadas para generar los datos necesarios para alcanzar los objetivos propuestos del proyecto de investigación. El cuestionario permite estandarizar e integrar el proceso de recopilación de datos”. (Carrasco, 2017, pág. 80)

El uso del cuestionario, es el instrumento adecuado y empleado en el presente estudio que se le aplicara a la muestra que se determinó de la población con ítems relacionadas al tópico de investigación.

4.7. Técnicas de procesamiento y análisis de datos

Se emplearán lo siguiente:

Como fuente principal, se utilizará la técnica de la encuesta y el análisis de datos, que sirve para la recolección de datos a través del traslado de la información de fuentes que maneja la Superintendencia de aduanas y administración tributaria del aparato estatal respecto a esta provincia y al sector de transporte de carga. Y esto se mostrará mediante cuadro o tablas estadísticas: que se desarrollará con el soporte del sistema informático de estadística SPSS 25 lo cual se mostrará los resultados obtenidos para su análisis e interpretación respectiva.

4.8. Aspectos éticos de la Investigación

La presente investigación de tesis, se basa a los principios y valores éticos considerando las normas que rigen el desarrollo de las investigaciones y tesis; para ello debo mencionar el Reglamento De Grados Y Títulos Y El Reglamento Del Código De Ética En La Investigación Científica De La Universidad Peruana Los Andes.

Entre los principales aspectos éticos, se mencionan a continuación: Responsabilidad, Honestidad, Compromiso, Integridad y Lealtad.

Recalcar que se ha tenido el cuidado de la manera más atenta de respetar las opiniones de los autores cuyas tesis tienen relación con las variables de la presente investigación, mencionándolos como tal en los “antecedentes de la investigación”.

Finalmente, basándonos a la ética y valores los datos consignados en la investigación son verídicos, los resultados en el trabajo son en función a la realidad, elaborados con honestidad.

CAPÍTULO V

RESULTADOS

5.1. Descripción de resultados

En referencia a este apartado, se dará realce a la presentación de los resultados alcanzados por la investigación, en concordancia al instrumento empleado para la medición de las variables de la tesis titulada “Leasing y beneficio tributaria en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo -2020”, resultados que se logró alcanzar por medio del uso de técnicas de recolección de datos. Su aplicación fue de forma consensuada en el trabajo de campo realizado por los investigadores.

El instrumento utilizado en esta investigación fue el cuestionario constituido por 18 interrogantes interrelacionadas para la medición de correlación de las dos variables en estudio, la cual tuvo lugar de aplicación a un grupo de transportistas debida mente registrados ante la administración tributaria.

En las siguientes páginas se muestra una serie de tablas de frecuencia y gráficos estadísticos después de un análisis sostenido en el software SPSS 25, para de esta forma dar un análisis estadístico para de esta manera realizar la contrastación de la hipótesis propuesta en la investigación realizada.

1. ¿La empresa de transportes considera que los gastos de reparación y mantenimiento como los riesgos técnicos y de obsolescencia del activo adquirido mediante el leasing, corren a cargo del arrendador?

Tabla 2
Gastos de reparación y mantenimiento a cargo del arrendador.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	4	10	10	10
En desacuerdo	16	38	38	48
Indeciso	12	29	29	76
De acuerdo	7	17	17	93
Totalmente de acuerdo	3	7	7	100
Total	42	100	100	

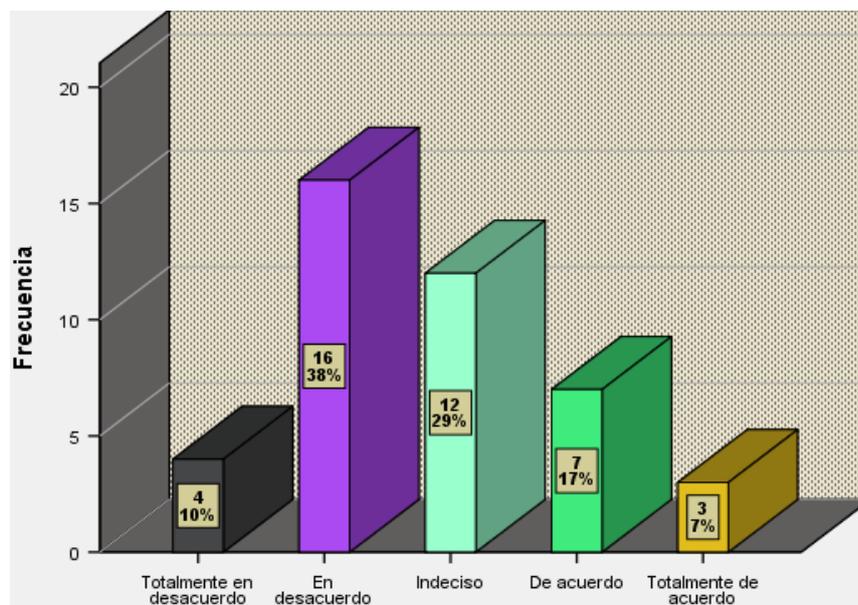


Figura 8
Gastos de reparación y mantenimiento a cargo del arrendador.

Los gerentes de las empresas de transportes de la Provincia de Huancayo, respondieron: 4 de ellos manifiestan estar totalmente en desacuerdo, 16 de ellos manifiestan estar en desacuerdo, 12 de ellos manifestaron encontrarse indecisos, 7 de ellos manifiestan estar de acuerdo y 3 de ellos manifiestan estar totalmente de acuerdo, los resultados nos muestran que en su mayoría desconocen del tratamiento de los gastos de mantenimiento referente a la operación leasing.

2. ¿La empresa de transportes considera que, al adquirir un activo mediante el leasing financiero, será una exigencia amortizar?

Tabla 3
Amortización al adquirir un activo mediante el leasing financiero.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	11	26	26	26
En desacuerdo	14	33	33	60
Indeciso	7	17	17	76
De acuerdo	8	19	19	95
Totalmente de acuerdo	2	5	5	100
Total	42	100	100	

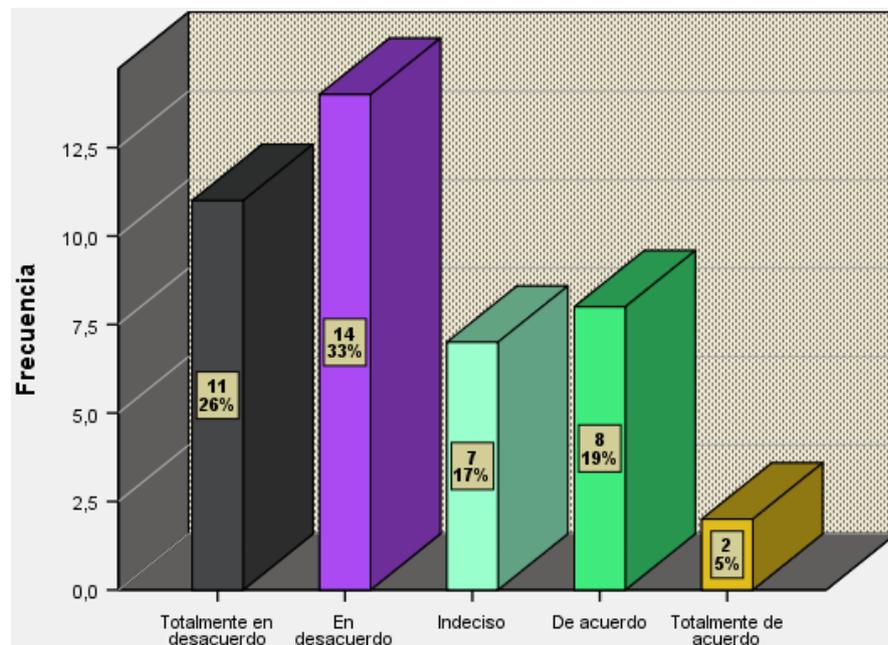


Figura 9
Amortización al adquirir un activo mediante el leasing financiero.

Los gerentes de las empresas de transportes de la Provincia de Huancayo, respondieron: 11 de ellos manifiestan estar totalmente en desacuerdo, 14 de ellos manifiestan estar en desacuerdo, 7 de ellos manifestaron encontrarse indecisos, 8 de ellos manifiestan estar de acuerdo y 2 de ellos manifiestan estar totalmente de acuerdo, los resultados nos muestran que en su mayoría desconocen del tratamiento respecto a la amortización referente a la operación leasing.

3. ¿La empresa de transportes considera que, al adquirir un activo mediante leasing financiero, tendrá la opción de compra a un costo muy debajo del mercado?

Tabla 4

Adquirir un activo mediante leasing financiero con opción de compra.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	9	21	21	21
En desacuerdo	11	26	26	48
Indeciso	12	29	29	76
De acuerdo	7	17	17	93
Totalmente de acuerdo	3	7	7	100
Total	42	100	100	

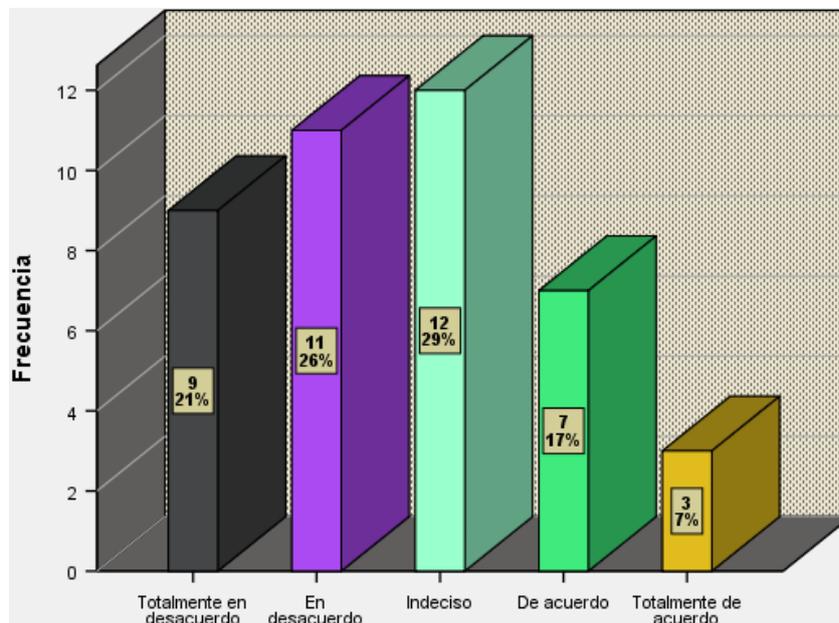


Figura 10

Adquirir un activo mediante leasing financiero con opción de compra.

Los gerentes de las empresas de transportes de la Provincia de Huancayo, respondieron: 9 de ellos manifiestan estar totalmente en desacuerdo, 11 de ellos manifiestan estar en desacuerdo, 12 de ellos manifestaron encontrarse indecisos, 7 de ellos manifiestan estar de acuerdo y 3 de ellos manifiestan estar totalmente de acuerdo, los resultados nos muestran que en su mayoría desconocen que, al adquirir un activo mediante leasing financiero, tendrá la opción de compra a un costo muy debajo del mercado.

4. ¿La empresa de transportes considera que para la adquisición de un bien inmueble debe optar por el leasing operativo?

Tabla 5
Adquisición de un bien inmueble por medio del leasing operativo.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	9	21	21	21
En desacuerdo	10	24	24	45
Indeciso	13	31	31	76
De acuerdo	4	10	10	86
Totalmente de acuerdo	6	14	14	100
Total	42	100	100	

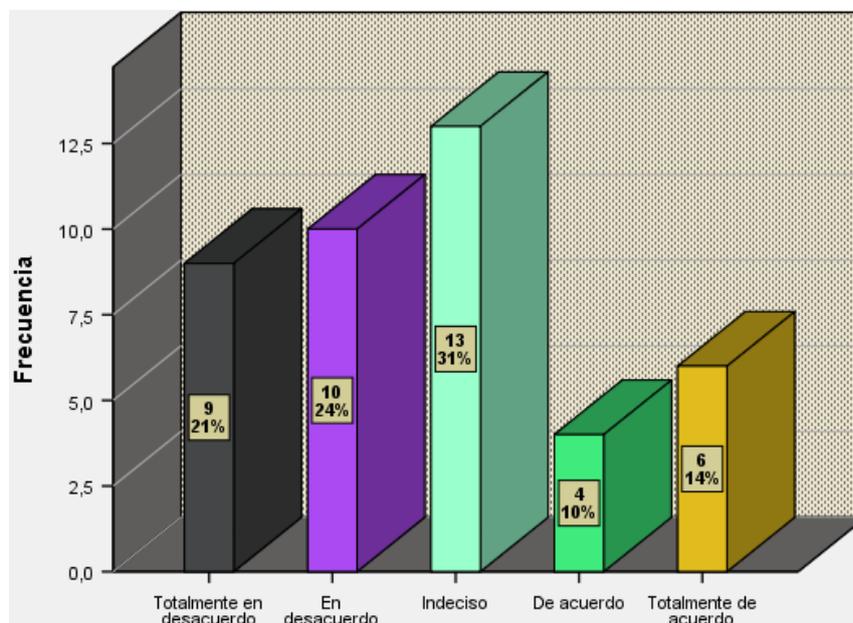


Figura 11
Adquisición de un bien inmueble por medio del leasing operativo.

Los gerentes de las empresas de transportes de la Provincia de Huancayo, respondieron: 9 de ellos manifiestan estar totalmente en desacuerdo, 10 de ellos manifiestan estar en desacuerdo, 13 de ellos manifestaron encontrarse indecisos, 4 de ellos manifiestan estar de acuerdo y 6 de ellos manifiestan estar totalmente de acuerdo, los resultados nos muestran que en su mayoría no consideran optar por el leasing operativo en la adquisición de un bien inmueble que les sería favorable.

5. ¿La empresa de transportes considera que el contrato de leasing operativo, es determinado en un plazo que se puede revocar?

Tabla 6

Contrato de leasing operativo con un plazo que se puede revocar.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	11	26	26	26
En desacuerdo	11	26	26	52
Indeciso	9	21	21	74
De acuerdo	8	19	19	93
Totalmente de acuerdo	3	7	7	100
Total	42	100	100	

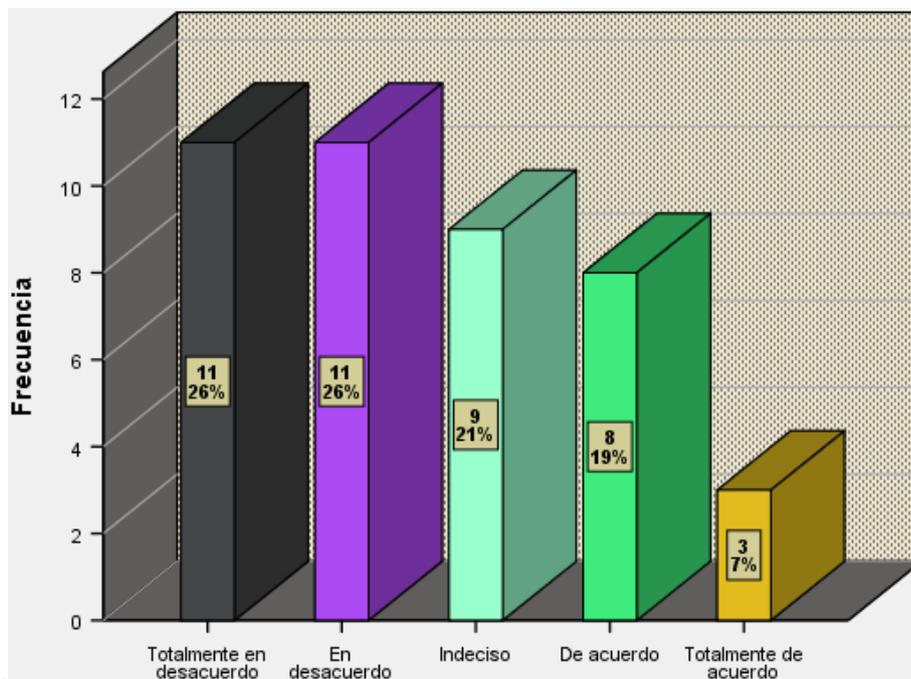


Figura 12

Contrato de leasing operativo con un plazo que se puede revocar.

Los gerentes de las empresas de transportes de la Provincia de Huancayo, respondieron: 11 de ellos manifiestan estar totalmente en desacuerdo, 11 de ellos manifiestan estar en desacuerdo, 9 de ellos manifestaron encontrarse indecisos, 8 de ellos manifiestan estar de acuerdo y 3 de ellos manifiestan estar totalmente de acuerdo, los resultados nos muestran que en su mayoría desconocen del tratamiento del contrato de leasing operativo, que es irrevocable el plazo.

6. ¿La empresa de transportes considera que el pago para la opción de compra al término de leasing, es a un valor residual que no trae ningún beneficio?

Tabla 7
Pago de la opción de compra a valor residual.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	12	29	29	29
En desacuerdo	12	29	29	57
Indeciso	11	26	26	83
De acuerdo	6	14	14	98
Totalmente de acuerdo	1	2	2	100
Total	42	100	100	

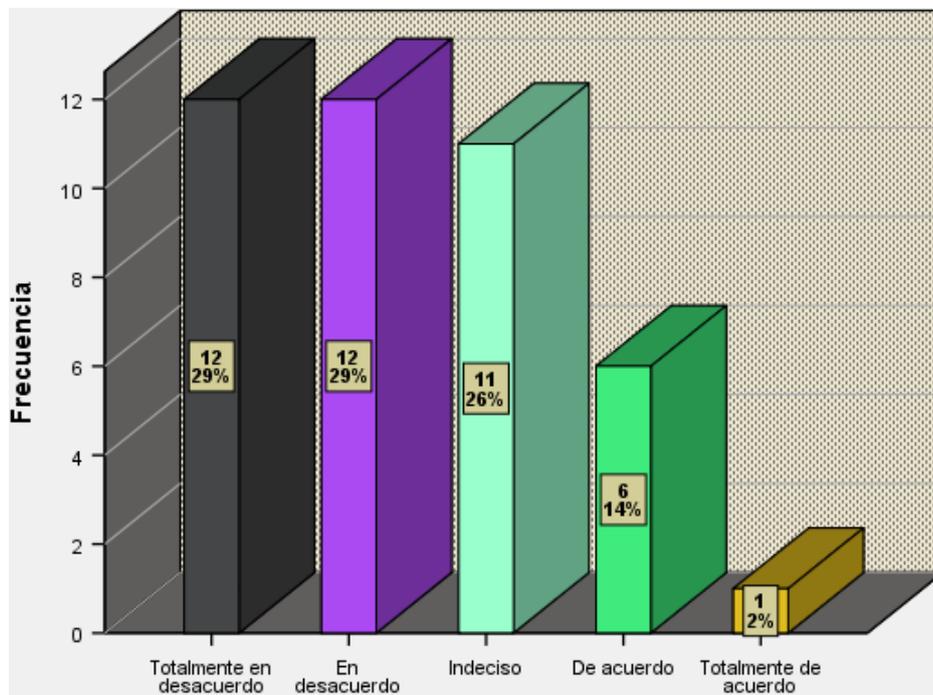


Figura 13
Pago de la opción de compra a valor residual.

Los gerentes de las empresas de transportes de la Provincia de Huancayo, respondieron: 12 de ellos manifiestan estar totalmente en desacuerdo, 12 de ellos manifiestan estar en desacuerdo, 11 de ellos manifestaron encontrarse indecisos, 6 de ellos manifiestan estar de acuerdo y 1 de ellos manifiestan estar totalmente de acuerdo, los resultados nos muestran que en su mayoría desconocen del tratamiento de los gastos de mantenimiento referente a la operación leasing.

7. ¿La empresa de transportes considera que la opción de Retro leasing o Leaseback, es una forma de adquirir capitalización, perdiendo los beneficios del activo a adquirir?

Tabla 8

Leaseback, forma capitalización, perdiendo los beneficios del activo.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	8	19	19	19
En desacuerdo	12	29	29	48
Indeciso	12	29	29	76
De acuerdo	9	21	21	98
Totalmente de acuerdo	1	2	2	100
Total	42	100	100	

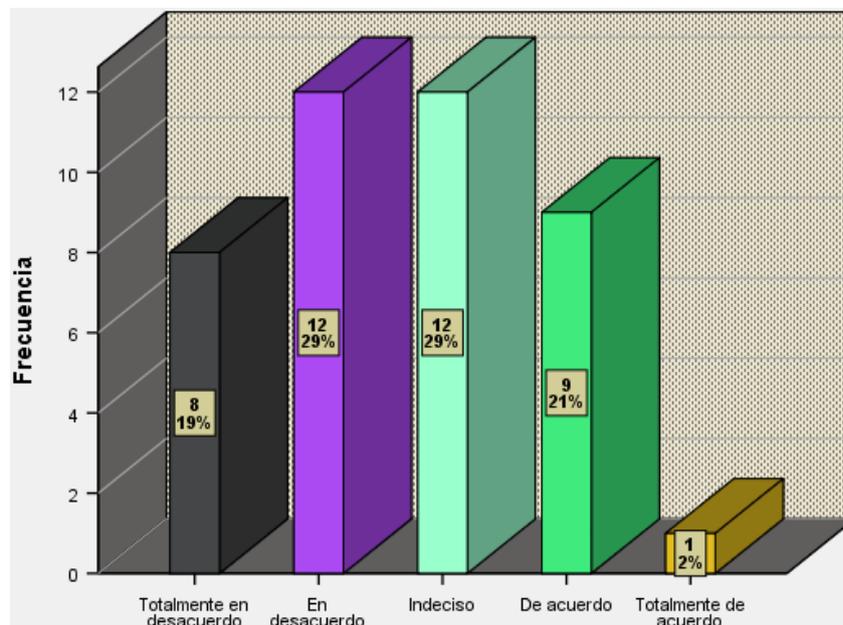


Figura 14

Leaseback, forma capitalización, perdiendo los beneficios del activo.

Los gerentes de las empresas de transportes de la Provincia de Huancayo, respondieron: 8 de ellos manifiestan estar totalmente en desacuerdo, 12 de ellos manifiestan estar en desacuerdo, 12 de ellos manifestaron encontrarse indecisos, 9 de ellos manifiestan estar de acuerdo y 1 de ellos manifiestan estar totalmente de acuerdo, los resultados nos muestran que en su mayoría desconocen que el Leaseback, es una forma de adquirir capitalización, sin perder los beneficios del activo a adquirido.

8. ¿La empresa de transportes considera, que bajo el Retro leasing o Leaseback, no genere un beneficio en el incremento de la productividad?

Tabla 9

Leaseback, como un beneficio en el incremento de la productividad.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	6	14	14	14
En desacuerdo	17	40	40	55
Indeciso	8	19	19	74
De acuerdo	6	14	14	88
Totalmente de acuerdo	5	12	12	100
Total	42	100	100	

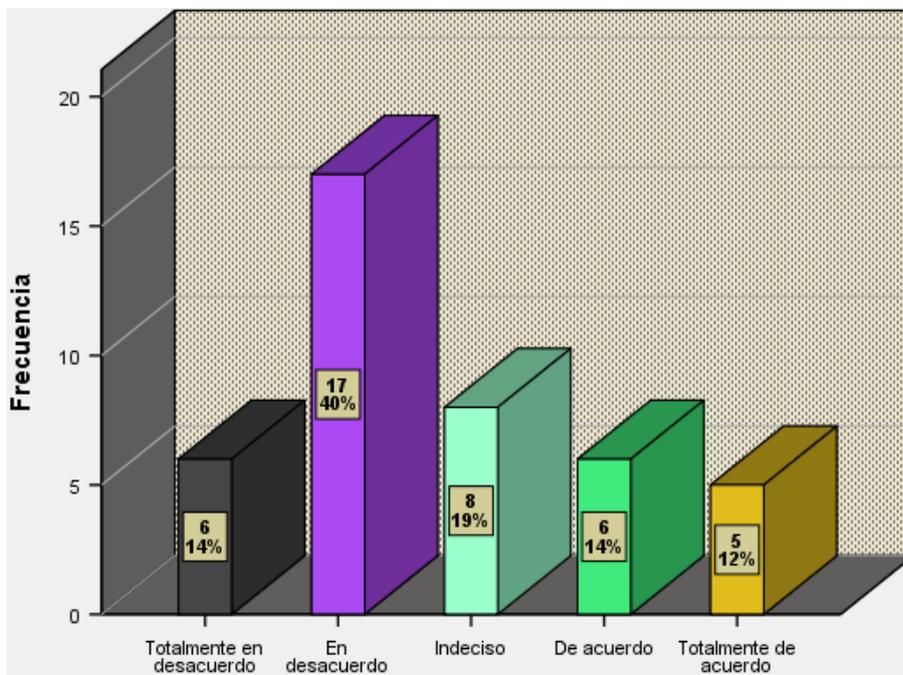


Figura 15

Leaseback, como un beneficio en el incremento de la productividad.

Los gerentes de las empresas de transportes de la Provincia de Huancayo, respondieron: 6 de ellos manifiestan estar totalmente en desacuerdo, 17 de ellos manifiestan estar en desacuerdo, 8 de ellos manifestaron encontrarse indecisos, 6 de ellos manifiestan estar de acuerdo y 5 de ellos manifiestan estar totalmente de acuerdo, los resultados nos muestran que en su mayoría desconocen que el Retro leasing o Leaseback, generan un beneficio a la productividad.

9. ¿La empresa de transportes considera que puede ejercer la opción de compra de sus mismos activos, que están arrendados mediante esta modalidad de leasing?

Tabla 10

Opción de compra de los activos adquiridos en leasing.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	14	33	33	33
En desacuerdo	5	12	12	45
Indeciso	13	31	31	76
De acuerdo	6	14	14	90
Totalmente de acuerdo	4	10	10	100
Total	42	100	100	

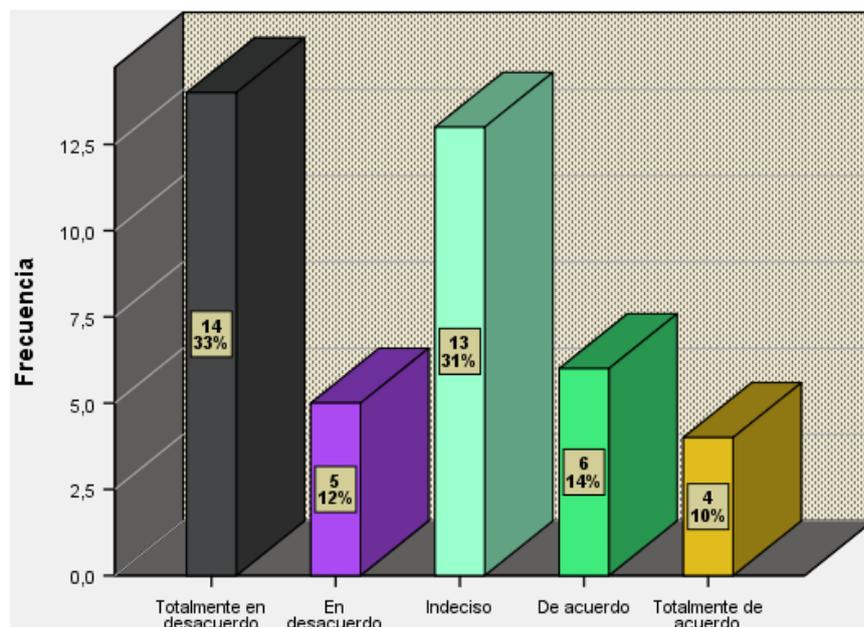


Figura 16

Opción de compra de los activos adquiridos en leasing.

Los gerentes de las empresas de transportes de la Provincia de Huancayo, respondieron: 14 de ellos manifiestan estar totalmente en desacuerdo, 5 de ellos manifiestan estar en desacuerdo, 13 de ellos manifestaron encontrarse indecisos, 6 de ellos manifiestan estar de acuerdo y 4 de ellos manifiestan estar totalmente de acuerdo, los resultados nos muestran que en su mayoría desconocen que pueden ejercer la opción de compra de sus mismos activos, que están arrendados mediante esta modalidad de leasing.

10. ¿La empresa de transportes considera que los gastos incurridos por mantenimiento, seguro y reparación, del activo, obtenido por leasing, nos acarrea un beneficio fiscal?

Tabla 11

Los gastos incurridos por mantenimiento como beneficio fiscal.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	9	21	21	21
En desacuerdo	11	26	26	48
Indeciso	10	24	24	71
De acuerdo	10	24	24	95
Totalmente de acuerdo	2	5	5	100
Total	42	100	100	

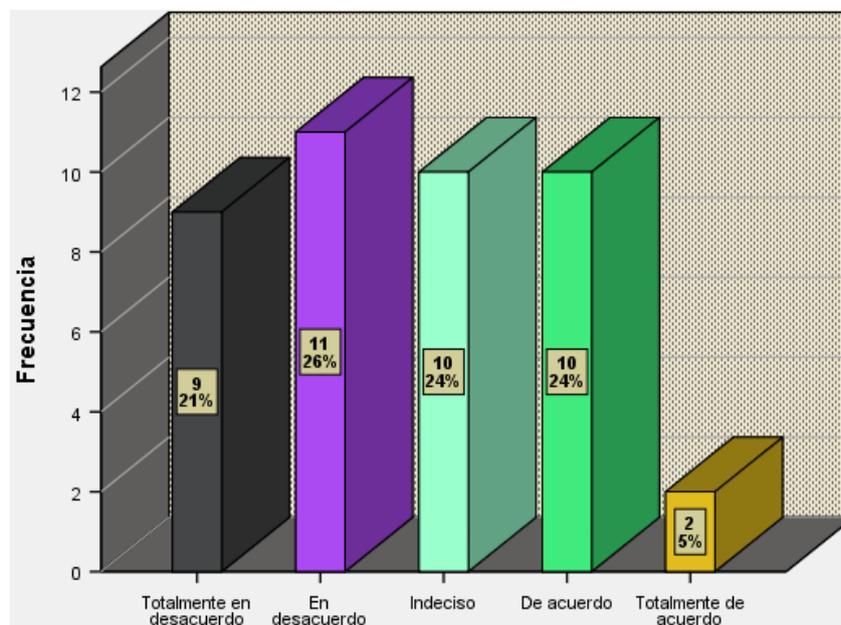


Figura 17

Los gastos incurridos por mantenimiento como beneficio fiscal.

Los gerentes de las empresas de transportes de la Provincia de Huancayo, respondieron: 9 de ellos manifiestan estar totalmente en desacuerdo, 11 de ellos manifiestan estar en desacuerdo, 10 de ellos manifestaron encontrarse indecisos, 10 de ellos manifiestan estar de acuerdo y 2 de ellos manifiestan estar totalmente de acuerdo, los resultados nos muestran que en su mayoría desconocen que les acarrea un beneficio fiscal los gastos incurridos por mantenimiento, seguro y reparación, del activo en referencia a los activos adquiridos mediante el leasing.

11. ¿La empresa de transportes considera que adquirir nuestros activos, por medio del leasing, nos genera un escudo fiscal frente a la SUNAT?

Tabla 12
Leasing como escudo fiscal.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	8	19	19	19
En desacuerdo	12	29	29	48
Indeciso	13	31	31	79
De acuerdo	6	14	14	93
Totalmente de acuerdo	3	7	7	100
Total	42	100	100	

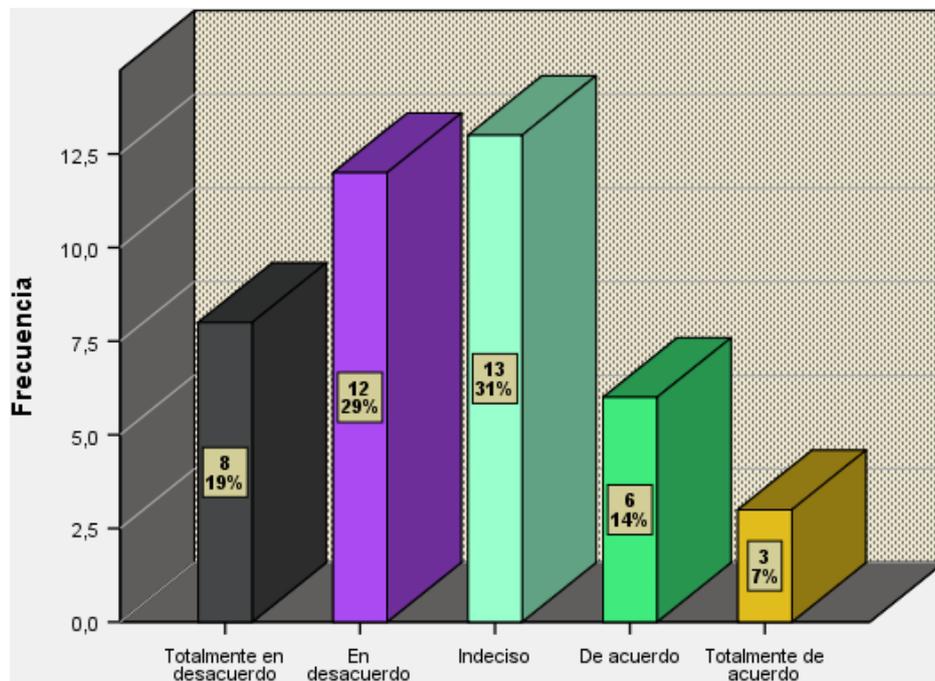


Figura 18
Leasing como escudo fiscal.

Los gerentes de e las empresas de transportes de la Provincia de Huancayo, respondieron: 8 de ellos manifiestan estar totalmente en desacuerdo, 12 de ellos manifiestan estar en desacuerdo, 13 de ellos manifestaron encontrarse indecisos, 6 de ellos manifiestan estar de acuerdo y 3 e ellos manifiestan estar totalmente de acuerdo, los resultados nos muestran que en su mayoría no consideran el leasing como un escudo fiscal frente a la administración tributaria.

12. ¿La empresa de transportes considera que los intereses generados por la operación leasing, es 100% deducible para la administración tributaria?

Tabla 13

Interés de leasing deducible para la administración tributaria.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	9	21	21	21
En desacuerdo	14	33	33	55
Indeciso	11	26	26	81
De acuerdo	4	10	10	90
Totalmente de acuerdo	4	10	10	100
Total	42	100	100	

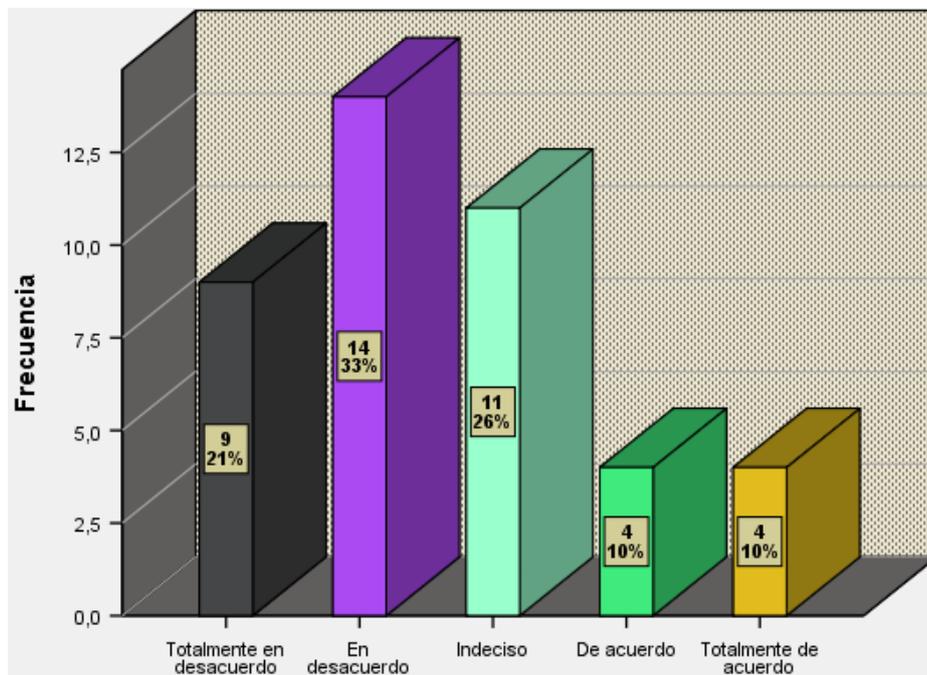


Figura 19

Interés de leasing deducible para la administración tributaria.

Los gerentes de las empresas de transportes de la Provincia de Huancayo, respondieron: 9 de ellos manifiestan estar totalmente en desacuerdo, 14 de ellos manifiestan estar en desacuerdo, 11 de ellos manifestaron encontrarse indecisos, 4 de ellos manifiestan estar de acuerdo y 4 de ellos manifiestan estar totalmente de acuerdo, los resultados nos muestran que en su mayoría

desconocen que los intereses generados por el leasing son deducibles para la administración tributaria.

13. ¿La empresa de transportes considera que la realización de la operación de leasing, nos genera un beneficio de crédito fiscal?

Tabla 14
Leasing como beneficio en el crédito fiscal.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	10	24	24	24
En desacuerdo	6	14	14	38
Indeciso	15	36	36	74
De acuerdo	6	14	14	88
Totalmente de acuerdo	5	12	12	100
Total	42	100	100	

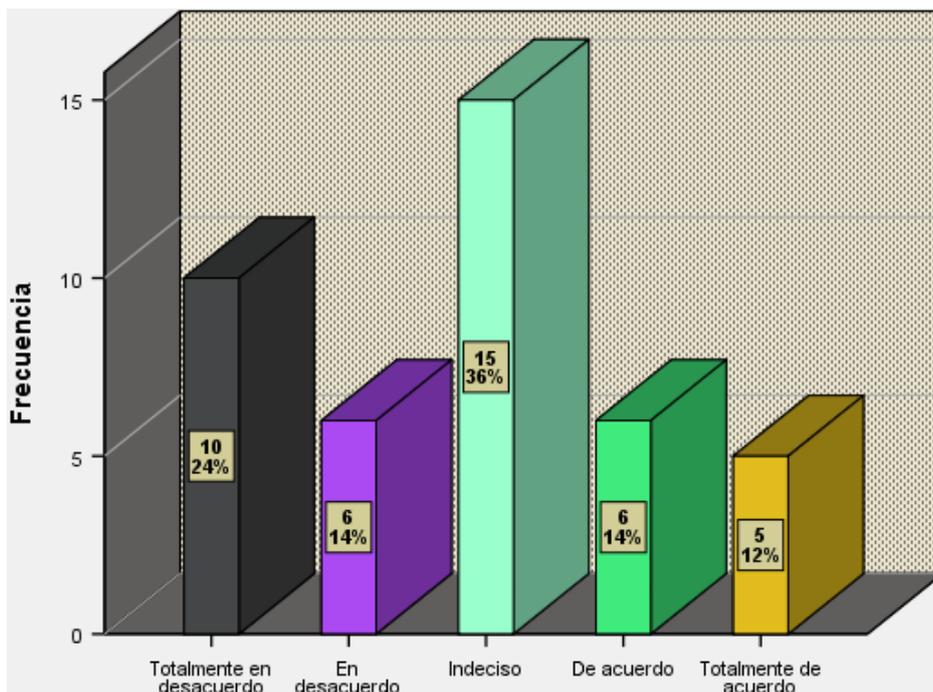


Figura 20
Leasing como beneficio en el crédito fiscal.

Los gerentes de las empresas de transportes de la Provincia de Huancayo, respondieron: 10 de ellos manifiestan estar totalmente en desacuerdo, 6 de ellos manifiestan estar en desacuerdo, 15 de ellos manifestaron encontrarse indecisos, 6 de ellos manifiestan estar de acuerdo y 5 de

ellos manifiestan estar totalmente de acuerdo, los resultados nos muestran que en su mayoría desconocen que la operación de leasing les genera un beneficio en el crédito fiscal de sus empresas.

14. ¿La empresa de transportes considera que es deducible como gasto, cada uno de las cuotas desembolsadas por concepto de pago de cuotas de leasing?

Tabla 15
Cuotas de leasing deducible para la administración tributaria.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	9	21	21	21
En desacuerdo	13	31	31	52
Indeciso	11	26	26	79
De acuerdo	6	14	14	93
Totalmente de acuerdo	3	7	7	100
Total	42	100	100	

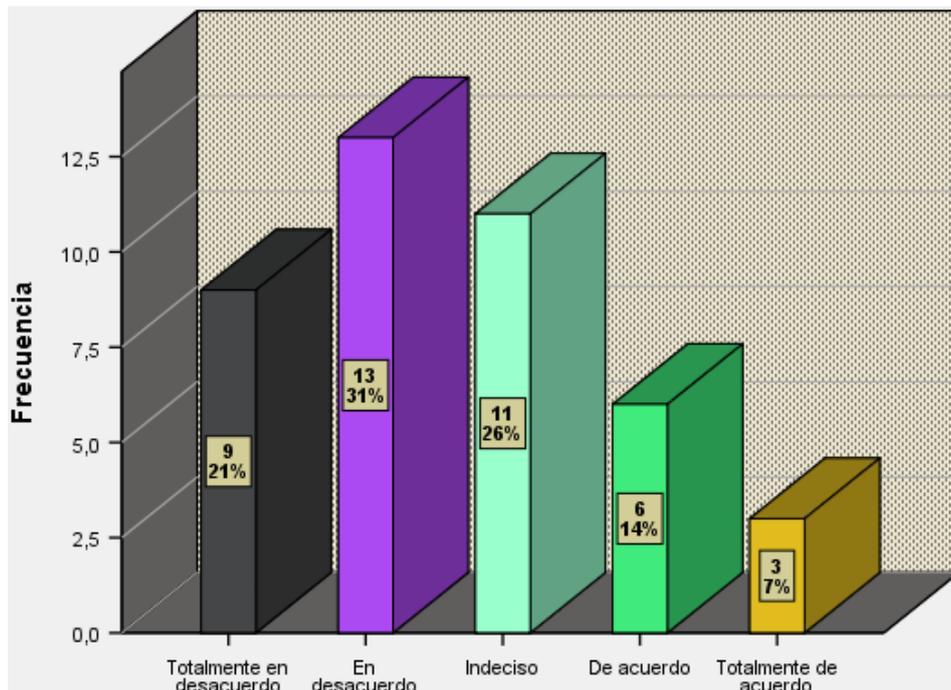


Figura 21
Cuotas de leasing deducible para la administración tributaria.

Los gerentes de e las empresas de transportes de la provincia de Huancayo, respondieron: 9 de ellos manifiestan estar totalmente en desacuerdo, 13 de ellos manifiestan estar en desacuerdo,

11 de ellos manifestaron encontrarse indecisos, 6 de ellos manifiestan estar de acuerdo y 3 de ellos manifiestan estar totalmente de acuerdo, los resultados nos muestran que en su mayoría desconocen que es deducible como gasto, cada uno de los pagos de las cuotas de leasing.

15. ¿La empresa de transportes considera que, como arrendatario del bien, resultará deducible del impuesto a las ganancias de los cánones pagados al locador de los bienes?

Tabla 16

El arrendatario con beneficio de deducir los Impuesto a la renta.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	10	24	24	24
En desacuerdo	12	29	29	52
Indeciso	13	31	31	83
De acuerdo	3	7	7	90
Totalmente de acuerdo	4	10	10	100
Total	42	100	100	

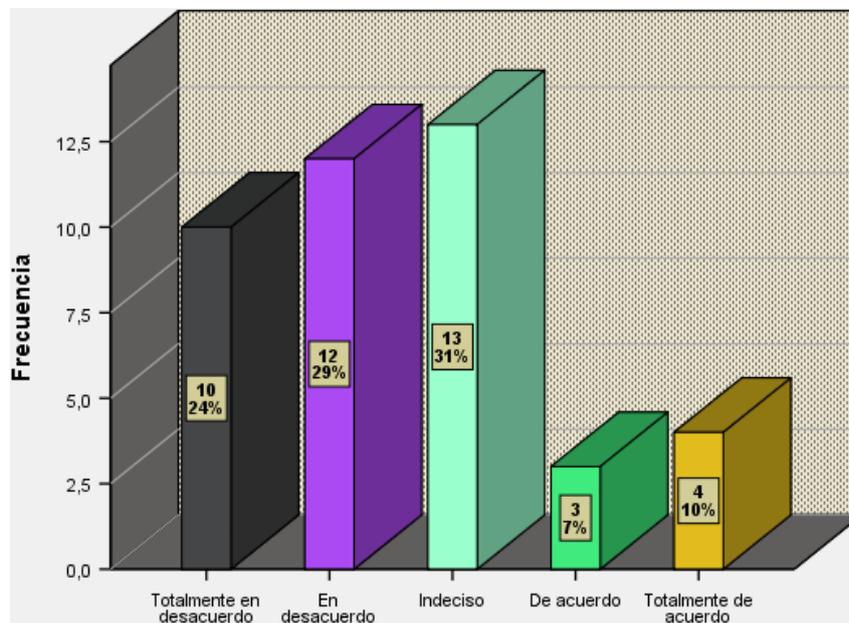


Figura 22

El arrendatario con beneficio de deducir los Impuesto a la renta.

Los gerentes de las empresas de transportes de la Provincia de Huancayo, respondieron: 10 de ellos manifiestan estar totalmente en desacuerdo, 12 de ellos manifiestan estar en desacuerdo, 13 de ellos manifestaron encontrarse indecisos, 3 de ellos manifiestan estar de acuerdo y 4 de

ellos manifiestan estar totalmente de acuerdo, los resultados nos muestran que en su mayoría desconocen que el arrendatario del bien, puede deducir del impuesto a las ganancias que generan sus empresas.

16. ¿La empresa de transportes considera que debe determinar la vida útil de sus activos de acuerdo al tiempo estipulado en el contrato de leasing?

Tabla 17

Determinación de la vida útil del activo de acuerdo al contrato de leasing.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	9	21	21	21
En desacuerdo	11	26	26	48
Indeciso	14	33	33	81
De acuerdo	6	14	14	95
Totalmente de acuerdo	2	5	5	100
Total	42	100	100	

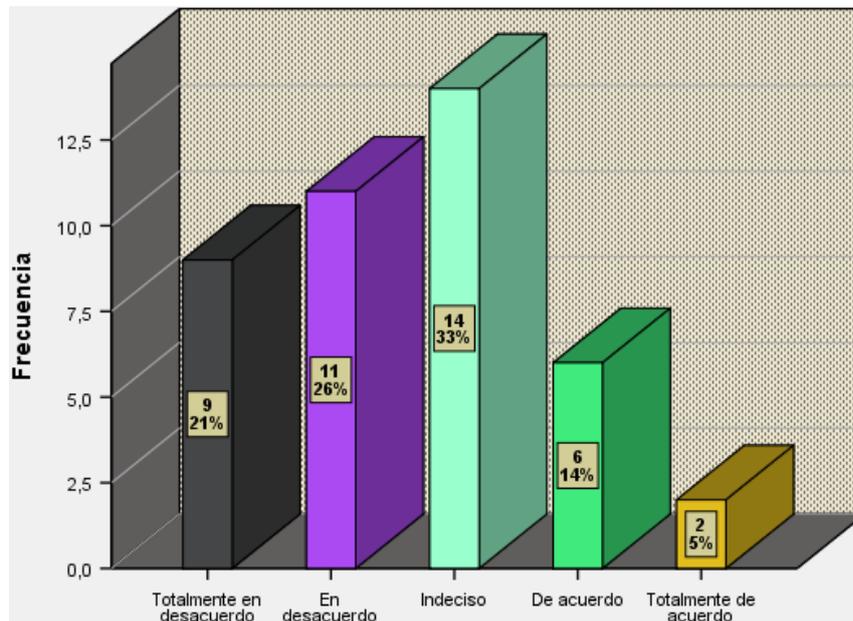


Figura 23

Determinación de la vida útil del activo de acuerdo al contrato de leasing.

Los gerentes de las empresas de transportes de la Provincia de Huancayo, respondieron: 9 de ellos manifiestan estar totalmente en desacuerdo, 11 de ellos manifiestan estar en desacuerdo, 14 de ellos manifestaron encontrarse indecisos, 6 de ellos manifiestan estar de acuerdo y 2 de ellos

manifiestan estar totalmente de acuerdo, los resultados nos muestran que en su mayoría desconocen que se debe determinar la vida útil de sus activos de acuerdo al tiempo estipulado en el contrato de leasing.

17. ¿La empresa de transportes considera, que la SUNAT no aceptaría una depreciación acelerada, fuera de la tabla impuesta por ellos mismos?

Tabla 18

Depreciación acelerada fuera de la tabla de SUNAT.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	8	19	19	19
En desacuerdo	12	29	29	48
Indeciso	11	26	26	74
De acuerdo	6	14	14	88
Totalmente de acuerdo	5	12	12	100
Total	42	100	100	

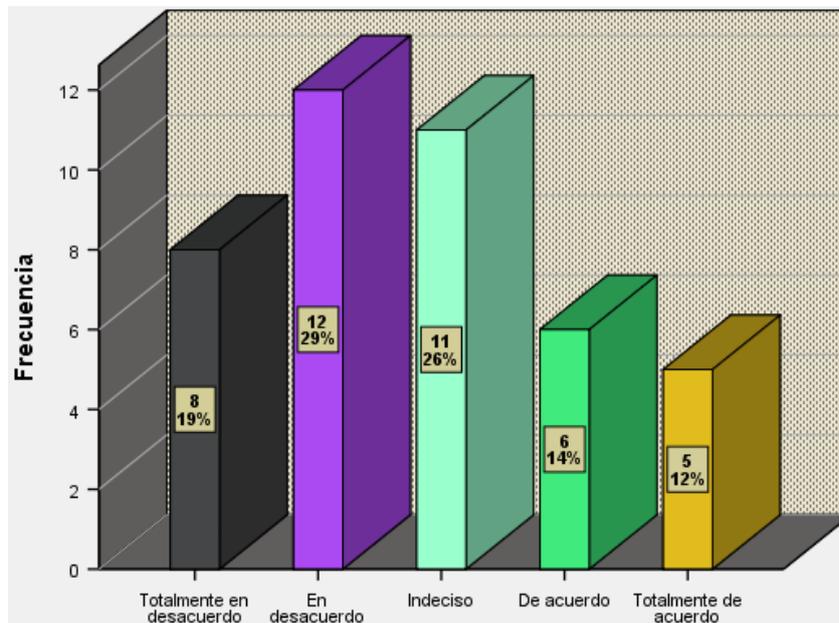


Figura 24

Depreciación acelerada fuera de la tabla de SUNAT.

Los gerentes de las empresas de transportes de la Provincia de Huancayo, respondieron: 8 de ellos manifiestan estar totalmente en desacuerdo, 12 de ellos manifiestan estar en desacuerdo, 11 de ellos manifestaron encontrarse indecisos, 6 de ellos manifiestan estar de acuerdo y 5 de ellos

manifiestan estar totalmente de acuerdo, los resultados nos muestran que en su mayoría desconocen que la SUNAT aceptaría una depreciación acelerada, fuera de la tabla impuesta por ellos mismos.

18. ¿La empresa de transportes considera que, mediante la depreciación acelerada, puede aumentar la cuota anual de depreciación de los bienes de sus activos inmovilizados?

Tabla 19

Depreciación acelerada para aumentar la cuota anual de depreciación.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Totalmente en desacuerdo	9	21	21	21
En desacuerdo	12	29	29	50
Indeciso	9	21	21	71
De acuerdo	9	21	21	93
Totalmente de acuerdo	3	7	7	100
Total	42	100	100	

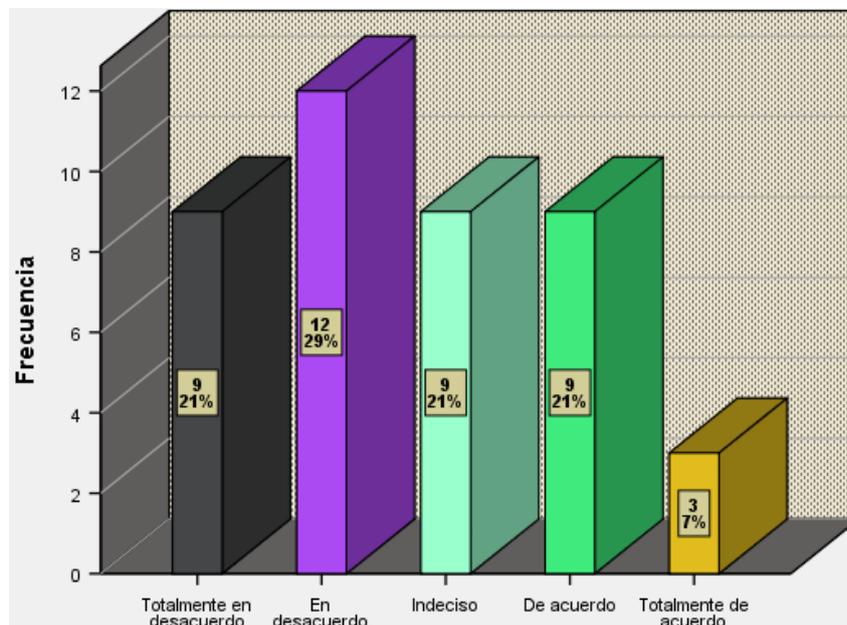


Figura 25

Depreciación acelerada para aumentar la cuota anual de depreciación.

Los gerentes de las empresas de transportes de la Provincia de Huancayo, respondieron: 9 de ellos manifiestan estar totalmente en desacuerdo, 12 de ellos manifiestan estar en desacuerdo, 9 de ellos manifestaron encontrarse indecisos, 9 de ellos manifiestan estar de acuerdo y 3 de ellos

manifiestan estar totalmente de acuerdo, los resultados nos muestran que en su mayoría desconocen la depreciación acelerada, puede aumentar la cuota anual de depreciación de los bienes de sus activos inmovilizados de cada una de sus empresas.

5.2. Contraste de hipótesis

5.2.1. Contrastación de la primera hipótesis específica.

Hipótesis alterna 1 (H_{a1}):

Existe relación directa y significativa entre el leasing y el impuesto a la renta en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo-2020.

Hipótesis nula 1 (H_{01}):

No existe relación directa y significativa entre el leasing y el impuesto a la renta en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo-2020.

Dentro de este proceso de contrastación de la primera hipótesis, proceso fundamental para sustentar estadísticamente los resultados de la investigación, se ha empleado la función estadística de la r de Rho de Spearman, análisis de los datos obtenidos de la medición de la variable leasing y la dimensión de impuesto a la renta respectivamente

Tabla 20
Relación de Leasing y el impuesto a la renta.

			Leasing	Impuesto a la Renta
Rho de Spearman	Leasing	Coefficiente de Correlación	1,000	,826**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	42	42
	Impuesto a la renta	Coefficiente de Correlación	,826**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	42	42

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

La puntuación mostrada, nos da como resultado el coeficiente de correlación r de Rho de Spearman de $= 0,826$, según la tabla existe una correlación positiva, entre la variable Leasing y la dimensión impuesto a la renta.

Nivel de significancia o riesgo:

$$\alpha = 0,05$$

$$G_l = 42 - 1$$

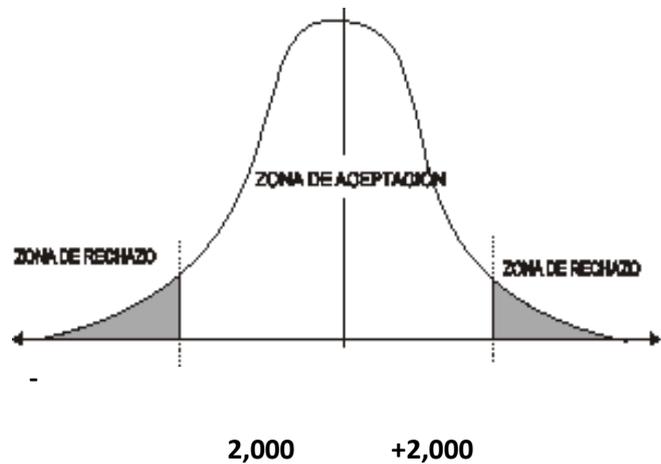
Valor critico = 2,000 Para una prueba a dos colas

Cálculo del estadístico de prueba:

$$n = 42$$

$$r = 0,826$$

$$t_c = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}$$



$$t_c = 9,268$$

Decisión estadística:

Puesto que la t calculada es mayor que la t teórica (t calculada $= 9,268 > t$ teórica $= 2,000$), en consecuencia, se rechaza la hipótesis nula (H_{01}) y se acepta la hipótesis alterna (H_{a1}). En el sentido que existe relación directa y significativa entre el leasing y el impuesto a la renta en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo-2020.

5.2.2. Contratación de la segunda hipótesis específica.

Hipótesis alterna 2 (H_{a2}):

Existe relación directa y significativa entre el leasing y el impuesto general a las ventas en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo-2020.

Hipótesis nula 2 (H_{02}):

No existe relación directa y significativa entre el leasing y el impuesto general a las ventas en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo-2020.

Dentro de este proceso de contrastación de la segunda hipótesis, proceso fundamental para sustentar estadísticamente los resultados de la investigación, se ha empleado la función estadística de la r de Rho de Spearman, análisis de los datos obtenidos de la medición de la variable leasing y la dimensión de impuesto general a las ventas respectivamente

Tabla 21
Relación de Leasing y el impuesto general a las ventas.

			Leasing	Impuesto general a las ventas
Rho de Spearman	Leasing	Coefficiente de Correlación	1,000	,841**
		Sig. (bilateral)	.	,000
	Impuesto general a las ventas	N	42	42
		Coefficiente de Correlación	,841**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	42	42

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

La puntuación mostrada, nos da como resultado el coeficiente de correlación r de Rho de Spearman de = 0,841, según la tabla existe una correlación positiva, entre la variable Leasing y la dimensión impuesto general a las ventas.

Nivel de significancia o riesgo:

$$\alpha = 0,05$$

$$G_l = 42 - 1$$

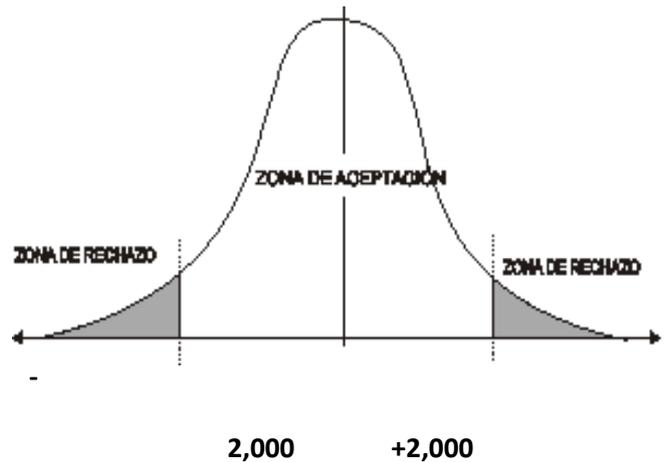
Valor critico = 2,000 Para una prueba a dos colas

Cálculo del estadístico de prueba:

$$n = 42$$

$$r = 0,841$$

$$t_c = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}$$



$$t_c = 9,831$$

Decisión estadística:

Puesto que la t calculada es mayor que la t teórica (t calculada = 9,831 > t teórica = 2,000), en consecuencia, se rechaza la hipótesis nula (H_{02}) y se acepta la hipótesis alterna (H_{a2}). En el sentido que existe relación directa y significativa entre el leasing y el impuesto general a las ventas en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo-2020.

5.2.3. Contratación de la tercera hipótesis específica.

Hipótesis alterna 2 (H_{a3}):

Existe relación directa y significativa entre el leasing y la depreciación acelerada en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo-2020.

Hipótesis nula 2 (H_{03}):

No existe relación directa y significativa entre el leasing y la depreciación acelerada en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo-2020.

Dentro de este proceso de contrastación de la tercera hipótesis, proceso fundamental para sustentar estadísticamente los resultados de la investigación, se ha empleado la función estadística de la r de Rho de Spearman, análisis de los datos obtenidos de la medición de la variable leasing y la dimensión depreciación acelerada respectivamente

Tabla 22
Relación de Leasing y depreciación acelerada.

			Leasing	Depreciación acelerada
Rho de Spearman	Leasing	Coefficiente de Correlación	1,000	,843**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	42	42
	Depreciación acelerada	Coefficiente de Correlación	,843**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	42	42

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

La puntuación mostrada, nos da como resultado el coeficiente de correlación r de Rho de Spearman de = 0,843, según la tabla existe una correlación positiva, entre la variable Leasing y la dimensión depreciación acelerada.

Nivel de significancia o riesgo:

$$\alpha = 0,05$$

$$G_l = 42 - 1$$

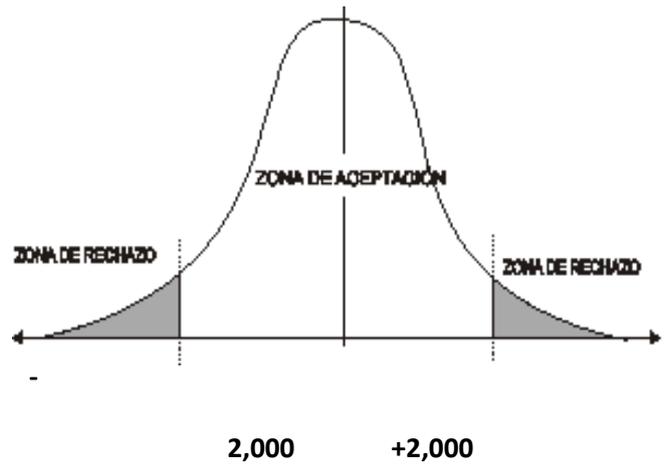
Valor critico = 2,000 Para una prueba a dos colas

Cálculo del estadístico de prueba:

$$n = 42$$

$$r = 0,843$$

$$t_c = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}$$



$$t_c = 9,912$$

Decisión estadística:

Puesto que la t calculada es mayor que la t teórica (t calculada = 9,912 > t teórica = 2,000), en consecuencia, se rechaza la hipótesis nula (H_{03}) y se acepta la hipótesis alterna (H_{a3}). En el sentido que existe relación directa y significativa entre el leasing y la depreciación acelerada en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo-2020.

5.2.4. Contratación de la hipótesis general.

Hipótesis alterna (H_a):

Existe relación directa y significativa entre el leasing y los beneficios tributarios en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo -2020.

Hipótesis nula (H_0):

No existe relación directa y significativa entre el leasing y los beneficios tributarios en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo -2020.

Dentro de este proceso de contratación de la hipótesis general, proceso fundamental para sustentar estadísticamente los resultados de la investigación, se ha empleado la función estadística de la r de Rho de Spearman, análisis de los datos obtenidos de la medición de la variable leasing y la variable Beneficios tributarios respectivamente.

Tabla 23
Relación de Leasing y Beneficio tributario.

			Leasing	Beneficio Tributario
Rho de Spearman	Leasing	Coefficiente de Correlación	1,000	,927**
		Sig. (bilateral)	.	,000
	Beneficio Tributario	Coefficiente de Correlación	,927**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	42	42

** . La correlación es significativa en el nivel 0,01 (bilateral).

La puntuación mostrada, nos da como resultado el coeficiente de correlación r de Rho de Spearman de = 0,927, según la tabla existe una correlación positiva, entre la variable Leasing y la variable beneficio tributario respectivamente.

Nivel de significancia o riesgo:

$$\alpha = 0,05$$

$$G_l = 42 - 1$$

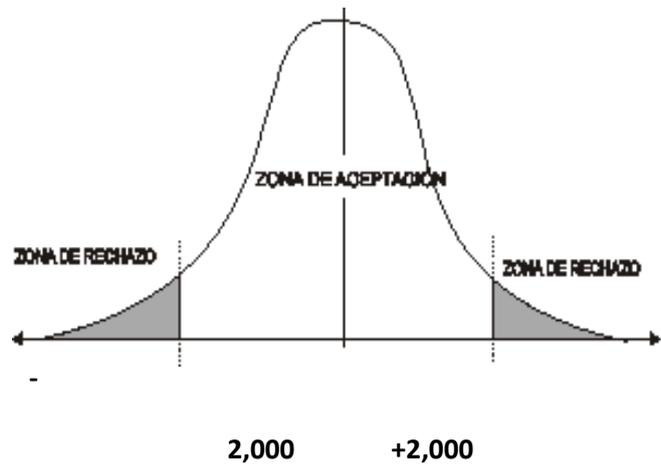
Valor critico = 2,000 Para una prueba a dos colas

Cálculo del estadístico de prueba:

$$n = 42$$

$$r = 0,927$$

$$t_c = \frac{r\sqrt{n-2}}{\sqrt{1-r^2}}$$



$$t_c = 15,632$$

Decisión estadística:

Puesto que la t calculada es mayor que la t teórica (t calculada = 15,632 > t teórica = 2,000), en consecuencia, se rechaza la hipótesis nula (H_0) y se acepta la hipótesis alterna (H_a). En el sentido que existe relación directa y significativa entre el leasing y los beneficios tributarios en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo -2020.

ANÁLISIS Y DISCUSIÓN DE RESULTADOS

En este apartado se describe un análisis respecto a investigaciones desarrolladas con anterioridad por otros investigadores que se centran en el estudio de las variables motivo de la presente investigación como es el leasing y el beneficio tributario.

Seguidamente se realiza el análisis y discusión de resultados con los antecedentes mencionados en las bases teóricas de esta investigación plasmados en el capítulo del marco teórico.

En la tesis “Beneficios tributarios del financiamiento vía leasing desde la perspectiva de los cambios que propone la reforma tributaria” presentado por el bachiller Patricio López Pizarro en el año 2016, en el país de Chile, en la universidad de Chile de la unidad de posgrado de la facultad de economía y negocios, para optar al grado de magíster en tributación (López, 2016) donde nos alcanza las siguientes conclusiones.

“Este trabajo tiene como objetivo principal investigar los efectos de la reforma tributaria en el financiamiento de activos a través del producto leasing y comparar las ventajas de este respecto del financiamiento tradicional a través de los distintos productos que ofrece la banca tradicional. La primera parte comprende la historia del leasing, sus ventajas, beneficios tributarios y el comportamiento y uso en el tiempo, analizados de la perspectiva tributaria y los efectos para cada régimen, en empresas pequeñas y medianas. La segunda parte comprende básicamente la aplicación práctica

de todos los conceptos anteriores, analizando distintas alternativas de financiamientos de activos, tales como vehículos y maquinarias y también, en bienes inmobiliarios, fundamentalmente en aquellos relacionadas con las empresas (oficinas, plantas, edificios), para finalmente llegar a las conclusiones finales de la investigación, las que muestran en que caso es más conveniente cada alternativa, atendidos los beneficios propios del producto y los que la reforma plantea, especialmente para todos los contribuyentes incorporados en el artículo 14 de la norma.

En concordancia con nuestro trabajo investigativo, se puede aludir, a la investigación realizada por (Lopez,2016), Asimismo, se puede concordar con los resultados mostrados en la cual se presenta algunas similitudes en referencia a nuestra investigación realizada, en vista que las empresas adquiriendo activos con la modalidad de leasing crearían un escudo fiscal frente a la administración tributaria todo ello con la finalidad de poder mantener sus unidades de transporte de carga renovado, en cada una de las empresas que forman parte del estudio.

Por otra parte, en la tesis “Leasing y su incidencia en la gestión tributaria en transporte campos, Pátapo 2016” presentado por la Bachiller Jahayra Orfelinda Campos Requejo, en el año 2018, a la Universidad Cesar Vallejo (Campos, 2018) nos presenta las siguientes conclusiones:

La empresa Campos, por primera vez es que accede a este tipo de financiamiento, ya que sus anteriores adquisiciones los realizó al contado mediante el aporte de los socios. Mediante el leasing financiero celebrado con la entidad financiera BBVA, logró la empresa disminuir el impuesto a la renta en un 7.03%, porque obtuvo el beneficio del escudo fiscal por los intereses pagados que ascendieron a 21,607.54 y la depreciación acelerada anual de 45466.67. Sin embargo, se ve afectada su utilidad neta. La empresa no aplicada ningún beneficio para disminuir su impuesto a la renta los cuales se han mantenido constantes desde el 2014 al 2015, y en 2016 se ve una disminución del impuesto a la renta por el arrendamiento financiero

(leasing). El leasing financiero se evaluó para una maquinaria pesada, en un periodo de 3 años a la entidad Financiera BBVA, con una tasa preferencial del 16.5% anual. Y la cuota mensual de pago al banco es de S/. 6,618.19, donde se accede a un crédito fiscal con el IGV que se paga mensual al banco. El impacto del leasing en la gestión tributaria al disminuir del 16.5% al 7.03%, afecta negativamente en las utilidades netas, así mismo en el crédito fiscal del IGV el cual se ve reflejado en las cuotas mensuales que se amortiza al banco, la depreciación del leasing es mayor comparado si la compra fuera al contado. (Campos, 2018).

Asimismo, en correspondencia a los resultados de la investigación de (Campos,2018) se puede precisar que mediante el uso de la herramienta financiera del leasing se puede deducir los impuestos y al mismo tiempo generar una renovación de nuestras maquinarias, efecto de deducción tanto del impuesto a la renta como el beneficio del IGV, del mismo modo, en nuestro contexto de estudio, como son las empresas de transportes de carga de la Provincia de Huancayo se determinó el grado de relación directa que tienen estas dos variables y que generarían un beneficio fiscal la adquisición de activos mediante el leasing financiero cosa que repercutiría positivamente en una buena gestión tributaria.

Por último, en la tesis titulado “Leasing financiero y su incidencia tributaria en la empresa despensa peruana S.A Chiclayo-2017” presentado por la Bachiller Bustamante Chamaya Karin Junet, en el año 2018, a la Universidad Señor de Sipán, para optar el título profesional de contadora pública en la Facultad de ciencias empresariales de la escuela académica profesional de contabilidad, (Bustamante, 2018) donde concluye lo siguiente:

“Ha quedado demostrado que la incidencia tributaria del leasing financiero en la Empresa Despensa Peruana S.A tiene incidencia positiva al momento del cálculo de los impuestos tales como impuesto a la renta y pago de IGV mensual. En cuanto a la incidencia de impuesto a la renta al adquirir activo fijo mediante leasing financiero

tenemos un pago menor en participación de trabajadores en S/ 2 775.65 que influye a tener una diferencia favorable de S/ 8 825.45, Impuesto a la Renta neta por pagar, haciendo un total de ahorro fiscal para la empresa de S/ 11 601.10. De igual manera en el análisis realizado para determinar la diferencia del Impuesto General a las Ventas entre compra directamente a proveedor vs Banco Cliente tenemos un crédito fiscal mayor en S/ 5 135.69, siendo este beneficioso para la empresa. Al analizar la incidencia en el estado de situación financiera tenemos un aumento simultaneo de S/ 258.474.58 tanto en activo como pasivo, donde se muestra la variación sin la adquisición y con la adquisición del leasing financiero, en estado de resultados se puede apreciar que las utilidades netas son mayores en S/ 4 814.77 al obtener un activo fijo mediante leasing financiero, esta diferencia hace la empresa más rentable y tener mayor liquidez para afrontar sus obligaciones con terceros”

Por último, referente a esta ultima investigación presentada por (Bustamante, 2018) donde demuestra ampliamente que el leasing financiero tiene una incidencia favorable al momento del cálculo de los impuestos tales como impuesto a la renta y pago de IGV mensual, del mismo modo se coincide con los resultados obtenidos y ratificamos que las variables leasing y beneficio tributario se relacionan directamente dentro del contexto en estudio como es las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo, asimismo, la adquisición mediante el leasing en sus distintas modalidades no solo genera una mayor deducibilidad tributariamente, si no que nos permite renovar las unidades de transporte a fin de poder optimizar con eficiencia el servicio que ofrecen las empresas de este sector de carga.

CONCLUSIONES

1. Mediante el estudio se determinó que existe una relación entre el leasing y los beneficios tributarios respecto a las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo -2020, los resultados después de la medición de las variables nos confirman estadísticamente que el coeficiente de correlación r de Rho de Spearman = 0.927 es favorable, lo cual con esta puntuación nos permite ratificar que el grado de relación entre estas variables es directa y significativa, por ello cabe precisar que la adquisición de activos mediante las distintas modalidades del leasing como son el financiero, operativo y el Retroleasing o leaseback nos acarrea un beneficio fiscal respecto al Impuesto a la renta, Impuesto general a las ventas y la depreciación acelerada que se le da al activo a fin de poder deducir impuestos a las ganancias.

2. Se ha determinado que existe relación entre el leasing y el Impuesto a la renta en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo-2020, estos resultados han sido validados con el coeficiente de correlación r de Rho de Spearman = 0,826, a partir de ello podemos afirmar que el leasing como medio de arrendamiento financiero de un activo inmovilizado se relaciona directamente con la deducción de impuesto a la renta en vista que los gastos de mantenimiento, reparación, gasto de funcionamiento, seguros entre otros se pueden deducir. Mas por el contrario los intereses generados por cada cuota del leasing son deducibles en su totalidad.

3. Se ha determinado el grado de relación que existe entre el leasing y el Impuesto general a las ventas en las empresas de transporte de carga de la provincia de Huancayo-2020, dentro del análisis estadístico se determinó mediante el coeficiente de correlación r de Rho de Spearman = 0,841, lo cual nos ampara para ratificar que existe una relación directa y significativa entre el leasing y el impuesto a la renta, a partir de ello podemos afirmar que nos acarrea un beneficio del crédito fiscal, la

adquisición de activos para nuestra empresa de transportes mediante la modalidad financiera del leasing operación que beneficia en referencia al impuesto general a las ventas.

4. Se ha determinado que existe relación entre el leasing y la depreciación acelerada en las empresas de transporte de carga de la provincia de Huancayo-2020, estos resultados han sido validados con el coeficiente de correlación r de Rho de Spearman = 0.843, por o tanto se puede afirmar que la depreciación respecto a un activo se puede acelerar, su vida útil, conforme al contrato de leasing pactado, operación tributaria que beneficiara incrementando los gastos a deducir a fin de lograr un mejor beneficio tributario considerando los gastos deducibles del impuesto a la renta.

RECOMENDACIONES

1. A los accionistas, de las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo, que al momento de adquirir o renovar sus unidades de transporte optar mediante la modalidad de leasing a fin de generar un beneficio fiscal, que se aplicara en los procedimientos de deducción del impuesto a la renta ya que muchos de los gastos que genera los activos son deducibles, así como los intereses de las cuotas a pagar, por otra parte acarrearían el uso de un buen crédito fiscal respecto al activo adquirido.

2. A los contadores de las empresas de transportes de carga de la Provincia de Huancayo, a motivar la adquisición de unidades de transporte por medio del leasing, a fin de que, en condición de contadores puedan proyectar lo gastos deducibles respecto al impuesto a la renta de forma anual y generar una mejor planificación tributaria de acuerdo al artículo 37 de la Ley del impuesto a la renta.

3. . A los accionistas de las empresas de transportes de la Provincia de Huancayo, aprovechar el crédito fiscal, acarreada por la operación del leasing, en la compra y renovación del activo respecto al impuesto general a las ventas, lo cual les permitirá generar un beneficio fiscal favorable para las empresas de este sector.

4. A los contadores de las empresas de transporte de la Provincia de Huancayo, a poder dar uso a la depreciación acelerada respecto a los activos adquiridos por medio del leasing financiero con el único propósito de generar un escudo fiscal en beneficio de las empresas de este sector comercial, ya que tributariamente nos es permitido por la administración tributaria de acuerdo a la Decreto legislativo N° 299 en su artículo 18°, y el tiempo a depreciar es de acuerdo al contrato de leasing (Arrendamiento financiero).

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alvares Isla, M. (2019). Modalidades del Leasing. Actualidad Empresarial, VIII.
- Alvarez Isla, M. (2017). Leaseback es lo mismo que el leasing. Actualidad Empresarial, VII-1.
- Alvarez Isla, M. (2019). Modalidades de leasing. Actualidad Empresarial, VII-2.
- Apaza Meza, M. (1999). análisis e Interpretación de los Estados Financieros y Gestión Financiera. Lima-Perú: Instituto de Investigación El pacifico EIRL.
- Apazo Meza, M. (1999). Analisis e Interpretación de los Estados financieros y Gestión Financiera. Lima - Perú: Instituto de Investigación El Pacífico EIRL.
- Asesor empresarial. (2018). Impuesto a la Renta a la Empresas. Lima: Entrelíneas S.R.L.
- Barzola Yarasca, P. D. (2011). Beneficios Tributarios en el IGV. y el Impuesto a la Renta. Lima - Perú: Gaceta Jurídica.
- Benítez, T. (2017). Incidencia del arrendamiento financiero (Leasing) y sus beneficios en la mejora de la gestión financiera y tributaria en las empresas de transportes del Distrito de Trujillo: transportes Joselito S.A.C. Trujillo - Perú: Universidad Nacional de Trujillo.
- Bernal, C. (2016). Metodología de la INVESTIGACIÓN. Bogotá: Pearson educación de Colombia S.A.S.
- Bustamante, K. (2018). Leasing financiero y su incidencia tributaria en la empresa despensa peruana S.A Chiclayo-2017. Pimentel - Perú: Universidad Señor de Sipan.
- Campos, J. (2018). Leasing y su incidencia en la gestión tributaria en transporte campos, Pátapo 2016. Lima- Perú: Universidad Cesar Vallejo.
- Carrasco, S. (2017). Metodología de la Investigación Científica. Lima - Peru: San Marcos E.I.R.L.
- Centro Interamericano de Administración Tributaria, C. (2018). Diseño y Evaluación de Incentivos Tributarios en países en desarrollo. CAT.

Decreto de Urgencia N° 013-2020. (22 de 01 de 2020). Decreto de Uurgencia Que Promueve el Financiamiento de la MIPYME, Emprendimientos Y STARTUPS. LIMA, PERU.

Decreto Legislativo 299. (26 de Julio de 1984). Decreto Legislativo 299. Decreto Legislativo 299. Lima, Perú: Congreso de la República.

Durand Vásquez, P. (2018). Beneficios e Incentivos Tributarios a través de la Reducción o Eliminación del Impuesto a la Renta y del Impuesto General a Las Ventas. Lima - Perú: Departamento de Investigación y documentación Parlamentaria.

Fernández, G., & Riojas, S. (2018). Arrendamiento financiero y su influencia en la gestión tributaria de la empresa inversiones OCHOA HNOS S.A.C., Callao 2017. LIma - Perú: Universidad Privada del Norte.

Flores Gallegos, J., & Ramos Romero, G. (2019). Manual Tributario 2018. Lima - Perú: Instituto Pacífico Editores SAC.

Flores, M. (2017). 100 Casos Practicos del IGV. e ISC. Lima - Per.

Fundación IFRS. (enero de 2016).

https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_publ/con_nor_co/oficializada/ES_GVT_IFRS_16_2016.pdf. Obtenido de

https://www.mef.gob.pe/contenidos/conta_publ/con_nor_co/oficializada/ES_GVT_IFRS_16_2016.pdf

Gomez, R. (2019). Leasing. S.I. Gaceta Juridica, 192, 7-13.

Hernandez. (2014). Metodologia de la investigacion.

Kerlinger. (2015). Investigación del comportamiento técnicas y metodología.

López, P. (2016). Beneficios tributarios del financiamiento via leasing desde la perspectiva de los cambios que propone la reforma tributaria. Santiago de Chile: Universidad de Chile.

Luján, L. (2017). Las operaciones de leasing financiero y su tratamiento tributario. La Paz - Bolivia: Universidad Mayor de San Andres.

- Manrique Flores, L. (2017). 100 Casos Prácticos del IGV e ISC. Lima - Perú: Real Times E.I.R.L.
- Matos, G. (2016). El Contrato de Leasing. Madrid- España: Universidad UNED.
- MINING-PRESS. (10 de 03 de 2014). ASBAC: Leasing es la Principal Fuente de Financiamiento de las empresas. D&C SRL.
- Montesdeoca, B., & Almeida, C. (2020). El Leasing Financiero una herramienta jurídica y económica subutilizada en Ecuador. USFQ LAW REVIEW, 5-6.
- Münch, L., & Angeles, E. (2012). Metodos y tecnicas de Investigación. Mexico D.F.: Editorial Trillas.
- Ortega Salvarria, R. (2020). NIIF 16 "Arrendamientos". Gaceta Jurídica, 100.
- Picón, J. (2017). Deducción del impuesto a la renta empresarial. Lima: Dogma ediciones.
- Real Academia Española. (2001). Diccionario de la Real Academia de la Lengua Española. Madrid - España: RAE.
- Reyna, F. (2016). Caracterización del arrendamiento financiero (Leasing) de las empresas de transporte del Perú: caso empresa M Y N SRL. Trujillo, 2016. Trujillo - Perú: Universidad Católica los Ángeles de Chimbote.
- Rojas, R. (2018). Tratamiento financiero contable y tributario del leasing en Chile. Universidad de Chile, 5-6.
- Ruiz de Castilla , P. (2013). Inmunidad Inafectación, Exoneración, Beneficios e Incentivos Tributarios. Obtenido de <http://revistas.pucp.edu.pe/index.php/forojuridico/article/view/13808>
- Sánchez, H., & Reyes, C. (2017). Metodología y diseños en la investigación científica. Lima - Perú: Business Support Aneth S.R.L.
- Valderrama, S. (2015). Pasos Para Elaborar Proyectos de Investigación Científica Cuantitativa, Cualitativa y Mixta. Lima - Perú: San Marcos.

Vásquez, S. (2018). La operación de leasing financiero: supuesto concreto de conexión contractual. Universidad Iberoamericana Puebla, 5-6.

Anexos

Anexo N°1

Matriz de consistencia**TÍTULO:** LEASING Y LA GESTIÓN TRIBUTARIA EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE DE CARGA DE LA PROVINCIA DE HUANCAYO -2020.

PROBLEMA	OBJETIVOS	HIPÓTESIS	MARCO TEÓRICO	VARIABLES y DIMENSIONES	METODOLOGÍA
<p>PROBLEMA GENERAL: ¿Qué relación tiene el leasing y los beneficios tributarios en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo -2020?</p> <p>PROBLEMAS ESPECÍFICOS:</p> <p>a. ¿Qué relación tiene el leasing y el Impuesto a la renta en las empresas de transporte de carga de la provincia de Huancayo-2020?</p> <p>b. ¿Qué relación tiene el leasing y el Impuesto general a las ventas en las empresas de transporte de carga de la provincia de Huancayo -2020?</p> <p>c. ¿Qué relación tiene el leasing y la depreciación acelerada en las empresas de transporte de carga de la provincia de Huancayo -2020?</p>	<p>OBJETIVO GENERAL: Describir la relación que existe entre el leasing y los beneficios tributarios en las empresas de transporte de carga de la provincia de Huancayo -2020.</p> <p>OBJETIVOS ESPECÍFICOS:</p> <p>a. Describir la relación que existe entre el leasing y el Impuesto a la renta en las empresas de transporte de carga de la provincia de Huancayo-2020.</p> <p>b. Describir la relación que existe entre el leasing y el Impuesto general a las ventas en las empresas de transporte de carga de la provincia de Huancayo-2020.</p> <p>c. Describir la relación que existe entre el leasing y la depreciación acelerada en las empresas de transporte de carga de la provincia de Huancayo-2020.</p>	<p>HIPÓTESIS GENERAL Existe relación directa y significativa entre el leasing y los beneficios tributarios en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo -2020.</p> <p>HIPÓTESIS ESPECÍFICAS:</p> <p>a. Existe relación directa y significativa entre el leasing y el impuesto a la renta en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo-2020.</p> <p>b. Existe relación directa y significativa entre el leasing y el impuesto general a las ventas en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo-2020.</p> <p>c. existe relación directa y significativa entre el leasing y la depreciación acelerada en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo-2020.</p>	<p>Variable X Leasing. “Es un contrato mercantil, por el cual se adquiere un bien o inmueble que dependerá de la situación empresarial de la organización y sus necesidades, participa una parte denominada sociedad Leasing concede a otra parte llamada tomador el uso y goce de un bien. (Montoya, 2013, p. 15).</p> <p>Variable Y Beneficios Tributarios. Según (Barzola Yarasca. 2011), Un beneficio tributario, al igual que en el supuesto de una exoneración, el hecho imponible si se produce en la realidad, con el 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>	<p>PRIMERA VARIABLE: (X) Leasing</p> <p>DIMENSIONES DE “X”</p> <ul style="list-style-type: none"> - Leasing financiero - Leasing operativo - Retroleasing o leaseback <p>SEGUNDA VARIABLE (Y) Beneficios Tributarios</p> <p>DIMENSIONES DE “Y”</p> <ul style="list-style-type: none"> - Impuesto a la renta - Impuesto General a las Ventas. - Depreciación acelerada 	<p>Tipo de investigación</p> <ul style="list-style-type: none"> • Aplicada <p>Nivel de investigación</p> <ul style="list-style-type: none"> • Descriptivo <p>Diseño: No experimental</p> <p>M= Muestra Ox= Leasing Oy= Beneficios Tributarios r= Relación</p> <p>TÉCNICA</p> <ul style="list-style-type: none"> • Encuesta <p>INSTRUMENTO</p> <ul style="list-style-type: none"> • Cuestionario <p>POBLACIÓN. La población está constituida por las 92 empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo.</p> <p>Fuente: SUNAT-2020</p> <p>MUESTRA. La muestra está constituida únicamente por 42 empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo, estas empresas seleccionadas en forma no probabilística y de un muestreo aleatorio, estratificado.</p>

Anexo N°2

Matriz de operacionalización de variables

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIONES	INDICADORES
Leasing	Para (Alvarez Isla, Leaseback es lo mismo que el leasing, 2017), se denomina así al contrato de arrendamiento financiero entre un arrendatario (empresa) y un arrendador (entidad financiera o banco) con opción de compra obligatoria. Esto quiere decir que, a través de este contrato, el banco adquiere un activo (bienes muebles, inmuebles, maquinarias y equipos) que requiere la empresa, para su uso y goce por un tiempo establecido, a cambio del pago de cuotas por utilización del bien	El Leasing como contrato de financiamiento por el cual un arrendatario (usuario) toma en locación o alquiler de una entidad financiera un activo o bien de capital, adquirido previamente por la entidad financiera, a pedido del arrendatario, dentro de los cuales existe el leasing operativo, el leasing inmobiliario y el Leasing de retro o and léase back el plazo de este arriendo tiene una duración de acuerdo a lo establecido por las partes convenientes.	Leasing operativo	Arrendador responsable del mantenimiento y seguro
				No se amortiza
				Opción de cancelación
			Leasing inmobiliario	Para Adquisición de bien inmueble
				Arrendamiento por un plazo determinado e irrevocable
				Adquisición por valor residual
			Retroleasing o leaseback	Venta de un bien y arrendamiento
				Contrato comercial e impositivo
				Opción de compra
Beneficios Tributarios	Para (Durand Vásquez, 2018), de acuerdo con el Tribunal Constitucional (TC), los beneficios tributarios, que sólo pueden ser determinados por ley, son tratamientos mediante los que el Estado otorga una disminución total o parcial del monto de la obligación tributaria o la postergación de la exigibilidad de dicha obligación. Según el TC, los beneficios tributarios pueden manifestarse a través de la infestación, la inmunidad o la exoneración.	Se trata de disposiciones especiales que establecen exclusiones, créditos, tasas preferentes o aplazamientos de obligaciones tributarias. Los incentivos tributarios pueden adoptar formas de exoneraciones temporales de impuestos, deducciones aplicables a determinados tipos de gastos o reducciones de los aranceles de importación o los derechos de aduanas.	Impuesto a la renta	Beneficio Fiscal con el Interés financiero
			Impuesto General a las Ventas	Beneficio del crédito fiscal
			Depreciación	Depreciación acelerada

Anexo N° 03:

Matriz de recolección de datos

VARIABLE	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DEFINICIÓN OPERACIONAL	DIMENSIÓN	INDICADORES	REACTIVO	INSTRUMENTO	INFORMANTE
Leasing	Para (Alvarez Isla, Leaseback es lo mismo que el leasing, 2017), se denomina así al contrato de arrendamiento financiero entre un arrendatario (empresa) y un arrendador (entidad financiera o banco) con opción de compra obligatoria. Esto quiere decir que, a través de este contrato, el banco adquiere un activo (bienes muebles, inmuebles, maquinarias y equipos) que requiere la empresa, para su uso y goce por un tiempo establecido, a cambio del pago de cuotas por utilización del bien	El Leasing como contrato de financiamiento por el cual un arrendatario (usuario) toma en locación o alquiler de una entidad financiera un activo o bien de capital, adquirido previamente por la entidad financiera, a pedido del arrendatario, dentro de los cuales existe el leasing operativo, el leasing inmobiliario y el Leasing de retro o and léase back el plazo de este arriendo tiene una duración de acuerdo a lo establecido por las partes convenientes.	Leasing financiero	Arrendador responsable del mantenimiento y seguro	1	Cuestionario de preguntas tipo escala de Likert	Los contadores de las 42 empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo.
				No se amortiza	2		
				Opción de cancelación	3		
			Leasing operativo	Para Adquisición de bien inmueble	4		
				Arrendamiento por un plazo determinado e irrevocable	5		
				Adquisición por valor residual	6		
			Retroleasing o leaseback	Venta de un bien y arrendamiento	7		
				Contrato comercial e impositivo	8		
				Opción de compra	9		
Beneficios Tributarios	Para (Durand Vásquez, 2018), de acuerdo con el Tribunal Constitucional (TC), los beneficios tributarios, que sólo pueden ser determinados por ley, son tratamientos mediante los que el Estado otorga una disminución total o parcial del monto de la obligación tributaria o la postergación de la exigibilidad de dicha obligación. Según el TC, los beneficios tributarios pueden manifestarse a través de la infestación, la inmunidad o la exoneración.	Se trata de disposiciones especiales que establecen exclusiones, créditos, tasas preferentes o aplazamientos de obligaciones tributarias. Los incentivos tributarios pueden adoptar formas de exoneraciones temporales de impuestos, deducciones aplicables a determinados tipos de gastos o reducciones de los aranceles de importación o los derechos de aduanas.	Impuesto a la renta	Beneficio Fiscal con el Interés financiero	10	Cuestionario de preguntas tipo escala de Likert	FUENTE: SUNAT -2020.
					11		
					12		
			Impuesto General a las Ventas	Beneficio del crédito fiscal	13		
					14		
					15		
Depreciación acelerada	Depreciación acelerada	16					
		17					
		18					

INSTRUMENTOS DE INVESTIGACIÓN



UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES

Facultad de Ciencias Administrativas y Contables

El tema de investigación es: “Leasing y la gestión tributaria en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo -2020”.

Señor (a) gerente (a) de la empresa de transporte de carga de la Provincia de Huancayo, esperamos su colaboración, respondiendo con sinceridad el presente cuestionario. La prueba es anónima.

Lea Usted con atención y conteste a las preguntas marcando con una “x” en una sola alternativa.

Totalmente en desacuerdo	
En desacuerdo	
Indeciso	
De acuerdo	
Totalmente de acuerdo	

VARIABLE 1: LEASING					
PREGUNTAS		Alternativas de Respuestas			
Leasing Financiero					
	¿La empresa de transportes considera que los gastos de reparación y mantenimiento como los riesgos técnicos y de obsolescencia del activo adquirido mediante el leasing, corren a cargo del arrendador?				
	¿La empresa de transportes considera que, al adquirir un activo mediante el leasing financiero, será una exigencia				

	amortizar?					
	¿La empresa de transportes considera que, al adquirir un activo mediante leasing financiero, tendrá la opción de compra a un costo muy debajo del mercado?					
Leasing operativo						
	¿La empresa de transportes considera que para la adquisición de un bien inmueble debe optar por el leasing operativo?					
	¿La empresa de transportes considera que el contrato de leasing operativo, es determinado en un plazo que se puede revocar?					
	¿La empresa de transportes considera que el pago para la opción de compra al termino de leasing, es a un valor residual que no trae ningún beneficio?					
Retroleasing o leaseback.						
	¿La empresa de transportes considera que la opción de Retro leasing o Leaseback, es una forma de adquirir capitalización, perdiendo los benéficos del activo a adquirir?					
	¿La empresa de transportes considera, que bajo el Retro leasing o Leaseback, no genere un beneficio en el incremento de la productividad?					
	¿La empresa de transportes considera que puede ejercer la opción de compra de sus mismos activos, que están arrendados mediante esta modalidad de leasing?					

VARIABLE 2: BENEFICIOS TRIBUTARIOS						
PREGUNTAS		Alternativas de Respuestas				
Impuesto a la renta						
	¿La empresa de transportes considera que los gastos incurridos por mantenimiento, seguro y reparación, del activo, obtenido por leasing, nos acarrea un beneficio fiscal?					
	¿La empresa de transportes considera que adquirir nuestros activos, por medio del leasing, nos genera un escudo fiscal frente a la SUNAT?					
	¿La empresa de transportes considera que los intereses generados por la operación leasing, es 100% deducible para la administración tributaria?					
Impuesto General a las Ventas						
	¿La empresa de transportes considera que la realización de la operación de leasing, nos genera un beneficio de crédito fiscal?					
	¿La empresa de transportes considera que es deducible como					

	gasto, cada uno de las cuotas desembolsadas por concepto de pago de cuotas de leasing?					
	¿La empresa de transportes considera que, como arrendatario del bien, resultará deducible del impuesto a las ganancias de los cánones pagados al locador de los bienes?					
Depreciación acelerada						
	¿La empresa de transportes considera que debe determinar la vida útil de sus activos de acuerdo al tiempo estipulado en el contrato de leasing?					
	¿La empresa de transportes considera, que la SUNAT no aceptaría una depreciación acelerada, fuera de la tabla impuesta por ellos mismos?					
	¿La empresa de transportes considera que, mediante la depreciación acelerada, puede aumentar la cuota anual de depreciación de los bienes de sus activos inmovilizados?					

Anexo N° 5

Confiabilidad del Instrumento

Según Namakforoosh (2002). “Es necesario que dichos instrumentos consideren características principales que una de ellas es: Confiabilidad; la exactitud y precisión de los procedimientos de medición” (p.33)

El instrumento que se utilizó para la medición de las variables en la investigación, fue sometido al proceso de confiabilidad, para de esta manera presentar resultados consistentes y coherentes y al ser aplicada el mismo instrumento en diferentes tiempos y momentos refleje iguales resultados, de esta forma tener el grado de confiabilidad que produce el instrumento antes de ser aplicada. Para este proceso de confiabilidad se trabajó con el programa SPSS versión 25, lo cual nos muestra una puntuación favorable, cabe precisar que se este proceso se determinó por medio del coeficiente Alfa de Cronbach

Alfa de Cronbach, este coeficiente estadístico que ayuda a estimar la confiabilidad de una prueba (instrumento), o de cualquier compuesto obtenido a partir de la suma de varias mediciones.

Según (Córdova, Instrumentos de investigación, 2018) “este coeficiente sirve para determinar el nivel de confiabilidad de un instrumento politómico” (p.139)

Seguidamente presentamos el resumen de procesamiento de casos de la primera variable (Leasing) en la siguiente tabla.

Resumen de Procesamiento de casos

		<i>N</i>	<i>%</i>
	Válido	42	100,0
<i>Casos</i>	Excluido	0	,0
	Total	42	100,0

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

Estadísticas de Fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,894	9

De lo visualizado en la tabla estadística de fiabilidad los resultados nos muestran un coeficiente de Alfa de Cronbach de 0,894, podemos interpretar que el grado de confiabilidad del instrumento, es alta, lo que los datos obtenidos de la aplicación de este instrumento son fiables para la investigación y la medición de la variable.

Según (Córdova, Estadística aplicada a la investigación, 2016, pág. 104) nos muestra la tabla de categorías de la cual se tomó como referencia.

	ESCALA	CATEGORIA
Tabla De Categorías	$r = 1$	Confiabilidad perfecta
	$0,90 \leq r \leq 0,99$	Confiabilidad muy alta
	$0,70 \leq r \leq 0,89$	Confiabilidad alta
	$0,60 \leq r \leq 0,69$	Confiabilidad aceptable
	$0,40 \leq r \leq 0,59$	Confiabilidad moderada
	$0,30 \leq r \leq 0,39$	Confiabilidad baja
	$0,10 \leq r \leq 0,29$	Confiabilidad muy baja
	$0,01 \leq r \leq 0,09$	Confiabilidad despreciable
	$r = 0$	Confiabilidad nula

También, con relación a la segunda variable Beneficio Tributaria, los resultados del grado de confiabilidad mediante la aplicación del coeficiente de Alfa de Cronbach es: 0,936 como se muestra en la siguiente tabla estadística.

Resumen de Procesamiento de casos

		N	%
<i>Casos</i>	Válido	42	100,0
	Excluido	0	,0
	Total	42	100,0

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

Estadísticas de Fiabilidad	
Alfa de Cronbach	N de elementos
,917	9

Como se puede apreciar en la tabla anterior, los resultados nos muestran un coeficiente de Alfa de Cronbach de 0,917, se interpreta que el instrumento para la segunda variable beneficio tributario, el grado de confiabilidad, es muy alta, por consecuencia los resultados que se obtendrán después de la aplicación de este instrumento, son fiables para la investigación y la medición de la segunda variable.

Según (Córdova, Estadística aplicada a la investigación, 2016, pág. 104) nos muestra la tabla de categorías de la cual se tomó como referencia.

ESCALA	CATEGORIA
$r = 1$	Confiabilidad perfecta
$0,90 \leq r \leq 0,99$	Confiabilidad muy alta
$0,70 \leq r \leq 0,89$	Confiabilidad alta
$0,60 \leq r \leq 0,69$	Confiabilidad aceptable
$0,40 \leq r \leq 0,59$	Confiabilidad moderada
$0,30 \leq r \leq 0,39$	Confiabilidad baja
$0,10 \leq r \leq 0,29$	Confiabilidad muy baja
$0,01 \leq r \leq 0,09$	Confiabilidad despreciable
$r = 0$	Confiabilidad nula

Tabla De Categorías

Anexo N° 6

Data de procesamiento de datos
Variable Leasing

	P1	P2	P3	P4	P5	P6	P7	P8	P9
E1	3	1	2	1	1	1	2	1	1
E2	2	2	4	3	2	2	4	5	3
E3	3	1	1	2	3	4	3	2	5
E4	3	2	2	3	1	1	1	2	1
E5	4	2	5	3	3	2	4	3	4
E6	1	1	1	2	3	3	3	2	3
E7	3	2	1	2	2	2	1	3	1
E8	4	2	3	3	4	3	3	3	4
E9	2	1	2	2	1	1	1	2	1
E10	4	4	4	5	5	3	4	5	3
E11	2	1	1	3	2	2	2	3	3
E12	3	2	3	3	4	3	3	4	4
E13	5	3	3	4	2	3	3	3	4
E14	4	4	3	5	3	3	4	3	3
E15	2	3	2	1	1	1	2	2	2
E16	3	4	4	3	3	2	4	2	3
E17	2	1	2	1	2	1	2	1	2
E18	2	4	3	2	4	2	4	5	4
E19	3	4	5	5	4	3	4	3	2
E20	3	4	3	2	1	2	1	1	1
E21	3	2	2	3	1	1	1	2	1
E22	2	1	2	1	1	1	1	2	1
E23	5	4	4	5	5	3	4	5	5
E24	2	1	1	1	1	1	2	1	1
E25	3	2	3	2	3	4	3	3	3
E26	4	4	3	5	5	3	2	2	3
E27	2	1	2	3	3	4	3	4	2
E28	2	2	1	2	1	1	2	2	1
E29	4	5	4	5	4	5	5	4	4
E30	2	3	2	3	4	2	3	2	3
E31	2	2	1	2	1	1	1	2	1
E32	1	1	1	1	2	2	1	4	2
E33	3	2	3	4	2	4	2	2	1
E34	3	2	3	4	2	4	2	2	1
E35	1	2	1	1	1	1	2	1	1
E36	2	2	3	3	2	2	2	1	1
E37	2	3	2	1	4	2	3	2	3
E38	4	3	3	4	3	3	2	4	3

E39	1	1	2	2	3	4	3	4	3
E40	2	3	5	1	4	2	3	2	3
E41	2	5	4	3	2	1	4	2	5
E42	5	3	4	3	2	3	3	5	5

Variable Beneficio tributario

P10	P11	P12	P13	P14	P15	P16	P17	P18
2	1	1	1	1	1	1	2	1
3	3	3	5	3	3	3	4	4
4	3	2	2	4	4	3	2	2
3	2	2	3	1	1	2	1	3
2	2	3	4	4	3	2	3	4
1	3	2	3	2	3	3	4	2
2	2	1	1	2	1	3	3	2
2	3	3	4	3	3	4	2	3
1	2	1	1	2	1	2	1	2
5	5	4	3	5	5	4	5	4
2	2	1	1	3	2	2	2	3
4	2	3	3	3	3	4	3	4
3	4	3	2	4	3	3	3	4
4	3	4	5	3	5	5	4	5
1	1	2	3	2	2	2	1	1
3	3	2	2	3	3	3	3	3
3	1	1	3	3	2	1	2	1
4	4	2	2	3	2	3	2	2
4	5	3	3	2	3	3	3	4
1	4	3	2	1	2	1	3	2
3	2	2	3	1	1	2	1	3
1	2	1	1	1	1	3	1	1
4	5	5	4	5	5	4	5	4
3	1	2	1	1	1	1	2	1
4	3	3	3	2	2	3	3	2
4	3	3	5	5	3	2	3	5
1	2	3	3	4	3	2	2	3
1	1	2	1	1	2	1	1	2
5	4	5	5	4	5	4	5	4
4	3	3	5	3	3	2	2	2
2	1	2	1	2	1	1	2	1
2	2	1	1	1	1	1	3	1

2	2	4	3	2	2	3	5	3
2	4	5	3	2	2	3	5	3
1	1	1	2	1	2	1	1	1
1	2	1	1	2	2	1	1	1
2	3	2	3	3	2	3	4	2
3	3	2	4	3	4	3	4	4
4	3	4	3	2	1	2	2	2
3	4	2	4	4	3	2	2	2
2	1	2	4	2	4	4	4	5
3	3	5	3	2	3	5	3	3



INSTRUMENTO DE VALIDACIÓN DE EXPERTOS



Datos generales del validador:

Apellidos y Nombres Del Informante	Cargo o Institución donde labora	Código del instrumento de evaluación	Autores del Instrumento
Título: Leasing y la gestión tributaria en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo -2020			

	INDICADORES:
Coherencia	El ítem mide alguna variable/categoría presente en el cuadro de congruencia metodológica
Claridad	El ítem es claro (no genera confusión o contradicciones)
Escala	El ítem puede ser contestado de acuerdo a la escala que presenta el instrumento
Relevancia	El ítem, es ítem relevante para cumplir con las preguntas y objetivos de la investigación

ESCALA DE VALORES			
1 = Totalmente en desacuerdo	2 = En desacuerdo	3 = Indeciso	4 = De acuerdo
5 = Totalmente de acuerdo			

I. Aspectos de validación:

Contenido		Evaluación						
Ítem	Contenido	Indicadores	1	2	3	4	5	Total
1	¿La empresa de transportes considera que los gastos de reparación y mantenimiento como los riesgos técnicos y de obsolescencia del activo adquirido mediante el leasing, corren a cargo del arrendador?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
2	¿La empresa de transportes considera que, al adquirir un activo mediante el leasing financiero, será una exigencia amortizar?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
3	¿La empresa de transportes considera que, al adquirir un activo mediante leasing financiero, tendrá la opción de compra a un costo muy debajo del mercado?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
4	¿La empresa de transportes considera que para la adquisición de un bien inmueble debe optar por el leasing operativo?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						

5	¿La empresa de transportes considera que el contrato de leasing operativo, es determinado en un plazo que se puede revocar?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
6	¿La empresa de transportes considera que el pago para la opción de compra al termino de leasing, es a un valor residual que no trae ningún beneficio?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
7	¿La empresa de transportes considera que la opción de Retro leasing o Leaseback, es una forma de adquirir capitalización, perdiendo los benéficos del activo a adquirir?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
8	¿La empresa de transportes considera, que bajo el Retro leasing o Leaseback, no genere un beneficio en el incremento de la productividad?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
9	¿La empresa de transportes considera que puede ejercer la opción de compra de sus mismos activos, que están arrendados mediante esta modalidad de leasing?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
10	¿La empresa de transportes considera que los gastos incurridos por mantenimiento, seguro y reparación, del activo, obtenido por leasing, nos acarrea un beneficio fiscal?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
11	¿La empresa de transportes considera que adquirir nuestros activos, por medio del leasing, nos genera un escudo fiscal frente a la SUNAT?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
12	¿La empresa de transportes considera que los intereses generados por la operación leasing, es 100% deducible para la administración tributaria?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
13	¿La empresa de transportes considera que la realización de la operación de leasing, nos genera un beneficio de crédito fiscal?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
14	¿La empresa de transportes considera que es deducible como gasto, cada uno de las cuotas desembolsadas por concepto de pago de cuotas de leasing?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
15	¿La empresa de transportes considera que, como arrendatario del bien, resultará deducible del impuesto a las ganancias de los cánones pagados al locador de los bienes?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						

16	¿La empresa de transportes considera que debe determinar la vida útil de sus activos de acuerdo al tiempo estipulado en el contrato de leasing?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
17	¿La empresa de transportes considera, que la SUNAT no aceptaría una depreciación acelerada, fuera de la tabla impuesta por ellos mismos?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
18	¿La empresa de transportes considera que, mediante la depreciación acelerada, puede aumentar la cuota anual de depreciación de los bienes de sus activos inmovilizados?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
		Claridad						
		Relevancia						

II. Opinión de aplicabilidad

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

III. Promedio de valoración

Lugar y Fecha	DNI N°	Firma del Experto Informante	Teléfono N°



INSTRUMENTO DE VALIDACIÓN DE EXPERTOS



Datos generales del validador:

Apellidos y Nombres Del Informante	Cargo o Institución donde labora	Código del instrumento de evaluación	Autores del Instrumento
Título: Leasing y la gestión tributaria en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo -2020			

INDICADORES:	
Coherencia	El ítem mide alguna variable/categoría presente en el cuadro de congruencia metodológica
Claridad	El ítem es claro (no genera confusión o contradicciones)
Escala	El ítem puede ser contestado de acuerdo a la escala que presenta el instrumento
Relevancia	El ítem, es ítem relevante para cumplir con las preguntas y objetivos de la investigación

ESCALA DE VALORES			
1 = Totalmente en desacuerdo	2 = En desacuerdo	3 = Indeciso	4 = De acuerdo
5 = Totalmente de acuerdo			

I. Aspectos de validación:

Contenido		Evaluación						
Ítem	Indicadores	1	2	3	4	5	Total	
1	¿La empresa de transportes considera que los gastos de reparación y mantenimiento como los riesgos técnicos y de obsolescencia del activo adquirido mediante el leasing, corren a cargo del arrendador?	Coherencia						
	Claridad							
	Escala							
	Relevancia							
2	¿La empresa de transportes considera que, al adquirir un activo mediante el leasing financiero, será una exigencia amortizar?	Coherencia						
	Claridad							
	Escala							
	Relevancia							
3	¿La empresa de transportes considera que, al adquirir un activo mediante leasing financiero, tendrá la opción de compra a un costo muy debajo del mercado?	Coherencia						
	Claridad							
	Escala							
	Relevancia							
4	¿La empresa de transportes considera que para la adquisición de un bien inmueble debe optar por el leasing operativo?	Coherencia						
	Claridad							
	Escala							
	Relevancia							

5	¿La empresa de transportes considera que el contrato de leasing operativo, es determinado en un plazo que se puede revocar?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
6	¿La empresa de transportes considera que el pago para la opción de compra al termino de leasing, es a un valor residual que no trae ningún beneficio?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
7	¿La empresa de transportes considera que la opción de Retro leasing o Leaseback, es una forma de adquirir capitalización, perdiendo los benéficos del activo a adquirir?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
8	¿La empresa de transportes considera, que bajo el Retro leasing o Leaseback, no genere un beneficio en el incremento de la productividad?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
9	¿La empresa de transportes considera que puede ejercer la opción de compra de sus mismos activos, que están arrendados mediante esta modalidad de leasing?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
10	¿La empresa de transportes considera que los gastos incurridos por mantenimiento, seguro y reparación, del activo, obtenido por leasing, nos acarrea un beneficio fiscal?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
11	¿La empresa de transportes considera que adquirir nuestros activos, por medio del leasing, nos genera un escudo fiscal frente a la SUNAT?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
12	¿La empresa de transportes considera que los intereses generados por la operación leasing, es 100% deducible para la administración tributaria?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
13	¿La empresa de transportes considera que la realización de la operación de leasing, nos genera un beneficio de crédito fiscal?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
14	¿La empresa de transportes considera que es deducible como gasto, cada uno de las cuotas desembolsadas por concepto de pago de cuotas de leasing?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
15	¿La empresa de transportes considera que, como arrendatario del bien, resultará deducible del impuesto a las ganancias de los cánones pagados al locador de los bienes?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						

16	¿La empresa de transportes considera que debe determinar la vida útil de sus activos de acuerdo al tiempo estipulado en el contrato de leasing?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
17	¿La empresa de transportes considera, que la SUNAT no aceptaría una depreciación acelerada, fuera de la tabla impuesta por ellos mismos?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
18	¿La empresa de transportes considera que, mediante la depreciación acelerada, puede aumentar la cuota anual de depreciación de los bienes de sus activos inmovilizados?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
		Claridad						
		Relevancia						

II. Opinión de aplicabilidad

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

III. Promedio de valoración

Lugar y Fecha	DNI N°	Firma del Experto Informante	Teléfono N°



INSTRUMENTO DE VALIDACIÓN DE EXPERTOS



Datos generales del validador:

Apellidos y Nombres Del Informante	Cargo o Institución donde labora	Código del instrumento de evaluación	Autores del Instrumento
Título: Leasing y la gestión tributaria en las empresas de transporte de carga de la Provincia de Huancayo -2020			

INDICADORES:	
Coherencia	El ítem mide alguna variable/categoría presente en el cuadro de congruencia metodológica
Claridad	El ítem es claro (no genera confusión o contradicciones)
Escala	El ítem puede ser contestado de acuerdo a la escala que presenta el instrumento
Relevancia	El ítem, es ítem relevante para cumplir con las preguntas y objetivos de la investigación

ESCALA DE VALORES			
1 = Totalmente en desacuerdo	2 = En desacuerdo	3 = Indeciso	4 = De acuerdo
5 = Totalmente de acuerdo			

I. Aspectos de validación:

Contenido		Evaluación						
Ítem	Indicadores	1	2	3	4	5	Total	
1	Coherencia							
	Claridad							
	Escala							
	Relevancia							
2	Coherencia							
	Claridad							
	Escala							
	Relevancia							
3	Coherencia							
	Claridad							
	Escala							
	Relevancia							
4	Coherencia							
	Claridad							
	Escala							
	Relevancia							

5	¿La empresa de transportes considera que el contrato de leasing operativo, es determinado en un plazo que se puede revocar?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
6	¿La empresa de transportes considera que el pago para la opción de compra al termino de leasing, es a un valor residual que no trae ningún beneficio?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
7	¿La empresa de transportes considera que la opción de Retro leasing o Leaseback, es una forma de adquirir capitalización, perdiendo los benéficos del activo a adquirir?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
8	¿La empresa de transportes considera, que bajo el Retro leasing o Leaseback, no genere un beneficio en el incremento de la productividad?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
9	¿La empresa de transportes considera que puede ejercer la opción de compra de sus mismos activos, que están arrendados mediante esta modalidad de leasing?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
10	¿La empresa de transportes considera que los gastos incurridos por mantenimiento, seguro y reparación, del activo, obtenido por leasing, nos acarrea un beneficio fiscal?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
11	¿La empresa de transportes considera que adquirir nuestros activos, por medio del leasing, nos genera un escudo fiscal frente a la SUNAT?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
12	¿La empresa de transportes considera que los intereses generados por la operación leasing, es 100% deducible para la administración tributaria?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
13	¿La empresa de transportes considera que la realización de la operación de leasing, nos genera un beneficio de crédito fiscal?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
14	¿La empresa de transportes considera que es deducible como gasto, cada uno de las cuotas desembolsadas por concepto de pago de cuotas de leasing?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
15	¿La empresa de transportes considera que, como arrendatario del bien, resultará deducible del impuesto a las ganancias de los cánones pagados al locador de los bienes?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						

16	¿La empresa de transportes considera que debe determinar la vida útil de sus activos de acuerdo al tiempo estipulado en el contrato de leasing?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
17	¿La empresa de transportes considera, que la SUNAT no aceptaría una depreciación acelerada, fuera de la tabla impuesta por ellos mismos?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
18	¿La empresa de transportes considera que, mediante la depreciación acelerada, puede aumentar la cuota anual de depreciación de los bienes de sus activos inmovilizados?	Coherencia						
		Claridad						
		Escala						
		Relevancia						
		Claridad						
		Relevancia						

II. Opinión de aplicabilidad

<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
--------------------------	--------------------------	--------------------------	--------------------------

III. Promedio de valoración

Lugar y Fecha	DNI N°	Firma del Experto Informante	Teléfono N°