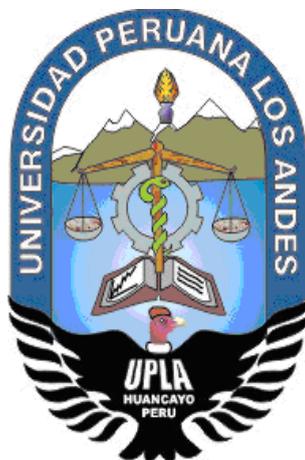


UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES
Facultad de Ciencias Administrativas y Contables
Escuela Profesional de Contabilidad y Finanzas



TESIS

Planeamiento Tributario y Renta Empresarial en las Empresas de Transporte Terrestre de Carga Distrito de Chilca – 2019

Para Optar : Título Profesional de Contador Público

Autores : Bach. Azorsa Sullca Norma
Bach. Vilcapoma Chamorro Henry

Asesor : Dr. Diaz Urbano Richard Victor

Línea de Investigación
Institucional : Ciencias Empresariales y Gestión de los Recursos

Fecha de Inicio y
Culminación : 15.01.2020 – 14.01.2021

Huancayo – Perú
2021

Asesor

DR. RICHARD DIAZ URBANO

Dedicatoria

Dedicamos esta tesis en primer lugar a Dios y a nuestros padres Inés Sullca Aguirre, Azorsa Enríquez Mario y Emiliano Vilcapoma Buitrón, Aquilina Chamorro Mallqui que siempre nos apoyaron incondicionalmente en la parte moral y económica para poder lograr nuestros objetivos.

A nuestros hermanos y demás familiares en general por el apoyo que siempre nos brindaron día a día en el transcurso de cada año de nuestra carrera universitaria

Agradecimiento

Este proyecto es el resultado del esfuerzo conjunto de todas las personas que nos apoyaron en el transcurso de este trabajo. Por esto agradecemos a nuestro asesor Dr. Richard Víctor Díaz Urbano, quien a lo largo de este tiempo ha sabido ser comprensible en nuestros momentos de dificultad. A nuestros profesores a quienes les debemos la gran parte de nuestros conocimientos, gracias a su paciencia y enseñanza y finalmente un eterno agradecimiento a esta prestigiosa universidad que nos permitió alcanzar nuestras metas y aspiraciones

Contenido

Hoja de aprobación de jurados	ii
Falsa portada.....	iii
Asesor	iv
Dedicatoria	v
Agradecimiento	vi
Contenido	vii
Contenido de tablas	xii
Contenido de figuras.....	xiii
Contenido de gráficos.....	xiv
Resumen	xv
Abstract.....	xvi
Introducción.....	xvii

CAPÍTULO I

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	1
1.1. Descripción de la realidad problemática	1
1.2. Delimitación del problema	6
1.2.1. Delimitación espacial	6
1.2.2. Delimitación temporal	6
1.2.3. Delimitación conceptual o temática	7
1.3. Formulación del problema.....	7
1.3.1. Problema general	8
1.3.2. Problemas específicos	8
1.4. Justificación.....	9
1.4.1. Social	9
1.4.2. Teórica.....	10
1.4.3. Metodológica.....	10

2.2.2.3. Gastos operativos.....	38
2.2.2.3.1. Gastos de administración.....	39
2.2.2.3.2. Gastos financieros.....	40
2.2.2.4. Renta imponible.....	41
2.2.2.4.1. Adiciones.....	41
2.2.2.4.2. Deducciones.....	43
2.2.2.4.3. Pérdidas compensables	43
2.3. Marco conceptual	45

CAPÍTULO III

III. HIPÓTESIS	48
3.1. Hipótesis general	48
3.2. Hipótesis específicas	49
3.3. Variables.....	49

CAPÍTULO IV

IV. METODOLOGÍA	51
4.1. Método de investigación	51
4.2. Tipo de investigación	52
4.3. Nivel de investigación	53
4.4. Diseño de la investigación.....	53
4.5. Población y muestra	54
4.5.1. Población.....	54
4.5.2. Muestra.....	65
4.6. Validez y confiabilidad.....	72
4.6.1. Validez.....	72
4.6.2. Confiabilidad	73
4.7. Técnicas e instrumentos de recolección de datos	74
4.7.1. Técnicas de recolección de datos	74
4.7.2. Instrumentos de recolección de datos.....	76

5.2.2.2. Contratación de la hipótesis específica (Planeamiento tributario e ingresos)	111
5.2.2.3. Contratación de la hipótesis específica (Planeamiento tributario y costos de transporte)	115
5.2.2.4. Contratación de la hipótesis específica (Planeamiento tributario y gastos operativos)	119
5.2.2.5. Contratación de la hipótesis específica (Planeamiento tributario y renta imponible)	123
DISCUSIÓN DE RESULTADOS	128
CONCLUSIONES.....	134
RECOMENDACIONES	137
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	139
ANEXOS.....	144
ANEXO 1: MATRIZ DE CONSISTENCIA	145
ANEXO 2: MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES	146
ANEXO 3: MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DEL INSTRUMENTO	148
ANEXO 4: INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN	151
ANEXO 5: CONFIABILIDAD Y VALIDEZ DEL INSTRUMENTO	155
ANEXO 6: DATA DE PROCESAMIENTO DE DATOS	161
ANEXO 7: CONSENTIMIENTO INFORMADO	169
ANEXO 8: PETICIÓN PARA APLICAR UNA ENCUESTA	174
ANEXO 9: FOTOS DE LA APLICACIÓN DEL INSTRUMENTO	175

Contenido de tablas

Tabla 1: Estadístico de frecuencia del planeamiento tributario en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.	79
Tabla 2: Estadístico de frecuencia de la optimización de recursos en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.	81
Tabla 3: Estadístico de frecuencia de la economía de opción en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.	83
Tabla 4: Estadístico de frecuencia de los métodos de interpretación jurídica en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.	86
Tabla 5: Estadístico de frecuencia de la renta empresarial en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.	88
Tabla 6: Estadístico de frecuencia de los ingresos en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.	90
Tabla 7: Estadístico de frecuencia de los costos de transporte en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.	92
Tabla 8: Estadístico de frecuencia de los gastos operativos en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.	94
Tabla 9: Estadístico de frecuencia de la renta imponible en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.	96

Contenido de figuras

Figura 1: Recuento de porcentaje del planeamiento tributario en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.	79
Figura 2: Recuento de porcentaje de la optimización de recursos en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.....	82
Figura 3: Recuento de porcentaje de la economía de opción en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.	84
Figura 4: Recuento de porcentaje de los métodos de interpretación jurídica en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.....	86
Figura 5: Recuento de porcentaje de la renta empresarial en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.	88
Figura 6: Recuento de porcentaje de los ingresos en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.	91
Figura 7: Recuento de porcentaje de los costos de transporte en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.	93
Figura 8: Recuento de porcentaje de los gastos operativos en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.	95
Figura 9: Recuento de porcentaje de la renta imponible en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.....	97

Contenido de gráficos

Gráfico 1: Evolución del PBI Total vs PBI sector Transporte.	2
Gráfico 2: Dinámica del sector de transporte.	3
Gráfico 3: Intervenciones de Fiscalización en el Servicio de Carga, 2014 – 2018.	5

Resumen

La presente investigación se efectuó en el distrito de Chilca en el período del 2019 donde participaron empresas de transportes terrestre de carga, tomando como referencias las variables de planeamiento tributario y renta empresarial. La investigación consistió en la evaluación, estudio y análisis correspondiente a la relación que existe entre planeamiento tributario y renta empresarial en el distrito de Chilca en el año 2019. Asimismo, se plantearon problemas en función a las variables y sus respectivas dimensiones. El presente estudio se justifica por la relevancia social, práctica, teórica inmersos en la sociedad.

En el aspecto metodológico este estudio fue realizado desde la perspectiva descriptivo-correlacional con la ejecución de un diseño de investigación de campo donde la población estuvo conformada por 150 empresas de transportes terrestre de carga. Para establecer la validez y confiabilidad del instrumento se encuestó a 15 empresas de transportes terrestre de carga por un cuestionario en escala de valoración Likert, validándose con juicio de expertos y la confiabilidad estadística se efectuó mediante Alpha de Crombach, resultando de la variable 0,796 y de la variable asociada 0,891; confirmando así que el instrumento efectuado tiene alta confiabilidad.

Al realizar el proceso de análisis los datos obtenidos de la encuesta se encontró una relación muy fiable entre las variables 1 y la variable 2 lo que nos demostró que el planeamiento tributario se relaciona con la renta empresarial.

Palabras claves: planeamiento tributario, renta empresarial.

Abstract

This research was carried out in the district of Chilca in the period of 2019 where companies involved in land freight transport, taking as reference the variables of tax planning and business income. The research consisted of the evaluation, study and analysis corresponding to the relationship that exists between tax planning and business income in the district of Chilca in the year 2019. Likewise, problems were posed according to the variables and their respective dimensions. The present study is justified by the social, practical, theoretical relevance immersed in society.

In the methodological aspect this study was carried out from the descriptive-correlational perspective with the execution of a field research design where the population was made up of 150 freight land transport companies. To establish the validity and reliability of the instrument, 15 freight land transport companies were surveyed by a Likert assessment questionnaire, validated with expert judgment and the statistical reliability was carried out using Crombach's Alpha, resulting from variable 0.796 and the associated variable 0.891; thus confirming that the instrument made has high reliability.

When carrying out the analysis process, the data obtained from the survey found a very reliable relationship between variables 1 and variable 2, which showed us that tax planning is related to business income.

Keywords: tax planning, business income.

Introducción

El presente estudio tiene como objetivo general determinar la relación que existe entre la variable planeamiento tributario con la variable rentabilidad empresarial en las empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca.

Como bien sabemos para el desarrollo y crecimiento de una organización es necesario contar con una adecuada solvencia económica; sin embargo, el incremento de gastos en dicha organización puede reducir sus utilidades. Ante esta situación aparece el planeamiento tributario como una herramienta de apoyo para disminuir los gastos de las organizaciones reduciendo el pago de impuestos mediante mecanismos legales sin caer en la elusión tributaria. Esta herramienta consiste en definir una serie de comportamientos coordinados para optimizar la carga impositiva y así reducirla obteniendo beneficios tributarios, el objetivo principal del planeamiento tributario es evitar las contingencias tributarias que puedan afectar a las utilidades de la empresa.

La renta empresarial también conocida como impuesto a la renta de tercera categoría es un tributo enfocado en gravar la renta de las actividades empresariales, ya sean personas naturales o jurídicas, la relación de ambas variables recae en el procedimiento mediante el cual el planeamiento tributario busca generar suficiente utilidades o ganancias optimizando la determinación de ingresos, costos y gastos operativos de la renta empresarial en las empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca. De la misma manera, para el desarrollo efectivo de este trabajo de investigación se utilizó el método general de investigación científica la cual nos ayudará a construir un conocimiento científico respecto a las variables ya mencionadas, por otro lado, el método básico en el desarrollo de este informe es el método descriptivo el cual nos permitió identificar las características relevantes

de la muestra objeto de estudio respecto a las variables planeamiento tributario y renta empresarial.

Finalmente, el presente proyecto de investigación consta de 5 capítulos, en los cuales el primer capítulo, comprende el planteamiento del problema. Es aquí donde describimos el problema de manera más específica y como ésta se presenta a nivel nacional; así como la delimitación del problema, donde se describe los rasgos característicos de la muestra objeto de estudio; la formulación del problema, donde se estructura la idea de la investigación; la justificación de la investigación donde se expone las razones por las cuales se quiere realizar el proyecto y por último los objetivos de la investigación, donde se encuentran las metas propuestas para la culminación de este trabajo de investigación.

En el segundo capítulo del trabajo de investigación se encuentra el Marco Teórico donde se describe los antecedentes nacionales e internacionales que guardaran relación con los objetivos del estudio; asimismo, las bases teóricas se detalla las variables, dimensiones con sus respectivos indicadores.

Asimismo, en el tercer capítulo del proyecto se encuentra las hipótesis de la investigación donde se evaluó los datos obtenidos de la aplicación del instrumento hacia la muestra objeto de estudio. Por otro lado, en el cuarto capítulo del proyecto se explica la Metodología, con el método, tipo, nivel, diseño, población, muestra, técnicas e instrumentos de recolección de datos, técnicas de procesamiento y análisis de datos y aspectos éticos de la investigación. En cuanto al quinto capítulo del trabajo de investigación se tiene los resultados de la aplicación del instrumento sobre la muestra objeto estudio, en este capítulo se analizó a detalle estos resultados para contrastarlos con las hipótesis planteadas; asimismo, concluiremos este trabajo de investigación con la discusión de resultados, conclusiones y recomendaciones todo ello abstraído de un riguroso análisis de los datos obtenidos del capítulo cinco.

La presente investigación permitirá la realización de otros trabajos ya que es un tema relevante en nuestra sociedad.

CAPÍTULO I

I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

(Arbaiza, 2014, pág. 67) señala “la descripción de la situación del problema, consiste en describir y explicar la problemática seleccionada para la tesis; así, cuando el lector acceda a ella, podrá ubicarse a partir de esta explicación y saber lo que le preocupaba al investigador y qué planeaba resolver”.

La descripción de la realidad problemática que se detalla a continuación se basa y se estructura bajo datos estadísticos que corrobora la veracidad de los enunciados pronunciados dentro de cada párrafo; asimismo, se explica la importancia del estudio y la problemática de manera coherente para que se entienda el contexto de los problemas que se pretenden dar a conocer.

1.1. Descripción de la realidad problemática

El Servicio del transporte de carga nacional por carretera es una actividad muy competitiva y dinámica, el cual registra una evolución en la economía del Perú a través de “una demanda derivada del intercambio comercial, puesto que sirve para movilizar

las mercancías que se comercializan ya sea a nivel nacional o internacional”. En consecuencia, la oferta de servicios de transporte constituye “una condición necesaria para sostener el crecimiento económico de un país, a través de la capacidad de movilización de carga del sector transporte, la calidad de sus servicios y el nivel de sus precios”. En la figura 1 se muestra cómo el PBI del sector transporte evolucionó de manera directamente proporcional con el PBI del Perú durante los años 2000 al 2011. Dicha figura nos demuestra la importancia de este sector sobre la economía nacional; sin embargo, en los últimos años el crecimiento económico de las empresas de transporte terrestre ha ido disminuyendo. En la figura 2 podemos ver la dinámica del sector de transporte y almacenamiento durante los años 2016 al 2018, analizando el desempeño del sector de transporte en su totalidad se observa un crecimiento pobre del 0,3%. Asimismo, observando el sector de transporte por modo terrestre podemos ver una caída del 0,3% anual en el año 2017, la fuerte debilidad sectorial en ese año se evidencia también en las contracciones en los sectores de industria, minería y una desaceleración en comercio; lo que explica también una contracción del valor agregado del transporte terrestre tanto en carga como en carretera.

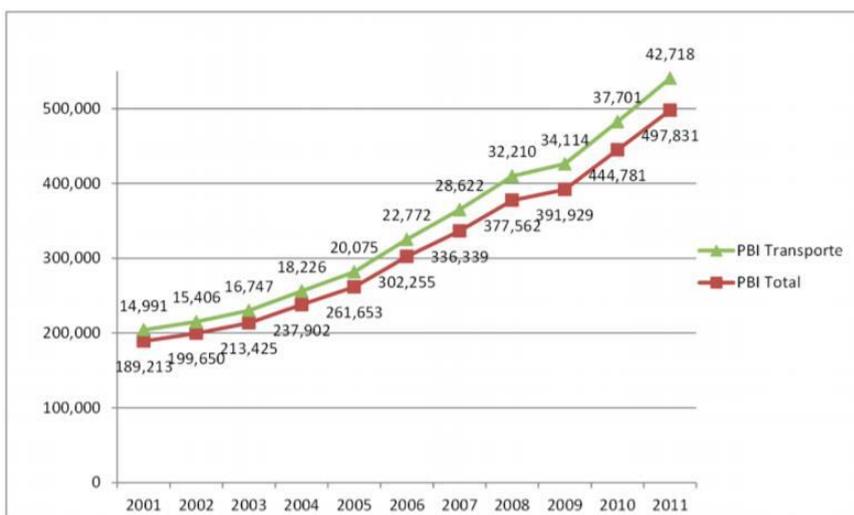


Gráfico 1: Evolución del PBI Total vs PBI sector Transporte.

Fuente: MINCETUR.



Gráfico 2: Dinámica del sector de transporte.

Fuente: La República-JG.

Como se puede ver el sector de transporte de carga por carretera es “altamente diversificado, especializado y segmentado debido a la gran variedad de productos a ser transportados”. Esto ha derivado en “múltiples formatos y/o prácticas comunes en el transporte carretero, dentro de los cuales puede citarse el transporte de larga distancia, de corta distancia, de distribución local, así como en función al tipo de carga (transporte de granel, líquidos, contenedores, pallets, carros, productos refrigerados, entre otros)”. Es aquí donde nos planteamos la pregunta ¿Cómo podemos hacer para dinamizar el sector de transporte de carga y promover su competitividad frente a otros sectores? Para mejorar la competitividad de las empresas de transporte de carga es de vital importancia reducir costos y gastos innecesarios provenientes de las diversas operaciones de dichas empresas. Como mencionamos al inicio de este párrafo las empresas de transporte de carga utiliza diversos elementos para el desarrollo normal de sus procesos y esto obviamente tiene costos logísticos y operacionales elevados, y si añadimos a estos gastos multas, pago excesivo de tributos o contingencias tributarias que se pueden evitar; entonces pondríamos en un grave aprieto al progreso

de las empresas de este rubro. Como bien sabemos el pago de tributos es una responsabilidad de la que no puede evitar ninguna empresa de cualquier tipo, y en el caso de las empresas de transporte de carga su obligación está en el pago del impuesto de la renta de tercera categoría o renta empresarial, esta se enfoca en gravar la renta que se obtiene de las actividades de dichas empresas ya sean personas jurídicas o naturales. En palabras de **(Bernal J. , 2018, pág. 48)** “Las rentas de tercera categoría generadas con ánimo de lucro se conocen como rentas empresariales. Proviene de la aplicación conjunta de capital más trabajo”.

Los efectos del impuesto a la renta empresarial sobre la liquidez y rentabilidad de las empresas de transporte de carga no es un tema de novedad, de acuerdo a **(Dávila, 2016, pág. 79)** “[...] los costos tributarios constituyen verdaderos impedimentos para el ejercicio de la actividad empresarial. Lo anterior, no sólo por el efectivo egreso que implican, sino también por la dificultad [...] para arribar una interpretación”. La falta de capacidad para la determinación de la renta de tercera categoría afecta en la gestión económica y financiera de las empresas, creando contingencias tributarias debido al desconocimiento de las normas y a la equivocada aplicación de las mismas. Estas inciden directamente en “la determinación de la carga tributaria, ocasionando una mayor presión tributaria; ya que podría efectuarse un cálculo elevado de impuestos que perjudique la liquidez de la empresa, o viceversa, ya sea que se determine un menor impuesto (omisión) daría como resultado reparos tributarios al ser verificados por la administración tributaria (SUNAT), que posteriormente conllevaría al pago del tributo omitido más los intereses y de ser el caso la sanción correspondiente; generando elevados costos administrativos con incidencia en los resultados financieros y económicos”. Un ejemplo claro de estos problemas expuestos lo

podemos observar en la figurar 3 donde se mide el nivel de conformidad en las fiscalizaciones aplicadas a lo largo de los 2014 al 2018.

INTERVENCIONES	I SEMESTRE				
	2014	2015	2016	2017	2018
TOTAL	308 585	290 246	83 116	83 541	117 392
CONFORME	263 282	233 545	42 834	59 092	99 278
NO CONFORME	45 303	56 701	40 282	24 449	18 114
NIVEL DE CONFORMIDAD	85,32%	80,46%	51,54%	70,73%	84,57%

Gráfico 3: Intervenciones de Fiscalización en el Servicio de Carga, 2014 – 2018.

Fuente: MTC - SUTRAN.

Ante esta problemática aparece el planeamiento tributario, a la cual (**Vilchez, 2011, pág. 2**) la define como “el estudio de las operaciones futuras del contribuyente, tendiente a determinar los efectos tributarios y financieros que producen dichas operaciones, con el objeto de optar por las situaciones económicas más convenientes, que permiten legítimamente la minimización del costo fiscal”. Dicha herramienta ayuda a las empresas de transporte de carga, minimizar el pago de sus impuestos sin caer en algún mecanismo ilegal que pueda repercutir en multas y sanciones a las empresas. Asimismo, se optimizarán los recursos financieros de la empresa utilizando métodos de interpretación jurídica que ayuden a obtener beneficios tributarios acogiendo siempre de normas legales. Es siempre importante diseñar estrategias para optimizar los costos fiscales en las operaciones de las empresas y el planeamiento tributario es una herramienta más que suficiente para lograr este cometido.

Por tal motivo el objetivo principal de este tesis de investigación es determinar que tipo de relación existe entre el planeamiento tributario y la renta empresarial en las empresas de transporte de carga del distrito de Chilca en el año 2019; con lo cual, con la debida aplicación de los instrumentos hacia el objeto de estudio comprobaremos si el planeamiento tributario ayuda a reducir las contingencias

tributarias y a optimizar la carga fiscal en la determinación de la renta empresarial de las empresas ya mencionadas. Motivo por el cual se tuvieron en cuenta las siguientes delimitaciones del problema.

1.2. Delimitación del problema

Teniendo en cuenta a **(Bernal C. , 2016, pág. 139)** “Una vez justificada la investigación, es necesario plantear las limitaciones dentro de las cuales se realizará (no todos los estudios tienen las mismas limitaciones). Las limitaciones pueden referirse a limitaciones de tiempo, limitaciones de espacio o territorio [...]”.

Para la delimitación del problema enfocaremos en términos precisos y concretos nuestra área de interés, dentro de los límites a continuación proponemos límites de espacio, tiempo y conceptual; las cuales caracterizaran los problemas, objetivos e hipótesis de la investigación.

1.2.1. Delimitación espacial

La presente investigación se llevó a cabo en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito Chilca. Debido a que se identificó la necesidad de poder alcanzar oportuno y correcta determinación en cuanto al cumplimiento de las obligaciones tributarias.

1.2.2. Delimitación temporal

La investigación ha sido realizado en el periodo de enero del 2019 hasta 30 noviembre del 2019.

1.2.3. Delimitación conceptual o temática

El concerniente proyecto de investigación consideró conceptos relacionados al planeamiento tributaria y renta empresarial las cuales son propuestas como variables para este trabajo. Las cuales se definen a continuación:

Planeamiento tributario:

Como lo hace notar Colegio de Contadores Públicos de Lima (CCPL, 2016) “[...] es una herramienta que tiene como objeto optimizar los recursos de las empresas [...] en las operaciones que realizan [...] Para ello se analiza las distintas opciones que redunden en una mayor eficiencia tributaria [...] que por economía de opción sea aceptada por la ley”. Por otra parte, Alvarez, Ballesteros & Fimbres citados por (Alva, **Planeamiento tributario: Blog PUCP, 2013**) mencionan “la planeación fiscal es de suma importancia para los sujetos de la relación tributaria [...] para optimizar los costos fiscales de sus operaciones [...] motivo por el cual se utilizan los métodos de interpretación jurídica”.

Renta empresarial:

Bravo citado por (Alva, 2012) sugiere “El Impuesto a la Renta es un tributo que se precipita directamente sobre la renta como manifestación de riqueza. [...] en el caso de las actividades empresariales, se somete a tributación neta de gastos y costos relacionados a la actividad generadora de renta.”

1.3. Formulación del problema

(Hernández, y otros, 2018, **pág. 148**) proponen “El problema de investigación se formula sobre una base teórica del conocimiento y teniendo en cuenta la concurrencia

de hechos no explicados convincentemente. [...] El problema debe ser coherente en su formulación, la formulación del problema debe ser precisa y clara”.

Como se señala en la anterior cita la formulación debe estar sustentada bajo bases teóricas de conocimiento, por ello, la formulación de las preguntas a continuación se dictamina en base a la realidad problemática planteadas anteriormente. Las respuestas de dichas preguntas implicarán el cumplimiento de los objetivos.

1.3.1. Problema general

¿De qué manera el planeamiento tributario se relaciona con la renta empresarial en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019?

1.3.2. Problemas específicos

P.E.1. ¿Qué relación existe entre el planeamiento tributario con los ingresos en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019?

P.E.2. ¿Cómo el planeamiento tributario se relaciona con los costos de transporte en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019?

P.E.3. ¿En qué medida el planeamiento tributario se relaciona con los gastos operativos en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019?

P.E.4. ¿De qué manera el planeamiento tributario se relaciona con la renta imponible en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019?

1.4. Justificación

Como lo hace notar **(Bernal C. , 2016, pág. 138)** “Toda investigación está orientada al conocimiento o a la solución de algún problema; por consiguiente, es necesario justificar, o exponer, los motivos que merecen la investigación. Asimismo, debe determinarse su cobertura o dimensión para conocer su viabilidad”.

La justificación para este proyecto de investigación expondrá las razones de ser del estudio, a través de argumentos sólidos que explican la importancia de la ejecución del proyecto. Asimismo, esta investigación, propondrá un impacto social, por lo cual, se ejecutará profundizaremos en el tema revisando literaturas y revistas científicas que destaquen el tema de estudio.

1.4.1. Social

La presente investigación es favorable y de interés para todos los contribuyentes de diferentes sectores de la actividad privada por esta razón es imprescindible emprender políticas de planeamiento tributario, para mitigar problemas en la situación financiera causados por los impactos tributarios, ya que las normas tributarias juegan un papel importante en la determinación de la obligación tributaria del contribuyente. Por esta razón este trabajo de investigación se enfoca en el estudio de la relación entre la optimización del planeamiento tributario con la mejora en la determinación de la renta empresarial en las empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca, ya que la optimización de la carga tributaria y la obtención de beneficios tributarios a través de esta herramienta ayudarán a dichas empresas en el reconocimiento de ingresos, costos y gastos para determinar adecuadamente la renta imponible sin caer en la elusión tributaria.

1.4.2. Teórica

La justificación teórica de esta tesis de investigación se suscita en los objetivos del estudio ya que generan reflexión y debate académico acerca del conocimiento existente sobre el planeamiento tributario y la renta empresarial. Dicho debate confronta la teoría y se contrasta a través de los resultados de investigación que se obtienen de la aplicación de los instrumentos de recolección de datos, generando nuevos conocimientos. Es por este motivo que la investigación desarrollada dar a conocer que el estudio y análisis de las normas tributarias juegan un papel importante en la determinación de la obligación tributaria del contribuyente, propiciando de esta manera el análisis de la planeación tributaria en la empresa de transportes de carga.

1.4.3. Metodológica

En este trabajo de investigación, la justificación metodológica del estudio se observa en la implementación de metodologías y estrategias para generar conocimiento válido y confiable. Es por ello que, para el cumplimiento de los objetivos de estudio, se utilizó instrumentos de recolección de datos para medir las variables propuestas “planeamiento tributario” y “renta empresarial”; los cuales se elaboraron teniendo como base el conocimiento aportado en el marco teórico. Asimismo, para evaluar la validez de dichos instrumentos se aplicó un juicio de expertos que se llevó a cabo por sujetos “expertos” en el tema, por otro lado, para evaluar la confiabilidad de los instrumentos se aplicó una encuesta piloto, en la que los resultados obtenidos de esta se procesó a través del software IBM SPSS Statistics. Es así que, con la validez y confiabilidad de dichos instrumentos se midió la relación que hay entre el planeamiento tributario y la

renta empresarial en las empresas de transporte de carga del distrito de Chilca en el año 2019.

1.5. Objetivos

(Navarro J. , 2014, pág. 219) argumenta que los objetivos “[...] consiste en decir que nivel de respuesta estamos empeñados en buscar [...] Es así que el planteamiento del problema se encuentra en congruencia con los objetivos y estos ya anuncian hasta donde va a llegar la investigación”.

Para el desarrollo de esta tesis de investigación se plantearon dos tipos de objetivos: objetivo general y objetivos específicos. El objetivo general refleja la esencia del planteamiento general del problema y la idea principal que se expresa en el título de este proyecto. Mientras que los objetivos específicos son desprendidos del objetivo general que están diseñados para lograr cada aspecto de este.

1.5.1. Objetivo general

Establecer de qué manera el planeamiento tributario se relaciona con la renta empresarial en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.

1.5.2. Objetivos específicos

O.E.1. Establecer de qué manera el planeamiento tributario se relaciona con los ingresos en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.

O.E.2. Señalar cómo se relaciona el planeamiento tributario con los costos de transporte en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.

O.E.3. Establecer la relación existente entre el planeamiento tributario con los gastos operativos en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.

O.E.4. Establecer de qué manera el planeamiento tributario se relaciona con la renta imponible en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.

CAPÍTULO II

II. MARCO TEÓRICO

2.1. Antecedentes

(Valderrama, 2019, pág. 143) argumenta que los antecedentes “Se refieren a otros estudios que, de alguna forma, tienen relación con nuestro problema de estudio, y que han sido realizados en años anteriores y por distintos autores. Los antecedentes deben estar organizados en relación con las variables [...]”.

Los antecedentes de la investigación forman parte del marco teórico, y como se aprecia en la anterior cita, son revisiones de tesis o artículos científicos previos al nuestro, los cuales servirán como un punto de referencia para efectuar el análisis y discusión de los resultados obtenidos de la aplicación del instrumento de recolección de datos.

2.1.1. A nivel nacional

(Casabona, 2018) en la tesis “El Planeamiento Tributario y su incidencia en el Impuesto a la Renta (IR) de las empresas Mypes del Mercado Mayorista” que

utilizó para optar el grado de Contador Público en la Universidad de Ciencias Aplicadas, en la que tuvo por objetivo determinar la incidencia del Planeamiento Tributario en el pago del Impuesto a la Renta de las empresas. Llegando así, a las siguientes conclusiones:

El Planeamiento Tributario incidirá "positivamente en la determinación del IR de las empresas del Mercado Mayorista N.º 02 Frutas en Lima.

A través de una entrevista a un representante legal de un “estudio contable representativo del Mercado, conversaciones con la Administración del Mercado, con algunos empresarios seleccionados, y con la encuesta llevada a cabo en El Mercado, se logra establecer la situación tributaria actual de las empresas de El Mercado enfocado en el Impuesto a la Renta”. Se ha cumplido con “analizar las normas tributarias a las que se encuentran sujetas las empresas de El Mercado y se ha establecido la incidencia que tiene en la determinación del IR”. Asimismo, se ha “determinado que la normativa tributaria actual del Perú otorga opciones que pueden aplicarse a las empresas de El Mercado y su acogimiento es beneficioso”. El esquema de Planeamiento Tributario brindará a los empresarios del Mercado una guía para seleccionar una mejor opción para cumplir con sus obligaciones tributarias.

El caso práctico presentado es “fiel reflejo de una empresa real, pero por cuestiones de confidencialidad se ha optado por cambiar el nombre”. El caso mide la “incidencia tributaria y financiera del Planeamiento Tributario a implementarse”. De esta forma se confirma las hipótesis secundarias que se formularon.

En resumen, la tesis menciona que el planeamiento incide en la determinación de la renta y al aplicar las normas tributarias otorga opciones para su aplicación será beneficioso de la empresa, el planteamiento tributario ayudará a los empresarios tener una mejor opción para el cumplimiento de las obligaciones tributarias.

(Barrantes & Chávez, 2016) en la tesis “Planeamiento tributario en la determinación del impuesto a la renta en la empresa de construcción J&G E.I.R” que utilizó para optar el grado de Contador Público en la Universidad Privada Antonio Guillermo Urrelo, en la que tuvo por objetivo determinar cómo influye del planeamiento tributario en la determinación del impuesto a la renta en la empresa de construcción. Llegando así, a las siguientes conclusiones:

En la empresa de construcción J&G E.I.R.L. con el apoyo de la propuesta de Planeamiento Tributario efectuado; se tomó como base la “información del ejercicio fiscal 2015 (las deficiencias y errores), para el ejercicio fiscal 2016; es así como se analizó si se hubiese hecho un planeamiento tributario hubiera bajado el Impuesto a la renta”, evitando hacer reparos tributarios.

La empresa generalmente no aplica el “procedimiento tributario de acuerdo como la normatividad conjunta, generando que la base tributaria sea modificada cuando interviene la SUNAT”; lo que le origina lograr además del tributo las sanciones pertinentes.

Con la finalidad de rebajar la base imponible del impuesto a la Renta, la empresa considera como gastos deducibles adquisiciones que tributariamente

y contablemente son ajenos al negocio por lo que no cumplan con el principio de causalidad.

De acuerdo con la minimización del costo fiscal, “al considerar el control de comprobantes de pago no solo en la compra de materiales y suministros, sino también el pago de planillas, incluido los beneficios hacia los trabajadores para bajar el IGV mensual”, a la vez estos gastos permiten al finalizar el año en la minimización en la Renta.

En síntesis, la tesis hace referencia que si se realiza el planeamiento tributario hubiese sido menor el impuesto a la renta y se evitaría reparos tributarios de la Administración Tributaria, además menciona que la entidad no aplica el procedimiento tributario como menciona en la normatividad originando sanciones.

(Burga & Esquen, 2017) en la tesis “Planeamiento tributario y determinación del impuesto a la renta en las empresas ferreteras de la ciudad de Moyobamba”, que utilizó para optar el grado de Contador público en la Universidad Peruana Unión, en la que tuvo por objetivo determinar la relación que tiene el planeamiento tributario en la determinación del impuesto a la renta en las empresas ferreteras. Llegando así, a las siguientes conclusiones:

Existe una “correlación directa, de grado muy significativo ($p > 0.75$), lo que indica una correlación positiva considerable entre la variable planeamiento tributario y determinación del impuesto a la renta de acuerdo al coeficiente de correlación de Pearson”. Esto quiere decir que “el adecuado planeamiento tributario afectará de manera muy significativa el proceso de determinación

del impuesto a la renta”, dado que se considera un factor determinante por encontrarse una correlación directa y positiva.

Existe una correlación significativa ($p > 0.50$), correlación positiva media entre “la variable planeamiento tributario la dimensión gastos deducibles del impuesto a la renta, en las empresas ferreteras de la ciudad de Moyobamba, 2017”. Esto indica que al obtenerse “una puntuación de Pearson mayor al promedio la variable planeamiento tributario también va influenciar sobre la dimensión gastos deducibles de manera directa y significativa”. Es decir, si existe un adecuado planeamiento tributario también existirá un adecuado balance en los gastos deducibles del impuesto a la renta.

Existe correlación significativa ($p > 0.50$), correlación positiva media entre “la variable planeamiento tributario la dimensión gastos no deducibles del impuesto a la renta, en las empresas ferreteras de la ciudad de Moyobamba, 2017”. Del mismo modo en que tanto “la variable planeamiento tributario y la dimensión gastos no deducibles tienen relaciones directas, ambos están afectados de manera proporcional dado que su relación es positiva” por ende si existe un adecuado planeamiento tributario habrá un adecuado balance entre los gastos no deducibles.

En resumen, la tesis infiere que si existe un adecuado planeamiento tributario afectará en el proceso de determinación del impuesto a la renta, ya que será un factor determinante, además menciona que si hay un adecuado balance en los gastos deducibles del impuesto a la renta.

2.1.2. A nivel internacional

(Rodríguez, 2016) en la tesis “La planificación tributaria del impuesto sobre la renta como estrategia de gestión empresarial en la comercializadora venezolana de electrodoméstico” que utilizó para optar el grado de Especialista en Tributación de en la Universidad Centro-occidental Lisandro Alvarado, en la que tuvo por objetivo proponer la planificación tributaria del impuesto sobre la renta como estrategia de gestión empresarial. Llegando así, a las siguientes conclusiones:

Existe conocimiento de lo que se pretende lograr con la planificación tributaria, así como también reconocer la misma como herramienta estratégica de negocios, para protegerlo de las amenazas del entorno.

Al clasificar la planificación tributaria, se evidenció que “ocasionalmente es preparada antes de participar en un evento económico, temporalmente se implantan estrategias para cumplir con las obligaciones fiscales, donde se hace necesario la planificación tributaria compleja” con propósito positivo.

Es importante tomar en consideración “la metodología para la elaboración de la planificación que se inicie en el conocimiento de los problemas financieros”. Seguidamente se “armonizan las cargas tributarias, se evalúa la relación costo-beneficio, observándose debilidades en el manejo de la información de la empresa” y las características que permiten mejorar su situación actual.

Cabe destacar, que se dificulta conocer el “impacto financiero que causan los tributos a la organización, por lo cual, surge la necesidad de estudiar las tarifas de distribución de los ingresos al momento de realizar la planificación

tributaria, debido a que no se mide la presión tributaria, ni se elabora un calendario de obligaciones fiscales al inicio del ejercicio económico”, requiriendo de esta manera, desarrollar estrategias de ahorro fiscal.

En base al estudio del ambiente tributario, “se hace imprescindible desarrollar metas, donde se considere las relaciones tributarias, con incentivos tributarios- ingresos utilidad neta, y gastos laborales y nivel de dividendos de los accionistas”.

En resumen, la tesis menciona que la planificación tributaria se evidenció que a veces es preparada antes de un hecho económico, en ciertas ocasiones se implementan estrategias para un adecuado cumplimiento con las obligaciones tributarias.

(Galárraga, 2014) en la tesis “Planificación tributaria del impuesto a la renta en la Industria Ecuatoriana” que utilizó para optar el grado de Magíster en Tributación de en la Escuela Superior Politécnica Del Litoral, en la que tuvo por objetivo que considere a la planificación tributaria como una herramienta que trae consigo ventajas y mejoras en la administración de la compañía. Llegando así, a las siguientes conclusiones:

Para realizar una planificación tributaria, es importante que “toda empresa tenga una planeación estratégica a largo plazo, en el caso de INDUSTRIA HARINERA, su visión, misión y objetivos son conocidos por todo el personal que conforma la empresa”. Es importante también “realizar los presupuestos de operación y financiero de forma anticipada, para conocer en un lenguaje cuantitativo los objetivos que se ha planteado la alta Gerencia”.

El principio fundamental de la compañía es “cumplir con las disposiciones legales vigentes para la determinación del impuesto a la renta, considerando y aplicando los beneficios tributarios que otorga la propia normativa”. La empresa cuenta con “un equipo de trabajo, conformado por auditores externos, internos, abogados tributarios, laborales y societarios, que aportan con su criterio para el correcto cumplimiento de la normativa legal”. Una planificación tributaria ayuda a no afectar a futuro la capacidad contributiva de la empresa, pagando su impuesto a la renta en la justa medida.

EL resultado final de mi tesis refleja el ahorro tributario que tendría la compañía si aplica de forma correcta las estrategias tributarias contempladas en la normativa legal.

Utilizando la herramienta de planificación tributaria y aplicando los beneficios contemplados en la Ley, al finalizar el ejercicio económico 2014, la compañía INDUSTRIA HARINERA tiene un saldo a su favor sujeto a solicitar la devolución por el valor de \$1,186,570.35, más los respectivos intereses.

Con lo anterior, podemos concluir que “la Planificación tributaria realizada oportunamente a la compañía INDUSTRIA HARINERA, ha permitido identificar las estrategias que permiten maximizar las utilidades después de impuestos para beneficios de los accionistas, así como minimizar la carga impositiva”, aplicando las opciones que se encuentren en el ordenamiento jurídico vigente.

En síntesis, la tesis menciona que un adecuado planeamiento tributario ayudará a cumplir con las disposiciones legales para la determinación del

impuesto a la renta tomando en cuenta la aplicación de los beneficios tributarios que presenta en la normativa.

2.2. Bases teóricas o científicas

(Baena, 2014, pág. 124) da a conocer que: “El marco teórico nos amplía la descripción del problema e integra la teoría con la investigación y sus relaciones mutuas [...] tiene como fin ayudarnos a precisar y a organizar los elementos contenidos en la descripción del problema”.

Por ello, las bases teóricas a continuación comprenden un conjunto de conceptos relacionadas a las variables, dimensiones e indicadores de la operacionalización. Esta sección se integra a través de las temáticas tratadas en la descripción del problema propuesta anteriormente.

2.2.1. Planeamiento tributario

De acuerdo con (Vilchez, 2011, pág. 2) infiere que: “[...] es el estudio de las operaciones futuras del contribuyente, tendiente a determinar los efectos tributarios y financieros que producen dichas operaciones, con el objeto de optar por las situaciones económicas más convenientes, que permiten legítimamente la minimización del costo fiscal”.

Para (Vieira, 2018, pág. 429) afirma que: “El planeamiento tributario es un proceso sistemático orientado a optimizar la carga fiscal; es decir, disponer acciones para minimizar o eliminar el efecto de los tributos en el marco de la ley o para gozar de un beneficio tributario [...]”.

Asimismo (Villasmil, 2016, pág. 126) señala que: “El Planeamiento Tributario es la optimización de los recursos para el cumplimiento de sus

obligaciones tributarias con la menor carga fiscal posible y/o diferir el pago, dentro de los márgenes legales, sin incurrir en ilícitos (formales y/o materiales)”.

El planeamiento tributario se explica como una secuencia de pautas sistematizadas, el cuál su objetivo es mejorar la carga impositiva ya sea para disminuirla o suprimirla y de la misma manera para gozar de una ganancia tributaria. Esencialmente es un instrumento que usan las organizaciones para la determinación de decisiones en la actualidad con secuelas tributarias posteriormente.

2.2.1.1. Optimizar los recursos.

Para **(Erazo, 2018, pág. 10)** “[...] debe propender a la optimización de los recursos destinados para cumplir las obligaciones de carácter tributario, prever los montos a pagar y plantear estrategia para que los recursos que se economizan fortalezcan las finanzas de la organización”.

El planeamiento tributario va dirigido a la optimización de recursos empleados para el desarrollo de ciertas actividades de índole tributario, precaver los importes a pagar y planear la metodología para que los recursos que se reservan consoliden las finanzas de la empresa.

2.2.1.1.1. Optimizar la carga tributaria.

De acuerdo con **(Baldeón A. , 2010, pág. 22)** menciona que: “La carga tributaria a la que están sometidas las empresas, [...] incrementan la necesidad de que estas adopten programas de planeamiento tributario, buscando no solo una reducción en los

gastos [...] sino, principalmente, en la incidencia tributaria de las operaciones en la empresa”.

Para (Navarro J. , 2017, pág. 5) indica que: “El planeamiento tributario está orientado a optimizar la carga fiscal, ya sea para reducirla o para eliminarla, o para gozar de algún beneficio tributario [...]”.

La optimización de la carga tributaria se refiere a que los impuestos tienen que trabajar a favor del desarrollo de las empresas y no a la eliminación de la misma. La carga tributaria que deben enfrentar los entes económicos es un factor decisivo a la hora de diseñar sus estrategias de negocios.

2.2.1.1.2. *Perfeccionar utilidades.*

Para (Parra F. , 2019) afirma que el planeamiento tributario tiene por objetivo: “[...] perfeccionar las utilidades de la empresa, eliminar contingencias, disminuir los gastos y reducir el pago de impuestos mediante el uso de mecanismo y figuras legales, las cuales no impliquen simulación o fraude a las normas tributarias”.

Asimismo, el (Colegio de Contadores Públicos de Lima, 2016) afirma que el planeamiento tributario puede: “[...] optimizar las utilidades de la empresa, eliminar las contingencias tributarias [...] minimizar los gastos y deducir adecuadamente sus gastos, minimizar o reducir el pago de impuestos utilizando correctamente las herramientas legales”.

En resumen, el planeamiento tributario uno de sus objetivos es perfeccionar sus utilidades ayudando a reducir los gastos, pago de los impuestos mediante la correcta utilización de la leyes y normativas.

2.2.1.1.3. *Beneficios tributarios.*

Para el **(Instituto Peruano de Economía, 2014)** “Los beneficios tributarios están constituidos por aquellas exoneraciones, deducciones y tratamientos tributarios especiales que implican una reducción en las obligaciones tributarias para ciertos contribuyentes. Estas herramientas significan una reducción en los recaudos del Estado”.

Según **(Robles & Ruiz, 2014, pág. 67)** “[...]se considera beneficio la parte de la resta por conceptos de pérdidas extraordinarias; por cuanto en rigor esta clase de pérdidas no guarda relación con los ingresos gravados, ni el mantenimiento de la fuente productora de renta”.

Asimismo **(Ybarra, 2015, pág. 25)** menciona que: “Los beneficios tributarios constituyen incentivos que son otorgados por el Estado como instrumentos de política fiscal, en función a variables como nivel de ingresos, tipo de actividad y zona geográfica, entre otras [...]”.

Los beneficios tributarios están conformados por incentivos para los empresarios que concede el Estado como un medio que los apoye al progreso del país y a lograr sus metas sociales y

económicas con el fin de optimizar el estándar de vida de los habitantes en total. Justamente a través del planeamiento tributario permitirá que las empresas se acojan a los beneficios tributarios, se cumplan los requisitos y que al final se traducirá en beneficios económicos para a empresa, es decir mayor rentabilidad. Mientras si no se cumple los requisitos, esto conllevará a mayores cargas tributarias, como es el pago del impuesto dejado de pagar y las sanciones administrativas.

2.2.1.2. Economía de opción.

De acuerdo con (**Villasmil, 2016, pág. 124**) menciona que la economía de opción: “[...] permite el aprovechamiento de opciones de ahorro que las propias leyes tributarias [...] ponen a disposición del contribuyente en virtud de que en materia tributaria hay riesgo subjetivo de propender a evadir y aplica en donde hay imposición directa”.

Por consiguiente (**Luján A. , 2018**) afirma que:

La economía de opción son diversas las normas que brindan a los contribuyentes la posibilidad de decidir aspectos que influirían en la cuantía de tributos que deben pagar, por ejemplo el importe del IR que debe pagarse por la realización de actividad empresarial dependerá de decisiones sobre la forma jurídica de llevar a cabo la actividad empresarial, el régimen tributario al cuál se someta el contribuyente, la elección de opciones que brinda la ley para la determinación del IR, el acogimiento a normas que otorgan tratamientos ventajosos, entre otros.

Asimismo (**Lalanne, 2011, pág. 104**) afirma que: “La economía de opción se caracteriza por la ausencia de abuso de las posibilidades de configuración jurídica, puesto que el contribuyente no lleva a cabo ninguna maniobra de elusión, sino que [...] elige [...] una determinada operación en lugar de otra [...]”.

La economía de opción se genera a partir de que la norma tributaria otorga diferentes medios al contribuyente que le permite escoger según la posición que le resulte más favorable.

2.2.1.2.1. Cuantía de tributos.

Según (**Baldeón A. , 2010, pág. 56**) afirma que: “A través de las leyes tributarias se puede determinar la cuantía del tributo o la forma de establecerlo, identificando en su máxima expresión el principio de reserva de ley”.

Según el Código tributario en el art. 59º menciona que: “la Administración Tributaria verifica la realización del hecho generador de la obligación tributaria, identifica al deudor tributario, señala la base imponible y la cuantía del tributo”.

En resumen, la cuantía de tributos se establece por medio de las leyes tributarias, comprobando el principio de reserva de ley en su máxima expresión. Además, menciona que el Código tributario en el art. 59º menciona que: La administración tributaria comprueba la ejecución del suceso motriz de la obligación tributaria, reconociendo al deudor tributario, indica la base imponible y la cuantía del tributo.

A través del planeamiento tributario permitirá que el contribuyente se determine la cuantía de la obligación tributaria mediante la presentación de las declaraciones juradas determinativas, ajustándose al cumplimiento de las normas tributarias; esta autodeterminación está sujeta a verificación por parte de la Administración Tributaria.

2.2.1.2.2. Régimen tributario.

Asimismo (**Parra A. , 2010, pág. 431**) menciona “El impuesto sobre la renta [...] es un solo tributo y comprende para las personas naturales y asimiladas los tributos que se liquidan con base en la renta, ganancias ocasionales y transferencia de rentas al exterior”.

Para (**Campon, 2014, pág. 21**) afirma que: “debe entenderse por regímenes tributarios al conjunto de normas que regulan el cumplimiento de las obligaciones sustanciales, vinculadas directamente al pago de tributos y de las obligaciones formales, relacionadas con trámites, documentos o instrumentos que facilitan el pago de tributos”. A continuación, algunos alcances de los regímenes:

Conceptos	NRUS	RER	RMT	RG
Persona Natural	Sí	Sí	Sí	Sí
Persona Jurídica	No	Sí	Sí	Sí
Límite de ingresos	Hasta S/. 96,000 anuales u S/. 8,000 mensuales.	Hasta S/. 525,000 anuales.	Ingresos netos que no superen 1700 UIT en el ejercicio gravable (proyectado o del ejercicio anterior).	Sin límite
Límite de compras	Hasta S/. 96,000 anuales u S/. 8,000 mensuales.	Hasta S/. 525,000 anuales.	Sin límite	Sin límite
Comprobantes que pueden emitir	Boleta de venta y tickets que no dan derecho a crédito fiscal, gasto o costo.	Factura, boleta y todos los demás permitidos.	Factura, boleta y todos los demás permitidos.	Factura, boleta y todos los demás permitidos.
DJ anual - Renta	No	No	Sí	Sí
Pago de tributos mensuales	Pago mínimo S/ 20 y máximo S/50, de acuerdo a una tabla de ingresos y/o compras por categoría.	Renta: Cuota de 1.5% de ingresos netos mensuales (Cancelatorio).	Renta: Si no superan las 300 UIT de ingresos netos anuales: pagarán el 1% de los ingresos netos obtenidos en el mes. Si en cualquier mes superan las 300 UIT de ingresos netos anuales pagarán 1.5% o coeficiente.	Renta: Pago a cuenta mensual. El que resulte como coeficiente o el 1.5% según la Ley del Impuesto a la Renta.
	El IGV está incluido en la única cuota que se paga en éste régimen.	IGV: 18% (incluye el impuesto de promoción municipal).	IGV: 18% (incluye el impuesto de promoción municipal).	IGV: 18% (incluye el impuesto de promoción municipal).

Fuente: Sunat

El régimen tributario es el grupo de condiciones en el cuál una persona natural o jurídica que posee una empresa o desea emprender, se acoge a un determinado Régimen Tributario, esta decisión dependerá del tipo de empresa, el nivel de ingresos, el tipo de cliente que tiene el empresario, entre otros.

2.2.1.2.3. Acogimiento a normas.

Para (Robles & Ruiz, 2014, pág. 75) afirma que “Las normas tributarias se deben interpretar con arreglo a todos los métodos admitidos por el Derecho Común”.

Según (Vásquez, 2017, pág. 52) señala que: “Las normas, en general, establecen y regulan los procedimientos a los que ha de ajustarse la Administración para llegar a la definición de la existencia, y a la valoración [...] de los elementos constitutivos del impuesto [...]”.

Las normas tributarias son aquellas que determinan y ordenan los procesos a los que se tiene que adaptarse la administración y los deudores tributarios, para conseguir el concepto de la existencia y valoración de los elementos intrínsecos del impuesto, que son normas claras del Derecho tributario formal. De la misma forma son las que regularizan el medio al que se tiene que adecuar el cumplimiento de la obligación tributaria material.

El acogimiento de las normas tributarias implica el cumplimiento de las mismas para determinar la cuantía de la obligación sustancial y obligaciones tributarias formales.

2.2.1.3. Métodos de interpretación jurídica.

Para (Donayre, 2014, pág. 189) afirma que: “Los métodos de interpretación son definidos como los: procedimientos metodológicos en base a los cuales podemos obtener conclusiones positivas frente al qué quiere decir la norma jurídica, desentrañando, al aplicarlos, diversos contenidos provenientes de los criterios”.

2.2.1.3.1. Método literal.

Para (Vallejo, 2015, pág. 110) señala que: “el método literal o gramatical se interpreta la norma considerando el significado de las palabras y sus aplicaciones sintácticas. Si bien este método permite interpretar normas, en muchos casos resulta insuficiente”.

Según (Paredes, 2013, pág. 49) afirma que: “este método, propone encontrar el sentido de una norma o de una cláusula en el

texto de las mismas. Es decir, a partir de su literalidad, se atribuye un significado a los términos empleados en la redacción”.

En síntesis, el método literal o también llamado gramatical permite interpretar las normas a partir de su literalidad atribuyendo significados que se emplea en la redacción. Es un método de interpretación lo que usualmente se aplica en el cumplimiento de las normas tributarias.

2.2.1.3.2. Método lógico.

De acuerdo con **(Baldeón, Roque, & Garayar, 2010, pág. 20)** menciona que: “Es aquel que utiliza los razonamientos de la lógica para alcanzar el verdadero significado de la norma, consiste en la descomposición del pensamiento o las relaciones lógicas que unen sus diversas partes”.

Para **(Donayre, 2014, pág. 192)** menciona que: “[...] La base de interpretación es que la ley forma parte de un conjunto armónico, por lo cual no puede ser analizada por sí sola, sino relacionada con las disposiciones que forman toda la legislación de un país”.

En síntesis, el método lógico utiliza argumentos lógicos con el cual permite alcanzar el significado de la norma descomponiendo los pensamientos de manera lógica. Este método de interpretación aplica cual era la intención del legislador al establecer las normas tributarias.

2.2.1.3.3. *Método sistemático.*

Según **(Donayre, 2014, pág. 194)** afirma que: “Según el método sistemático por ubicación de la norma, su interpretación debe hacerse teniendo en cuenta el conjunto, subconjunto [...] en el cual se halla incorporada, a fin de que sea esclarecido por los elementos conceptuales propios de tal estructura normativa”.

Asimismo **(Robles & Ruiz, 2014, pág. 74)** menciona que:

El llamado método sistemático consiste en la concordancia de normas. Al respecto se tiene que un sistema jurídico significa la coexistencia integrada de diversas normas. Entonces el significado y alcance de una norma legal debe ser elaborado en función del conjunto de las demás normas que forman parte del sistema jurídico y que se encuentran directamente vinculadas con aquella.

La razón de ser del método sistemático por ubicación de la norma está en darle significado a la norma a partir de su conjunto, subconjunto o grupo normativo. En otras palabras, del total de principios, elementos, conceptos y contenidos que forman y explican la estructura normativa en la que está situada la norma a interpretar.

2.2.2. **Renta empresarial**

Para **(Picón, 2017, pág. 22)** afirma que:

El impuesto a la renta de tercera categoría o empresarial es el resultado de multiplicar la base imponible, denominada renta neta imponible por la alícuota. Se debe tener en cuenta que, si la empresa no logra sustentar estos aspectos de manera sólida, el costo o gasto no será deducible para efecto del impuesto a la renta.

Asimismo (**Bahamonte, 2012, pág. 63**) menciona que:

El Impuesto a la Renta de tercera categoría se determina anualmente, teniendo en cuenta que el ejercicio inicia el 1 de enero y finaliza el 31 de diciembre. Para la determinación del Impuesto a la Renta de Tercera Categoría deben considerarse todas las rentas o ganancias que provengan de la actividad empresarial, aquellos beneficios empresariales, así como las rentas que se consideren como tales por mandato de la propia Ley del Impuesto a la Renta.

Según (**Bernal J. , 2018, pág. 48**) señala que:

Las rentas de tercera categoría generadas con ánimo de lucro se conocen como rentas empresariales. Proviene de la aplicación conjunta de capital más trabajo. Los sujetos perceptores de tercera categoría del régimen general, cuyos ingresos brutos anuales no superen las 300 UIT, deberán llevar como mínimo un registro de ventas, registro de compras y libro diario de formato simplificado, de acuerdo con las normas sobre la materia.

En síntesis, el impuesto a la Renta de Tercera Categoría guarda la renta adquirida por la ejecución de actividades empresariales que fomentan las personas naturales o jurídicas. Mayormente estas rentas se crean por la cooperación unida de la inversión del trabajo y capital.

2.2.2.1. *Ingresos.*

Según **(Contadores & Empresas, 2013, pág. 4)** define los ingresos como: “Los incrementos en los beneficios económicos, producidos a lo largo del periodo contable, en forma de entradas o incrementos de valor de los activos, o bien como decrementos de las obligaciones, que dan como resultado aumentos del patrimonio neto”.

Asimismo **(Pérez, 2012, pág. 5)** señala que: “Incrementos en los beneficios económicos, producidos a lo largo del periodo contable, en forma de entradas o incrementos de valor de los activos, o bien como disminuciones de los pasivos, que dan como resultado aumentos del patrimonio [...]”.

En resumen, los ingresos como aumentos que fueron producidos en un periodo largo que aumenta en el patrimonio neto de la compañía, siempre que inicie en un aporte económico.

2.2.2.1.1. *Prestación de servicios.*

Asimismo **(Abanto, 2012, pág. 169)** menciona que la prestación de servicios implica: “[...] normalmente, la ejecución, por parte de la entidad, de un conjunto de tareas acordadas en un contrato [...]. Los servicios pueden prestarse en el transcurso de un único periodo o a lo largo de varios periodos contables”.

Asimismo **(Cajo & Álvarez, 2010, pág. 17)** afirma que: “en el caso de prestaciones de servicios, la obligación principal por parte del sujeto prestador es la realización de una serie de actos, los

cuales constituyen actividades intangibles en las que la intervención de materiales puede ser casi insignificante”.

La prestación de servicios es la relación obligatoria en donde a un individuo se le llama prestador, el cual ejecutará una prestación a favor de otra, que será él comitente, a intercambio de una compensación o gratuitamente.

La prestación de servicios por el transporte de carga pesada, se encuentra gravada con el impuesto a la renta de tercera categoría, debiéndose reconocerse como ingreso cuando se haya culminado los servicios y los riesgos y beneficios fueron transferidos al cliente.

2.2.2.1.2. Venta de vehículos usados.

Para (SUNAT, 2017) afirma que:

Los costos que resulten necesarios para colocar a los bienes en condiciones de ser usados, se considerarán dentro de costos computables y dentro de renta bruta para la determinación del Impuesto anual de tercera categoría.

La venta de vehículos usados que realizan las empresas de transportes de carga pesadas se encuentran gravadas con el impuesto a la renta de tercera categoría, debiendo estar estas al valor de mercado, debiendo deducir el costo de enajenación.

2.2.2.1.3. *Reconocimiento de ingresos por prestación de servicios (NIC 18).*

Para **(Ortega, Pacherras, & Díaz, 2010, pág. 338)** afirma que: “Los criterios para reconocer los ingresos en el caso de prestación de servicios (ejecución de una tarea contractual) se encuentran regulados en la NIC 18 [...]”.

Para **(Abanto, 2012, pág. 213)** afirma que:

Cuando el resultado de una transacción, que “suponga la prestación de servicios, pueda ser estimado con fiabilidad, los ingresos de actividades ordinarias asociados con la operación deben reconocerse, considerando el grado de terminación de la prestación final del periodo sobre el que se informa”. El resultado de una transacción puede ser estimado con fiabilidad cuando se cumplen todas y cada una de las siguientes condiciones:

- a) El importe de los ingresos de actividades ordinarias pueda medirse con fiabilidad.
- b) Sea probable que la entidad reciba los beneficios económicos asociados con la transacción.
- c) El grado de realización de la transacción, al final del periodo sobre el que se informa, pueda ser medido con fiabilidad.

d) Los costos ya incurridos en la prestación, así como los que quedan por incurrir hasta completarla, puedan ser medidos con fiabilidad.

En resumen, los ingresos por prestación de servicios serán reconocido siempre en cuando la transacción sea estimada con confiabilidad para la contabilización de los ingresos que sean procedentes de la prestación de servicios deben cumplir con condiciones ya mencionados. El NIIF 15, vigente a partir del 01 de enero del 2019, en esencia recoge estas condiciones para el reconocimiento de ingresos procedentes en los contratos en la prestación de servicios por transporte de carga por carretera.

2.2.2.2. Costos de transporte.

Para (Almaraz, 2018, pág. 68) afirma que: “Los costes del transporte terrestre se pueden agrupar en fijos y variables. Sus costos fijos son los menores de cualquier medio de transporte, dado que no son propietarios de las vías por las que operan; entre sus costos fijos más representativos”.

Dentro de los costos de transporte será considerado los costos fijos y variables, corresponde al dinero que se utiliza para el financiamiento de la empresa de transporte.

2.2.2.2.1. Costos fijos.

Para (Moreno, 2010, pág. 17) afirma que: “los costos fijos se presentan sea cual fuere el volumen de producción, ventas o

servicios prestados. Su valor no depende del número de unidades producidas o vendidas”.

Según (**Actualidad empresarial, 2019, pág. 7**) menciona que: “son los que no dependen del volumen de producción de una empresa; es decir, no cambian en absoluto y si lo hacen tienen que ver con el contexto y en función de las circunstancias”.

Los costos fijos son aquellos que no son flexibles a ciertas alteraciones dependiendo la actividad del negocio, en síntesis, estos costos son inalterables, se pagan allá producción o no. Algunos ejemplos de costos fijos son: Arriendos de oficinas, sueldos, telefonía, Internet, pagos de seguros, etc.

2.2.2.2.2. *Costos variables.*

Según (**Meza, 2013, pág. 35**) menciona que: “son los que están directamente involucrados con la producción y venta de los artículos, por lo que tienden a variar con el volumen de la producción. Los Costes variables son generalmente directos”.

Para (**Almaraz, 2018, pág. 15**) señala que: “son aquellos que varían proporcionalmente al volumen de ventas, es decir varían en función del nivel de producción. Si la producción aumenta estos costos aumentan, por el contrario, si disminuye la producción estos costos se reducen también”.

Los costos variables son costos modificables ya que este cambia dependiendo del número de producción del negocio, abarcando a

los bienes y servicios que este brinda. En conclusión, se paga más si la empresa produce más. Los costos variables son: tarifas, peaje y viáticos. Los costos para ser deducido para fines tributarios deben estar sustentado con comprobante de pago que cumpla con los requisitos exigidos por el reglamento de comprobantes de pago, cumplir con la bancarización cuando el monto de la operación es igual o mayor a S/ 3,500 o US\$ 1,000.

2.2.2.3. Gastos operativos.

Asimismo (Narro, 2015, pág. 8) señala que: “Los gastos operativos son aquellos que permiten mantener la actividad diaria de una compañía, que no suelen estar vinculadas de manera directa con la producción. [...] Se distribuye en gastos financieros, gastos administrativos, gerenciales y de representación”.

Para (Moraga, 2018, pág. 26) afirma que: “Se llama gastos operacionales al dinero que una empresa o una organización debe desembolsar en concepto del desarrollo de las diferentes actividades que despliega”.

Los gastos operativos son los que ayudan a conservar el momento diario de la empresa, que no están asociadas con la producción de forma directa. Se puede decir que gastos serán usados con el fin de un buen funcionamiento de la empresa. Los gastos, deben estar sustentados con comprobante de pago que cumpla con los requisitos exigidos por el reglamento de comprobantes de pago, el gasto debe cumplir el principio de causalidad, cumplir con la bancarización cuando el monto

de la operación es igual o mayor a S/ 3,500 o US\$ 1,000; asimismo, debe tener en cuenta los límites exigidos por el artículo 37 de la LIR.

2.2.2.3.1. *Gastos de administración.*

De acuerdo con **(Riquelme, 2019)** señala que los gastos administrativos son aquellos que “[...]no están directamente vinculados a una función elemental como la fabricación, la producción o las ventas. Estos gastos están relacionados con la organización en su conjunto en lugar de un departamento individual”.

Según **(Carrillo, 2013, pág. 29)** menciona que: “Son gastos de administración todos los gastos que no sean de producción ni de distribución, y los mismos se incurren en los centros de responsabilidad que proveen supervisión y servicio a todas las funciones de la empresa [...]”.

Los gastos de administración son aquellos esenciales para elevar la eficiencia y el buen rendimiento de la empresa. Estos gastos son considerados fijos ya que son importantes para las operaciones comerciales, por ende, son difíciles de disminuirlos.

Los gastos operativos son los que ayudan a conservar el momento diario de la empresa, que no están asociadas con la producción de forma directa. Se puede decir que gastos serán usados con el fin de un buen funcionamiento de la empresa.

Estos gastos, deben cumplir el principio de causalidad, que los gastos estén devengados, estar sustentados con comprobante de pago que cumpla con los requisitos exigidos por el reglamento de comprobantes de pago, cumplir con la bancarización cuando el monto de la operación es igual o mayor a S/ 3,500 o US\$ 1,000; asimismo, debe tener en cuenta los límites exigidos por el artículo 37 de la LIR.

2.2.2.3.2. *Gastos financieros.*

Para **(Fernández, 2014)** señala que los gastos financieros: “[...] forman parte de la partida de gastos deducibles de la actividad económica, tanto del autónomo como de las sociedades. Se entiende como gastos financieros todos aquellos en los que incurre una empresa como consecuencia del uso de capitales [...]”.

Asimismo **(Effio, 2019, pág. 671)** afirma que: “Los gastos financieros agrupan las subcuentas que acumulan los intereses y gastos ocasionados por la obtención de recursos financieros temporales y financiamiento de operaciones comerciales o por efectos de la diferencia en cambio [...]”.

Las empresas de transportes de carga pesada, incurren en gastos financieros en una entidad bancaria o financiera, las que son destinadas para adquirir o renovar las flotas, adquisición de activos como son inmuebles, almacenes, garajes, entre otros, para ser destinados a las actividades de la empresa.

Otra forma de financiamiento que realizan las empresas de transportes de carga pesada en mediante el arrendamiento financiero es un método utilizado para la adquisición de activos con pagos estructurados durante un plazo determinado, al término del cual, el arrendatario tiene la opción de comprar el bien arrendado pagando un precio determinado. El arrendamiento permite a la empresa renovar sus unidades vehiculares, así como tener derecho al uso del crédito fiscal y reconocer el costo o gasto mediante la depreciación.

2.2.2.4. Renta imponible

De acuerdo al (**Colegio de Contadores Públicos de Lima, 2016**) “Renta sobre la cual se calcula el monto que debe pagarse por concepto de impuestos y/o leyes sociales, como previsión y salud.”. Según el esquema general del impuesto a la renta de tercera categoría la renta imponible se halla aplicándole deducciones, adiciones y las pérdidas tributarias compensables a la renta neta.

La renta imponible es la renta bruta aminorada por las deducciones, donde a las ganancias se le imputará un impuesto. Para lograr establecer la renta imponible de tercera categoría se tiene que disminuir los gastos indispensables para que así la renta producida por el negocio eluda infracciones tributarias.

2.2.2.4.1. Adiciones.

Para (**Bernal J. , 2018, pág. 78**) afirma que: “Las adiciones generalmente están conformadas por todos aquellos montos que

fueron contabilizados como gastos pero que para fines tributarios estos no son permitido su deducción”.

Según la Superintendencia Nacional de Aduanas y de Administración Tributaria (SUNAT), para determinar la renta imponible necesario hallar previamente la utilidad neta antes de participaciones e impuestos, la misma que se le añadirá las adiciones determinadas, es decir aquellos gastos que no son aceptados por la norma debido a que no guardan relación alguna con el principio de causalidad estipulado en la LIR, por consecuencia, estos importes se deberán adicionar, aumentar o agregar al resultado del período.

Las adiciones están constituidas por la suma de gastos contabilizados con propósitos tributarios que no accedieron a su deducción.

Precisamente, mediante el planeamiento tributario permitirá que las empresas de transportes de carga pesada, establezcan un control tributario, se implementen políticas para que los ingresos, el costo y el gasto, sean reconocidos conforme a ley, el costo y gasto, estén sustentados no solo con los comprobantes de pago, sino también con guías de remisión remitente, guías de remisión transportistas emitidas conforme a ley, se tenga contratos con fecha cierta, se cuente con proformas, cotizaciones, los gastos cumpla el principio de causalidad, devengado, límites exigidos por

la LIR, entre otros, de tal manera que las adiciones que tenga que realizar al presentar la declaración determinativa, sean menores.

2.2.2.4.2. *Deducciones.*

De acuerdo con **(Luján L. , 2010, pág. 36)** afirma que: “[...] Tratándose de sujetos generadores de rentas de tercera categoría, la deducción del Impuesto se sujetará a las normas generales establecidas en la Ley del Impuesto a la Renta”.

Para **(Actualidad empresarial, 2018)** menciona que:

A fin de establecer la renta neta de tercera categoría o renta neta empresarial, se deducirá de la renta bruta los gastos necesarios para producirla y mantener su fuente, así como los vinculados con la generación de ganancias de capital, en tanto la deducción no esté expresamente prohibida por la Ley. Debe tenerse en consideración que existen deducciones sujetas a límites o condiciones legales, así como deducciones no admitidas por la Ley. De esta manera aquellas deducciones limitadas, condicionadas o no aceptadas legalmente incrementarán la base imponible sobre la cual se calculará la tasa del impuesto anual.

2.2.2.4.3. *Pérdidas compensables*

Para **(Robles & Ruiz, 2014, pág. 62)** afirma que:

La Ley establece que los contribuyentes domiciliados en el país podrán compensar la pérdida neta total de tercera categoría de

fuente peruana que registren en un ejercicio gravable, de acuerdo con alguno de los siguientes sistemas:

A. Compensar la pérdida neta total de tercera categoría de fuente peruana que registren en un ejercicio gravable, imputándola año a año, hasta agotar su importe, a las rentas netas de tercera categoría que obtengan en los cuatro (4) ejercicios inmediatos posteriores computados a partir del ejercicio siguiente al de su generación. El saldo que no resulte compensado una vez transcurrido ese lapso, no podrá computarse en los ejercicios siguientes.

B. Compensar la pérdida neta total de tercera categoría de fuente peruana que registren en un ejercicio gravable imputándola año a año, hasta agotar su importe, al cincuenta por ciento (50%) de las rentas netas de tercera categoría que obtengan en los ejercicios inmediatos posteriores.

En resumen, las pérdidas compensables mencionan dos sistemas: uno de ellos es compensar la pérdida neta total de tercera categoría que se registren en ejercicio gravable que sean imputadas año a año los cuatro (4) ejercicios inmediatos posteriores computados a partir del ejercicio siguiente al de su generación; la segunda es el 50 % de las rentas netas de tercera categoría que se obtengan de ejercicios inmediatos posteriores.

Con la aplicación del planeamiento tributario, permitirá elegir el arrastre de pérdidas, más conveniente para las empresas de transportes de carga pesada.

2.3. Marco conceptual

Carga tributaria

De acuerdo con (Baldeón A. , 2010, pág. 22) menciona que: “la carga tributaria a la que están sometidas las empresas, así como las constantes crisis económicas incrementan la necesidad de que estas adopten programas de planeamiento tributario”.

Costos de transporte

Para (Almaraz, 2018, pág. 68) afirma que: “es el obro por el transporte de productos y materias primas por parte de una empresa de transporte comercial”.

Costos fijos

Para (Moreno, 2010, pág. 17) afirma que: “los costos fijos se presentan sea cual fuere el volumen de producción, ventas o servicios prestados. Su valor no depende del número de unidades producidas o vendidas”.

Economía de opción

De acuerdo con (Villasmil, 2016, pág. 124) menciona que: “permite el aprovechamiento de opciones de ahorro que las propias leyes tributarias de manera expresan ponen a disposición del contribuyente en virtud de que en materia tributaria hay riesgo subjetivo de propender a evadir y aplica en donde hay imposición directa”.

Gastos operativos.

Asimismo (Narro, 2015, pág. 8) señala que: “Los gastos operativos son aquellos que permiten mantener la actividad diaria de una compañía, que no suelen estar vinculadas de manera directa con la producción”.

Ingresos

Según (contadores & Empresas, 2013, pág. 4) define los ingresos como: “ Los incrementos en los beneficios económicos, producidos a lo largo del periodo contable, en forma de entradas o incrementos de valor de los activos, o bien como decrementos de las obligaciones, que dan como resultado aumentos del patrimonio neto”.

Métodos de interpretación jurídica

Para (Donayre, 2014, pág. 189) afirma que: “son definidos como los procedimientos metodológicos en base a los cuales podemos obtener conclusiones positivas frente al qué quiere decir la norma jurídica, desentrañando, al aplicarlos, diversos contenidos provenientes de los criterios”.

Optimizar los recursos

Para Fuente especificada no válida. afirma que el planeamiento tributario es “[...] un proceso sistemático orientado a optimizar la carga fiscal; es decir, disponer acciones para minimizar o eliminar el efecto de los tributos en el marco de la ley o para gozar de un beneficio tributario, evaluando por adelantado las consecuencias tributarias [...]”.

Planeamiento tributario

Para (Vieira, 2018, pág. 429) afirma que: “el planeamiento tributario es un proceso sistemático orientado a optimizar la carga fiscal; es decir, disponer acciones para minimizar o eliminar el efecto de los tributos en el marco de la ley o para gozar de un beneficio tributario”.

Prestación de servicios.

Asimismo (Abanto, 2012, pág. 169) menciona que: “la prestación de servicios implica, normalmente, la ejecución, por parte de la entidad, de un conjunto de tareas acordadas en un contrato, con una duración determinada en el tiempo”.

Régimen tributario

Para (Campon, 2014, pág. 21) afirma que: “debe entenderse por regímenes tributarios al conjunto de normas que regulan el cumplimiento de las obligaciones sustanciales”.

Renta Empresarial

Para (Picón, 2017, pág. 22) afirma que: “es el resultado de multiplicar la base imponible, denominada renta neta imponible por la alícuota.”.

CAPÍTULO III

III. HIPÓTESIS

Empleando las palabras de (Cruz, Olivares, & Gonzáles, 2014, pág. 102) “[...] una hipótesis es una extensión de la pregunta de investigación. A diferencia de un objetivo, la hipótesis se plantea de tal forma que pueda probarse ya que es una suposición o solución anticipada al problema de investigación”.

La hipótesis que se presenta a continuación son respuestas tentativas a las preguntas formuladas en capítulos anteriores. Asimismo, dichas hipótesis serán comprobadas mediante el análisis del procesamiento de los datos, para corroborar su veracidad.

3.1. Hipótesis general

H.G. Existe una relación negativa y significativa entre el planeamiento tributario con la renta empresarial en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca -2019.

3.2. Hipótesis específicas

H.E.1. El planeamiento tributario tiende a relacionarse indirectamente con los ingresos en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.

H.E.2. El planeamiento tributario se relaciona indirectamente con los costos de transporte en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.

H.E.3. Existe una relación indirecta y significativa entre el planeamiento tributario con los gastos operativos en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.

H.E.4. Existe una relación negativa y significativa entre el planeamiento tributario con la renta imponible en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca -2019.

3.3. Variables

Variable

Planeamiento tributario. De acuerdo con (Vilchez, 2011, pág. 2) infiere que: “El planeamiento tributario es el estudio de las operaciones futuras del contribuyente, tendiente a determinar los efectos tributarios y financieros que producen dichas operaciones, con el objeto de optar por las situaciones económicas más convenientes”.

Variable Asociada

Según (Bernal J. , 2018, pág. 48) señala que “Las rentas de tercera categoría generadas con ánimo de lucro se conocen como rentas empresariales. Proviene de la aplicación conjunta de capital más trabajo”.

Operacionalización

Variables	Dimensiones	Indicadores
V ₁ PLANEAMIENTO TRIBUTARIO	V1.1 Optimizar los recursos	V1.1.1: Optimizar la carga tributaria
		V1.1.2: Perfeccionar utilidades
		V1.1.3: Beneficios tributarios
	V1.2 Economía de opción	V1.2.1: Cuantía de tributos
		V1.2.2: Régimen tributario
		V1.2.3: Acogimiento a normas
	V1.3 Métodos de interpretación jurídica	V1.3.1: Método literal
		V1.3.2: Método lógico
		V1.3.3: Método sistemático
V ₂ RENTA EMPRESARIA L	V2.1 Ingresos	V2.1.1: Prestación de servicios
		V2.1.2: Venta de vehículos usados
		V2.1.3: Reconocimiento de ingresos por prestación de servicios (NIC 18)
	V2.2 Costos de transporte	V2.2.1: Costos fijos
		V2.2.2: Costos variables
	V2.3 Gastos operativos	V2.3.1: Gastos de administración
		V2.3.2: Gastos financieros
	V2.4 Renta imponible	V2.4.1: Adiciones
		V2.4.2: Deducciones
		V2.4.3: Perdidas compensables

CAPÍTULO IV

IV. METODOLOGÍA

4.1. Método de investigación

Método general: Método científico

A este respecto (Cegarra, 2011, pág. 96) menciona “El método científico comprende las seis etapas siguientes: planteamiento del objetivo, reunión de los datos conocidos, organización de los datos, propuesta de una posible solución, prueba de la solución y presentación de los resultados”.

El método general de investigación es aquel que se utiliza para construir un conocimiento científico, por tal razón, para obtener nuevos conocimientos acerca del planeamiento tributario y la renta empresarial se utilizó el método científico como método general de investigación. Dicho método ha sido históricamente utilizado por la ciencia y como se puede ver en la anterior cita utiliza seis etapas definidas que ayudan a minimizar la subjetividad en el desarrollo del trabajo.

Método específico: Método descriptivo

De acuerdo a (Valderrama, 2019) “Consiste en describir un hecho o fenómeno en cuanto a sus características, cualidades o relaciones exactas entre sus elementos”. Se empleó el método descriptivo en este proyecto de investigación para evaluar las variables planeamiento tributario y renta empresarial en la muestra seleccionada. Asimismo, dicho método nos ayudó en el análisis y observación en el objeto de estudio para catalogar los resultados del instrumento y poner a prueba las hipótesis planteadas.

4.2. Tipo de investigación

Como dice (Navarro J. , 2014, pág. 191) “Tanto la investigación básica como la aplicada utilizan el método científico para obtener nuevos conocimientos (datos, hipótesis, teorías, etc.). Pero mientras el investigador básico trabaja en los problemas que le interesan, el aplicado estudia sólo problemas de posible interés social”. Asimismo (Valderrama, 2019, pág. 39) menciona “La investigación aplicada, movida por el espíritu de la investigación fundamental, ha enfocado la atención sobre la solución de problemas más sobre la formulación de teorías [...]. La investigación aplicada busca conocer para hacer, actuar, construir y modificar”.

El tipo de investigación que se utilizó en la tesis de investigación fue la investigación aplicada, ya que, como se mencionó en las anteriores citas el objetivo fundamental de este tipo de investigaciones es la búsqueda de conocimiento para resolver un determinado problema que afecta a la sociedad, en otras palabras, es el enriquecimiento del desarrollo cultural y científico en un entorno social práctico.

4.3. Nivel de investigación

(Sánchez & Reyes, 2015, pág. 51) “Diseño correlacional. Diseño de investigación que tiene como objetivo establecer el grado de correlación estadística que hay entre dos variables en estudio. Funcionalmente permite observar el grado de asociación entre dos variables”.

El nivel de investigación de este proyecto fue el correlacional, ya que, se buscó medir el grado de relación entre las dos variables propuestas para ser analizadas en profundidad mientras se recopilaba la información del objeto de estudio (la muestra seleccionada). Este nivel de investigación nos permitió afirmar en qué medida las variaciones en una variable están relacionadas con las variaciones de la variable asociada.

4.4. Diseño de la investigación

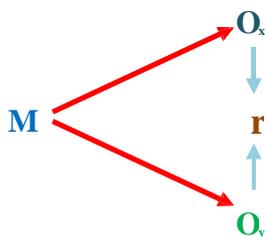
No experimental – Transversal:

De acuerdo a (Hernández & Mendoza, 2018) “Lo característico en este tipo de diseños es que no se hace una manipulación intencional de las variables [...], sino que los fenómenos se estudian tal y como suceden en su ambiente”. Asimismo (Bernal C. , 2016, pág. 145) menciona “Son seccionales o transversales cuando la información del objeto de estudio se obtiene una única vez en un momento dado [...] estos estudios son especies de fotografías instantáneas del fenómeno”.

Descriptivo y correlacional:

La presente investigación utilizó como diseño específico de investigación el descriptivo y correlacional. Descriptivo por cuanto se buscó analizar el planeamiento tributario para poder evitar contingencias tributarias y la optimización de dividendos

en las empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca, de la provincia de Huancayo y correlacional porque permitió medir el grado de relación y la manera cómo interactúan las variables entre sí. Estas relaciones se establecieron dentro del contexto tributario y a partir de los mismos sujetos, en nuestra investigación existe correlación entre las variables planeación tributaria y renta empresarial, se tiene que, cuando una de ellas varía, la otra también experimenta alguna forma de cambio. A continuación, se muestra una representación gráfica del diseño de la investigación.



Dónde:

M= Es la muestra

O_x= Observación efectuada a la variable planeamiento tributario

O_y= Observación efectuada a la variable asociada renta empresarial

r = Relación entre dichas variables

4.5. Población y muestra

4.5.1. Población

La población es el conjunto de sujetos o cosas que tiene una o más propiedades en común, se encuentra en un espacio o territorio y varían en el transcurso del tiempo. Asimismo, en una investigación se puede tener más de una población, todo depende de la complejidad y variedad de sus objetivos, nos indica (Vara, 2015, pág. 221).

Para nuestra presente investigación se realizó la recolección de datos en la cual consideramos ciertos criterios de exclusión e inclusión que presentaremos a continuación.

Criterios de exclusión:

- Empresas que se encuentren en condición de no habidas.
- Empresas que no tengan como actividad principal transporte de carga por carretera.
- Empresas que no se encuentren ubicadas en el distrito de Chilca.

Criterios de inclusión:

- Empresas que se encuentren en condición de habidas.
- Empresas que tengan como actividad principal transporte de carga por carretera.
- Empresas que se encuentren ubicadas en el distrito de Chilca.

Teniendo en cuenta los criterios de inclusión y exclusión la población estuvo constituida por 150 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca, Huancayo; cómo se puede observar en el siguiente cuadro.

Cuadro 1: Población de las empresas de transporte de carga por carretera del distrito de Chilca

RUC	Razón social	Actividad principal
20568275013	M & A CENTER WINNERS E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20568210230	GRUPSABA S.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20573851383	GRUPO LOGISTICO VILCHEZ ARAUCO S.A.C.	Transporte de carga por carretera.

20486812801	CONTRATISTA MINERA E INVERSIONES VILCA HERMANOS S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20487070336	TRANSPORTES & SERVICIOS HUAMAN EMPRESA INDIVIDUAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	Transporte de carga por carretera.
20202656391	TRANS.DISTRIBUIDORA Y SERVICIOS S.R.LTDA	Transporte de carga por carretera.
20486100487	PETROGAS E.I.R.L	Transporte de carga por carretera.
20487041310	EMPRESA DE TRANSPORTES ALIPIO MIRANDA S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20600000684	CORPORACION RIO MANTARO SOCIEDAD ANÓNIMA CERRADA - CORP. R. MANT. S.A.C	Transporte de carga por carretera.
20486467437	AMS CONTRATISTAS EMPRESA INDIVIDUAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	Transporte de carga por carretera.
20568616708	ANKATECH S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20568629192	COMERCIAL ENRIQUEZ'S S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20486695065	DISTRIBUIDORA CIELITO E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20568876521	EMPRESA DE TRANSPORTES ESCOBARAYME E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20601133173	TRANSPORTES LOGISTICA ESCOBAR E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20601152828	SERVICIOS MULTIPLES JJ & GIVAL EMPRESA INDIVIDUAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	Transporte de carga por carretera.
20601883008	DAYFERCOM CONTRATISTAS Y LOGÍSTICA SOCIEDAD ANÓNIMA - DAYFERCOM S.A.	Transporte de carga por carretera.

20601193184	TRANSLOG PERU S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20601248370	TRANSPORTES Y NEGOCIACIONES ITACAMI SOCIEDAD COMERCIAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	Transporte de carga por carretera.
20601431417	COLSAM S.A.C	Transporte de carga por carretera.
20601527783	LOGISTICA EMPRESARIAL JM E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20601602378	CORPORACION EMPRESARIAL ALLINSO S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20601918421	INVERSIONES ARGE LEON E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20486775255	INVERSIONES QUISUL S.A.C	Transporte de carga por carretera.
20541374273	BINOMIO P Y E TRANSPORTES Y AFINES S.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20541450557	INVERSIONES LIMATRANS S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20485852647	MIRCONST EIRL	Transporte de carga por carretera.
20541524348	INVERSIONES Y NEGOCIACIONES MEJIA'S PERU S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20541538641	G.C.Y.S.M. FREDDY SOCIEDAD COMERCIAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA-G.C.Y.S.M. FREDDY S.R.L	Transporte de carga por carretera.
20541544021	TRANSPORTES MULTISERVICIOS YHURAYMA E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20541599780	TRAFICO Y LOGISTICO CAMINANTE DE CRISTO E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20568079931	EMPRESA DE TRANSPORTES LOGISTICO CARIÑOSO LEDESMA E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.

20569061858	INVERSIONES Y SERVICIOS MULTIPLES FAVECO SOCIEDAD ANÓNIMA CERRADA - INSERMUL FAVECO S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20573860293	GRUPO SANTA ROSA EXPRESS S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20573863713	CONSORCIO TRANSMARV S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20573874324	RANSPORTES GARCIA B & R E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20573876297	T & M CHELSEA S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20573881291	TRACK RACING QUISPE TRANS ANDINO S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20573913249	CORPORACION DE SERVICIOS E INDUSTRIA HUANCA S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20600053052	QUICOR LOGISTICA S.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20602071279	ULTISERVICIOS LOGISTICO LUAL S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20602079091	SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	Transporte de carga por carretera.
20602194567	ICGSA E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20602221297	MADERERA LANDEO E.I.R.L	Transporte de carga por carretera.
20602322859	CORPORACION A & C MANRIQUE E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20602617352	GRUPO ROMERO RAMOS S.A.	Transporte de carga por carretera.
20602624553	GRUPO TAYTA NIÑO J & K S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20602889638	DANEVOL GENERAL LOGISTIC S.A.C.	Transporte de carga por carretera.

20603316925	TRANSPORTES & INVERSIONES PALOMINO HERMANOS SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	Transporte de carga por carretera.
20603430302	MULTISERVICIOS ALIF S.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20319430602	JULIO CORDOVA RIVEROS EIRL	Transporte de carga por carretera.
20486159619	TRANSPORTES CONDOR E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20486193396	AGROINDUSTRIA AGUILAR E.I.R.LTDA.	Transporte de carga por carretera.
20600724674	EMPRESA DE TRANSPORTES Y LOGISTICA SOTO SOCIEDAD COMERCIAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	Transporte de carga por carretera.
20486367211	TRANSPORTES CHICHO S.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20486939380	EMPRESA DE TRANSPORTES MAVASA E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20568586795	COMPAÑÍA LOS MAÑANEROS SOCIEDAD ANÓNIMA CERRADA - LOS MAÑANEROS S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20568139934	INVERSIONES RACEN SOCIEDAD ANONIMA CERRADA - IRSAC	Transporte de carga por carretera.
20568141831	TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES YOSGART E.I.R.L	Transporte de carga por carretera.
20568277652	CONDESUR PERU SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	Transporte de carga por carretera.
20568318600	ERESAY E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20568321490	IPAX L & M CARGO SOCIEDAD COMERCIAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	Transporte de carga por carretera.

20548526222	TRANS. ROMERITOS LOGISTICA INTEGRAL SOCIEDAD ANONIMA CERRADA - TRANS. ROMERITOS LOGISTICA INTEGRAL	Transporte de carga por carretera.
20487153118	BUILDERS TROOP MAQUINARIAS & INGENIERIA SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	Transporte de carga por carretera.
20600332415	SERVICIOS MULTIPLES AGUSAL E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20600376951	SI & SI ASTO S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20600430344	ECOSEMPRO S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20600487133	TRAVIPUR CONTRATISTAS GENERALES S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20600494334	TRANSPORTES Y MULTISERVICIOS VELCAM E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20600760000	VALF PERU S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20600780973	PRIX GUERRA INVERSIONES E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20600930339	CONSTRUCTORA & MULTISERVICIOS ENCISO SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	Transporte de carga por carretera.
20601001935	INVERSIONES TRAVERS E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20601076714	INVERSIONES LIZTO CONTRATISTAS S.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20603532679	CORPORACION KAMIR SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	Transporte de carga por carretera.
20603799829	ILLALMORI INGENIEROS CONSTRUCTORES S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20604040818	RICHARD LEDESMA CORPORATION SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	Transporte de carga por carretera.

20604061891	TRANSPORTES DE MERCANCIAS GENERALES E & G SOCIEDAD ANÓNIMA CERRADA	Transporte de carga por carretera.
20604133743	GRUPO AYBIZ SOCIEDAD COMERCIAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA - GRUPO AYBIZ S.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20604226105	CORPORACION CONDORISUR SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	Transporte de carga por carretera.
20604250600	INTERNACIONAL CHAVEZ E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20604289263	TRANSPORTES LOGISTICA KAORI E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20604299871	LEONIDAS TRANSPORT SOCIEDAD COMERCIAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	Transporte de carga por carretera.
20604353433	TRANSPORTES EXPRESS JL S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20600905369	CORPORACION TRANS FANY S.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20604679967	CONTRATISTA H.R. PERU SOCIEDAD ANONIMA CERRADA - C.H.R.P. S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20604823375	CORPORACION YU & LI E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20604942544	TRANSPORTES DIOSDADO CARIÑOSO DEL PERU E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20604967644	KEYHI MULTISERVICIOS S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20604967644	KEYHI MULTISERVICIOS S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20605006796	INVERSIONES SHAYMA E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20602265294	INVERSIONES ROSFA E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.

20568958170	INVERSIONES Y TRANSPORTE DE CARGA ACODI E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20602091521	AVICOLA EL CORRAL S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20486547384	F & H TAURO CONTRATISTAS GENERALES E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20601282390	INVERSIONES AYMERIC S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
10414245434	NUÑEZ TAYPE ROBERTO CLINTON	Transporte de carga por carretera.
10704277976	BASILIO BOZA LUIS RUBEN	Transporte de carga por carretera.
10232296882	MALLQUI CCANTO DIONISIA FLORA	Transporte de carga por carretera.
10701076775	RUTTE RUIZ JYOSEP NILTON	Transporte de carga por carretera.
10200956431	LEDESMA VILA ANGEL	Transporte de carga por carretera.
10407398713	HUACCACHI BALVIN FREDY NESTOR	Transporte de carga por carretera.
10200607134	HERMOZA LIZONDE ROBERT NICANOR	Transporte de carga por carretera.
10452783784	CONDOR FABIAN JESUS MIGUEL	Transporte de carga por carretera.
10236480190	PITUE RIVEROS EPIFANIO	Transporte de carga por carretera.
10430047561	VEGA GONZALES EDITH ROSARIO	Transporte de carga por carretera.
10457562972	VEGA GONZALES DELZIN SILVANO	Transporte de carga por carretera.
10236979127	QUINTANILLA SOTO ROLANDO	Transporte de carga por carretera.

10198767579	ARONI CASQUI ALEJANDRO	Transporte de carga por carretera.
10461112051	PERALES MENDOZA JOSE LUIS	Transporte de carga por carretera.
10207265948	TORRES ESTEBAN ELMER JESUS	Transporte de carga por carretera.
10402855873	AYUQUI DE LA CRUZ FIDEL	Transporte de carga por carretera.
10412741345	SOLANO CAMPOS SOLEDAD ROSANA	Transporte de carga por carretera.
10198862458	CAÑARI ALEJANDRO SONIA TEATONAS	Transporte de carga por carretera.
10427693321	LIMA HUACHO OLGA ISABEL	Transporte de carga por carretera.
10237173690	LEDEZMA VILA LOURDES BACELISA	Transporte de carga por carretera.
10438297940	AYSANOA JUSTO YOVANA ESTHER	Transporte de carga por carretera.
10199469580	FLORES CARHUAMACA ELIAS	Transporte de carga por carretera.
10479391144	LUCAS HUAYRA SUSANA	Transporte de carga por carretera.
10419932197	CARDENAS POZO WILLIAM	Transporte de carga por carretera.
10446013071	ROJAS ROMERO EDWIN	Transporte de carga por carretera.
10472748071	MONTERO SANCHEZ MOISES PABLO	Transporte de carga por carretera.
10445569114	QUIÑONES MEDINA JOSE ANWAR	Transporte de carga por carretera.
10201085824	MEDINA MUÑOZ MARIA ISABEL	Transporte de carga por carretera.
10200838551	PEREZ QUIROGA GREGORIO MELQUIADES	Transporte de carga por carretera.

10403808186	PEREZ SANTIAGO FREDDY	Transporte de carga por carretera.
10429540904	QUIÑONES MEDINA STUART WILINGTHON	Transporte de carga por carretera.
10413639111	ORE QUICHCA ROFINA	Transporte de carga por carretera.
10758239565	ROMERO CAMPOS JULIO CESAR	Transporte de carga por carretera.
10463841468	SALVADOR IGNACIO EVER	Transporte de carga por carretera.
10236480114	PITUY CAPCHA DIONICIO	Transporte de carga por carretera.
10435939495	BALBIN SANTIVAÑEZ WALTER CESAR	Transporte de carga por carretera.
10788870103	HUAMAN CAHUANA MARIA CIELO	Transporte de carga por carretera.
10467996130	ARTEAGA TORRES ERIKA YISSELA	Transporte de carga por carretera.
10237099341	PEÑA GUTIERREZ MARIA LUISA	Transporte de carga por carretera.
10454862746	RAMON FERNANDEZ LUCY ROXANA	Transporte de carga por carretera.
10415420779	GOMEZ PACCHUA IRMA	Transporte de carga por carretera.
10200908037	PEREZ TORRES DE SERPA NELIDA AMELIA	Transporte de carga por carretera.
10198755112	SURICHAQUI BALBIN ALEJANDRO MANUEL	Transporte de carga por carretera.
10762007466	POMA RAMOS ROLY	Transporte de carga por carretera.
10198876378	FLORES BALBIN OSCAR RUBEN	Transporte de carga por carretera.
10237010685	HUACACHI REYES HILDA FELIZA	Transporte de carga por carretera.

10406035706	RAMIREZ TORNERO BERTHA	Transporte de carga por carretera.
10236956933	PEREZ VALENCIA CIRILO	Transporte de carga por carretera.
10733571387	MEDINA HUAMALI FREDY	Transporte de carga por carretera.
10424484798	VERGARA GILVONIO RICHAR	Transporte de carga por carretera.
10236957271	VILA LEDESMA ALFREDO	Transporte de carga por carretera.
10237015920	LEDESMA SOLIS VICTOR	Transporte de carga por carretera.
10236737298	SOTO ROMERO EDGARDO	Transporte de carga por carretera.
10486317898	RAMOS TAIPE WILMER DARIO	Transporte de carga por carretera.

4.5.2. Muestra.

Como afirma (Bernal C. , 2016, pág. 211) “[...] la muestra es la parte de la población que se selecciona, de la cual realmente se obtiene información para el desarrollo de la investigación y sobre la cual se efectuarán la medición y a observación de las variables objeto de estudio”. Por tanto, para calcular el tamaño muestral se consideró la siguiente fórmula a continuación:

$$n = \frac{N}{S(N -) +}$$

N =150

S= 3%

Z= 1.96

p= aciertos =0.95

$q = \text{desaciertos o errores} = 0.05$

$n = 86$

Reemplazando los valores en la fórmula se obtiene que el tamaño de la muestra determinado fue de 86 empresas de transporte de carga del distrito de Chilca, en el cuadro siguiente se presenta las empresas de transporte de carga del distrito de Chilca seleccionadas para la muestra, tomando en cuenta que se utilizó un muestreo aleatorio simple para su selección.

Cuadro 2: Muestra de las empresas de transporte de carga por carretera del distrito de Chilca

RUC	Razón social	Actividad principal
20600494334	TRANSPORTES Y MULTISERVICIOS VELCAM E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20541544021	TRANSPORTES MULTISERVICIOS YHURAYMA E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20573913249	CORPORACION DE SERVICIOS E INDUSTRIA HUANCA S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20601282390	INVERSIONES AYMERIC S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
10200838551	PEREZ QUIROGA GREGORIO MELQUIADES	Transporte de carga por carretera.
20604226105	CORPORACION CONDORISUR SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	Transporte de carga por carretera.
20604353433	TRANSPORTES EXPRESS JL S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
10733571387	MEDINA HUAMALI FREDY	Transporte de carga por carretera.
10704277976	BASILIO BOZA LUIS RUBEN	Transporte de carga por carretera.
10429540904	QUIÑONES MEDINA STUART WILINGTHON	Transporte de carga por carretera.

20573863713	CONSORCIO TRANSMARV S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20601918421	INVERSIONES ARGE LEON E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
10479391144	LUCAS HUAYRA SUSANA	Transporte de carga por carretera.
20486775255	INVERSIONES QUISUL S.A.C	Transporte de carga por carretera.
20573876297	T & M CHELSEA S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20568629192	COMERCIAL ENRIQUEZ'S S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20600053052	QUICOR LOGISTICA S.R.L.	Transporte de carga por carretera.
10200956431	LEDESMA VILA ANGEL	Transporte de carga por carretera.
20602071279	ULTISERVICIOS LOGISTICO LUAL S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20487153118	BUILDERS TROOP MAQUINARIAS & INGENIERIA SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	Transporte de carga por carretera.
20604679967	CONTRATISTA H.R. PERU SOCIEDAD ANONIMA CERRADA - C.H.R.P. S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20600930339	CONSTRUCTORA & MULTISERVICIOS ENCISO SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	Transporte de carga por carretera.
20604250600	INTERNACIONAL CHAVEZ E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20605006796	INVERSIONES SHAYMA E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
10237010685	HUACACHI REYES HILDA FELIZA	Transporte de carga por carretera.
20600376951	SI & SI ASTO S.A.C.	Transporte de carga por carretera.

20601602378	CORPORACION EMPRESARIAL ALLINSO S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20568275013	M & A CENTER WINNERS E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20604967644	KEYHI MULTISERVICIOS S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
10237015920	LEDESMA SOLIS VICTOR	Transporte de carga por carretera.
10452783784	CONDOR FABIAN JESUS MIGUEL	Transporte de carga por carretera.
20601152828	SERVICIOS MULTIPLES JJ & GUILVAL EMPRESA INDIVIDUAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	Transporte de carga por carretera.
20600332415	SERVICIOS MULTIPLES AGUSAL E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
10461112051	PERALES MENDOZA JOSE LUIS	Transporte de carga por carretera.
20601193184	TRANSLOG PERU S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20602889638	DANEVOL GENERAL LOGISTIC S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20568139934	INVERSIONES RACEN SOCIEDAD ANONIMA CERRADA - IRSAC	Transporte de carga por carretera.
20486193396	AGROINDUSTRIA AGUILAR E.I.R.LTDA.	Transporte de carga por carretera.
10198767579	ARONI CASQUI ALEJANDRO	Transporte de carga por carretera.
20600000684	CORPORACION RIO MANTARO SOCIEDAD ANÓNIMA CERRADA - CORP. R. MANT. S.A.C	Transporte de carga por carretera.
20602194567	ICGSA E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.

20568141831	TRANSPORTES Y SERVICIOS MULTIPLES YOSGART E.I.R.L	Transporte de carga por carretera.
20601076714	INVERSIONES LIZTO CONTRATISTAS S.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20600724674	EMPRESA DE TRANSPORTES Y LOGISTICA SOTO SOCIEDAD COMERCIAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	Transporte de carga por carretera.
10788870103	HUAMAN CAHUANA MARIA CIELO	Transporte de carga por carretera.
20600780973	PRIX GUERRA INVERSIONES E.I.R.L	Transporte de carga por carretera.
20573874324	RANSPORTES GARCIA B & R E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20548526222	TRANS. ROMERITOS LOGISTICA INTEGRAL SOCIEDAD ANONIMA CERRADA - TRANS. ROMERITOS LOGISTICA INTEGRAL	Transporte de carga por carretera.
10424484798	VERGARA GILVONIO RICHAR	Transporte de carga por carretera.
20601248370	TRANSPORTES Y NEGOCIACIONES ITACAMI SOCIEDAD COMERCIAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	Transporte de carga por carretera.
20568318600	ERESAY E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
10762007466	POMA RAMOS ROLY	Transporte de carga por carretera.
20486939380	EMPRESA DE TRANSPORTES MAVASA E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
10445569114	QUIÑONES MEDINA JOSE ANWAR	Transporte de carga por carretera.
10414245434	NUÑEZ TAYPE ROBERTO CLINTON	Transporte de carga por carretera.

20604942544	TRANSPORTES DIOSDADO CARIÑOSO DEL PERU E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20602091521	AVICOLA EL CORRAL S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20604040818	RICHARD LEDESMA CORPORATION SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	Transporte de carga por carretera.
10467996130	ARTEAGA TORRES ERIKA YISSELA	Transporte de carga por carretera.
20603316925	TRANSPORTES & INVERSIONES PALOMINO HERMANOS SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	Transporte de carga por carretera.
10454862746	RAMON FERNANDEZ LUCY ROXANA	Transporte de carga por carretera.
20569061858	INVERSIONES Y SERVICIOS MULTIPLES FAVECO SOCIEDAD ANÓNIMA CERRADA - INSERMUL FAVECO S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
10457562972	VEGA GONZALES DELZIN SILVANO	Transporte de carga por carretera.
20541599780	TRAFICO Y LOGISTICO CAMINANTE DE CRISTO E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
10413639111	ORE QUICHCA ROFINA	Transporte de carga por carretera.
20602624553	GRUPO TAYTA NIÑO J & K S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20202656391	TRANS.DISTRIBUIDORA Y SERVICIOS S.R.LTDA	Transporte de carga por carretera.
10406035706	RAMIREZ TORNERO BERTHA	Transporte de carga por carretera.
10427693321	LIMA HUACHO OLGA ISABEL	Transporte de carga por carretera.
10200607134	HERMOZA LIZONDE ROBERT NICANOR	Transporte de carga por carretera.

10438297940	AYSANOA JUSTO YOVANA ESTHER	Transporte de carga por carretera.
10236480114	PITUY CAPCHA DIONICIO	Transporte de carga por carretera.
20486367211	TRANSPORTES CHICHO S.R.L.	Transporte de carga por carretera.
10199469580	FLORES CARHUAMACA ELIAS	Transporte de carga por carretera.
20485852647	MIRCONST EIRL	Transporte de carga por carretera.
20604299871	LEONIDAS TRANSPORT SOCIEDAD COMERCIAL DE RESPONSABILIDAD LIMITADA	Transporte de carga por carretera.
20602322859	CORPORACION A & C MANRIQUE E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20604823375	CORPORACION YU & LI E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20604061891	TRANSPORTES DE MERCANCIAS GENERALES E & G SOCIEDAD ANÓNIMA CERRADA	Transporte de carga por carretera.
20486695065	DISTRIBUIDORA CIELITO E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.
20568277652	CONDESUR PERU SOCIEDAD ANONIMA CERRADA	Transporte de carga por carretera.
20568586795	COMPAÑÍA LOS MAÑANEROS SOCIEDAD ANÓNIMA CERRADA - LOS MAÑANEROS S.A.C.	Transporte de carga por carretera.
20568210230	GRUPSABA S.R.L.	Transporte de carga por carretera.
10198876378	FLORES BALBIN OSCAR RUBEN	Transporte de carga por carretera.
20601001935	INVERSIONES TRAVERS E.I.R.L.	Transporte de carga por carretera.

10237173690	LEDEZMA VILA LOURDES BACELISA	Transporte de carga por carretera.
-------------	----------------------------------	---------------------------------------

4.6. Validez y confiabilidad

4.6.1. Validez

Para (Vara, 2015) la validez es el grado en que un instrumento realmente mide la variable que pretende medir. La validez se refiere al grado de evidencia acumulada sobre qué mide el instrumento justifica la particular interpretación que se va a hacer del instrumento.

Los instrumentos de medición de nuestra tesis estuvieron conformados por 18 preguntas por la variable planeamiento tributario y 20 preguntas por la variable renta empresarial, los instrumentos fueron validados por los docentes asesores en calidad de expertos, opinando que la estructuración de las dimensiones, indicadores y de las preguntas formuladas guardan relación por lo tanto es viable su aplicación. Como resultado de la opinión del experto se llegó a la conclusión que el instrumento es favorable y por lo tanto aplicable.

Experto	Grado Académico	Opinión
Edith Pilar, Quispe Espinoza	Doctor	Favorable
Fernando, Polo Orellana	Doctor	Favorable
Armando, Aauto Ávila	Doctor	Favorable

4.6.2. Confiabilidad

Para (Hernández & Mendoza, 2018, pág. 70) la confiabilidad de un instrumento de medición se refiere al grado en que su aplicación repetida al mismo individuo u objeto produce resultados iguales.

Para dar confiabilidad al instrumento de validación se aplicaron una muestra piloto a 15 individuos todos ellos con las mismas características de la población objeto de estudio. Así mismo esto fue medido por el Coeficiente de Alpha de Cronbach y se interpretó a través de la siguiente escala:

Baremo de Interpretación

Rangos	Magnitud
0,81 a 1,00	Muy Alta
0,61 a 0,80	Alta
0,41 a 0,60	Moderada
0,21 a 0,40	Baja
0,01 a 0,20	Muy Baja

Variable: Planeamiento tributario

Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	15	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	15	100,0

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

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,796	18

Debido a que el coeficiente $\alpha = 0,796$ se interpreta de acuerdo al baremo como magnitud alta, en consecuencia, el instrumento tiene una confiabilidad alta y debe de aplicarse.

Variable: Renta empresarial

Resumen de procesamiento de casos

		N	%
Casos	Válido	15	100,0
	Excluido ^a	0	,0
	Total	15	100,0

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

Estadísticas de fiabilidad

Alfa de Cronbach	N de elementos
,891	20

Debido a que el coeficiente $\alpha = 0,891$ se interpreta de acuerdo al baremo como magnitud muy alta, en consecuencia, el instrumento tiene una confiabilidad alta y debe de aplicarse.

4.7. Técnicas e instrumentos de recolección de datos

4.7.1. Técnicas de recolección de datos

De acuerdo a (Hernández & Mendoza, 2018, pág. 198) “[...] implica elaborar un plan detallado de procedimientos que nos conduzcan a reunir datos con un propósito específico [...], es decir se refiere al uso de una gran diversidad de instrumentos o técnicas tanto cuantitativas como cualitativas que puedan ser utilizadas”.

Empleando las palabras de (Vara, 2015, pág. 254) “Los instrumentos cuantitativos, son aquellos que se emplean en las investigaciones descriptivas, correlacionales y explicativas. Estos instrumentos son muy estructurados, se adaptan con facilidad a los diversos análisis estadísticos y, son muy útiles para describir y medir con precisión, diversas variables”.

Las técnicas de recolección de datos son aquellos recursos que utilizamos para recopilar información, dichas técnicas se dividen en fuentes primarias y secundarias. Las fuentes primarias son aquellas que provinieron de primera mano, es decir, que han sido publicados por primera vez, sin ser filtrados o resumidos. Por otro lado, las fuentes secundarias son aquellas que provinieron de las fuentes primarias y tienen como principio recopilar, resumir y reorganizar la información contenida de las fuentes primarias. A continuación, presentaremos las fuentes primarias y secundarias que hemos utilizado para el desarrollo del proyecto de investigación.

Fuentes primarias:

- **Observación:** Consistió en el registro sistemático, válido y confiable de comportamientos y situaciones observables a través de un conjunto de dimensiones e indicadores.
- **Encuestas:** Se llevó a cabo con los trabajadores de las empresas de transporte de carga tomadas como muestra con el objetivo de obtener información útil y precisa para la investigación.

Fuentes secundarias:

- **Revistas físicas y virtuales:** Se utilizaron con el propósito de encontrar temas para incrementar el corpus del marco teórico.

4.7.2. Instrumentos de recolección de datos

Según (Hueso, 2012, pág. 21) “la técnica cuantitativa más habitual en la recolección de datos es la encuesta. Esta técnica, mediante la utilización de un cuestionario estructurado o conjunto de preguntas, permite obtener información sobre una población a partir de una muestra”. El proyecto en curso utilizó los siguientes instrumentos de recolección de datos en base a las técnicas de recolección de datos propuestas.

Técnica de recolección de datos	Instrumentos de recolección de datos
Encuesta	Cuestionario
Observación	Datos estadísticos
Revistas físicas y virtuales	Fichas bibliográficas

4.8. Técnicas de procesamiento y análisis de datos

4.8.1. Técnicas de procesamiento de datos

Según (Hueso, 2012) ya en la fase de diseño del cuestionario, se inicia el proceso de codificación del cuestionario para posteriormente introducir los datos en las bases de datos informáticas para la fase de análisis. La codificación permite transformar las diferentes dimensiones teóricas en descriptores numéricos que son más fácilmente volcados a una aplicación informática.

La técnica de procesamiento de datos que se utilizó para el desarrollo de este proyecto de investigación fue la estadística descriptiva, la cual, nos ayudó a organizar los datos procesados en gráficos estadísticos para detectar aquellas

características que resalten en el objeto de estudio. Asimismo, se utilizó la técnica estadística inferencial para poner a prueba dos teorías en contraposición para dar una explicación al comportamiento de la muestra.

4.8.2. Análisis de datos

A este respecto Kumar (2002) citado por (Arbaiza, 2014, pág. 237) menciona “parte del análisis de datos consiste en el trabajo estadístico, como establecer la distribución muestral, elaborar diagramas, [...], correlaciones, etc. Sin embargo, puede ser necesario un análisis estadístico más complejo para ejecutar la prueba de hipótesis [...]”.

Los análisis que se hagan fueron útiles ya que responden al problema de investigación y a los objetivos e hipótesis planteadas. Un ordenador y un programa estadístico es útil, funcional, rápido, exacto, etc., pero no sustituye al investigador. Se dispuso de un ordenador para crear la base de datos y su posterior análisis.

4.9. Aspectos éticos de la Investigación

La investigación no es solo un acto técnico; es ante todo el ejercicio de un acto responsable y desde esta perspectiva la ética de la investigación hay que plantearse como un subconjunto dentro de la moral general, aunque aplicada a problemas mucho más restringidos que la moral general, puesto que nos estaríamos refiriendo a un aspecto de la ética profesional.

CAPÍTULO V

V. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

(Valderrama, 2019, pág. 289) menciona “[...] los resultados obtenidos producto del análisis cuantitativo o cualitativo. No se deben presentar los datos brutos de dicho análisis, sino únicamente una descripción de estos, apoyados de tablas y figuras representativas. Asimismo, se debe considerar la prueba de hipótesis”. A continuación, se presenta la descripción de los resultados de cada una de las variables y dimensiones con sus respectivas tablas y figuras, como se menciona en la cita; asimismo, se coloca la prueba de normalidad de los datos y la contrastación de las hipótesis.

5.1. Descripción de resultados

Los resultados de la variable de estudio se presentan en función a las variables y sus respectivas dimensiones.

El trabajo de campo se realizó aplicando un cuestionario de encuesta a una muestra determinada de 86 empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

5.1.1. Análisis descriptivo de la variable planeamiento tributario

A continuación, se presenta los resultados obtenidos del análisis descriptivo para la variable planeamiento tributario en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

Tabla 1:

Estadístico de frecuencia del planeamiento tributario en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	2	2,33%
Casi nunca	24	27,91%
Algunas veces	35	40,70%
Casi siempre	22	25,58%
Siempre	3	3,49%
Total	86	100%

Fuente: Análisis estadístico en el software SPSS

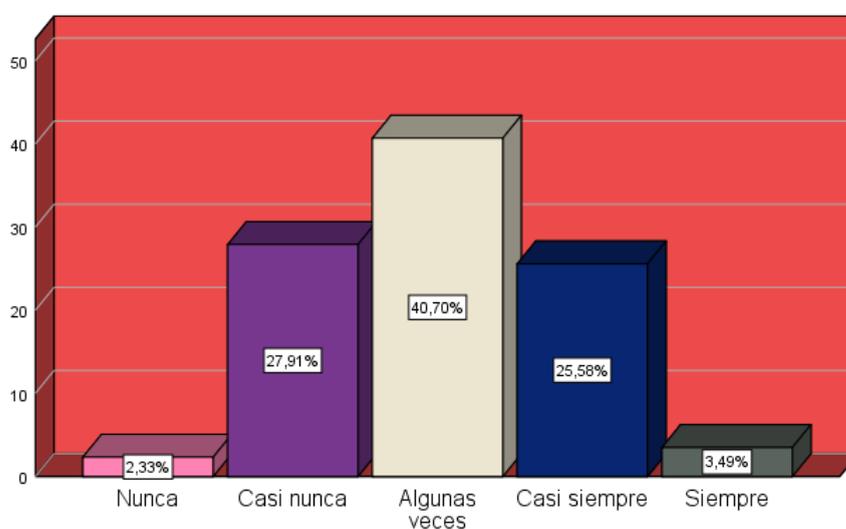


Figura 1: Recuento de porcentaje del planeamiento tributario en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

Fuente: Análisis estadístico en el software SPSS

De acuerdo a los datos conseguidos del estadístico de frecuencia de la Tabla 1 y el recuento de porcentaje de la Figura 1 de la variable planeamiento tributario se obtuvo que el 2,33% de los sujetos encuestados, es decir, 2 empresas de

transporte terrestre de carga del distrito de Chilca señalaron que el planeamiento tributario *nunca* ha permitido optimizar los recursos de las empresas a través del aprovechamiento de sus herramientas. Por otro lado, el 27,91% de los sujetos encuestados, es decir, 24 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca opinaron que el planeamiento tributario *casi nunca* ha ayudado a eliminar las contingencias tributarias para perfeccionar sus utilidades. Asimismo, el 40,70% de los sujetos encuestados, es decir, 35 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca manifestaron que el planeamiento tributario *algunas veces* ha permitido optimizar la carga impositiva para reducirla y gozar de beneficios tributarios de ésta. Del mismo modo, el 25,58% de los sujetos encuestados, es decir, 22 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca señalaron que el planeamiento tributario *casi siempre* ayudó en la disminución de gastos para reducir el pago de los impuestos. Por último, el 3,49% de los sujetos encuestados, es decir, 3 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca mencionaron que el planeamiento tributario *siempre* ha ayudado en la optimización de la carga fiscal para ayudar a reducirla.

Verificando entonces los resultados señalados en el anterior párrafo llegamos a la conclusión que aproximadamente el 30% de los sujetos encuestados manifestaron que el planeamiento tributario ayudó a incrementar las utilidades de las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca, es decir, que con esta herramienta se reduciría el pago en exceso de impuestos, pago de multas innecesarias, la determinación inadecuada de los ingresos, gastos y costos para calcular la renta correspondiente a la empresa u organización. Es así que, coincidimos con (Villasmil, 2016, pág. 126) quien señala que “El

Planeamiento Tributario es la optimización de los recursos para el cumplimiento de sus obligaciones tributarias con la menor carga fiscal posible y/o diferir el pago, dentro de los márgenes legales, sin incurrir en ilícitos (formales y/o materiales)”. Por lo que podemos asegurar que el planeamiento tributario ayudaría a minimizar el efecto de los tributos sobre la utilidad de las empresas sin caer en mecanismo ilegales para lograr este cometido.

5.1.1.1. Análisis descriptivo de la dimensión optimización de recursos.

A continuación, se presenta los resultados obtenidos del análisis descriptivo para la optimización de recursos en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

Tabla 2:

Estadístico de frecuencia de la optimización de recursos en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	2	2,33%
Casi nunca	14	16,28%
Algunas veces	55	63,95%
Casi siempre	15	17,44%
Total	86	100%

Fuente: Análisis estadístico en el software SPSS

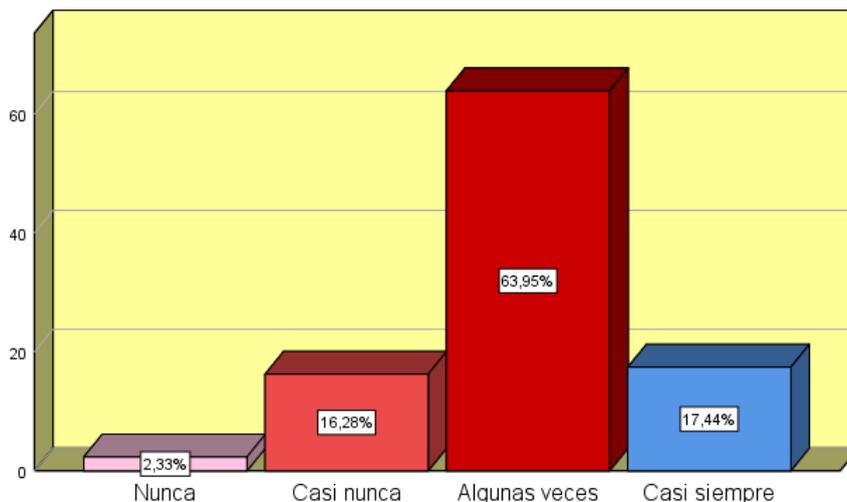


Figura 2: Recuento de porcentaje de la optimización de recursos en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

Fuente: Análisis estadístico en el software SPSS

De acuerdo a los datos conseguidos del estadístico de frecuencia de la Tabla 2 y el recuento de porcentaje de la Figura 2 de la dimensión optimización de recursos se obtuvo que el 2,33% de los sujetos encuestados, es decir, 2 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca señalaron que el planeamiento tributario *nunca* ha sido una herramienta que ayuda a optimizar la carga tributaria. Por otro lado, el 16,28% de los sujetos encuestados, es decir, 14 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca opinaron que la optimización de la carga fiscal a través del planeamiento tributario *casi nunca* ayudó a generar mayores utilidades en la empresa. Asimismo, el 63,95% de los sujetos encuestados, es decir, 55 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca manifestaron que la reducción del pago al impuesto a través de mecanismos legales *algunas veces* ha permitido generar utilidades en la empresa. Por último, el 17,44% de

los sujetos encuestados, es decir, 15 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca mencionaron que el planeamiento tributario *siempre* permitió acoger beneficios tributarios que ayuden a maximizar los recursos financieros de las empresas.

Observando los resultados señalados en el anterior párrafo se tiene que aproximadamente el 82% de los sujetos encuestados manifestaron que el planeamiento tributario es una herramienta que de alguna manera optimiza la carga fiscal a través de mecanismos legales que maximizaron las utilidades de dichas organizaciones. Para este respecto tomamos la cita de (Erazo, 2018, pág. 10) quien menciona que el planeamiento tributario “[...] es una herramienta financiera que debe propender a la optimización de los recursos destinados para cumplir las obligaciones tributarias, prever los montos a pagar y plantear estrategia para que los recursos que se economizan fortalezcan las finanzas de la organización”. La carga tributaria a la que someten a las empresas hoy en día incrementa la necesidad de acudir a herramientas financieras como el planeamiento tributario, con dicha herramienta se busca no solo reducir los gastos operativos de las empresas sino también las incidencias tributarias en cada una de sus operaciones.

5.1.1.2. Análisis descriptivo de la dimensión economía de opción.

A continuación, se presentan los resultados obtenidos del análisis descriptivo para la dimensión economía de opción en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

Tabla 3:

Estadístico de frecuencia de la economía de opción en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

	Frecuencia	Porcentaje
Casi nunca	6	6,98 %
Algunas veces	48	55,81%
Casi siempre	32	37,21%
Total	86	100%

Fuente: Análisis estadístico en el software SPSS

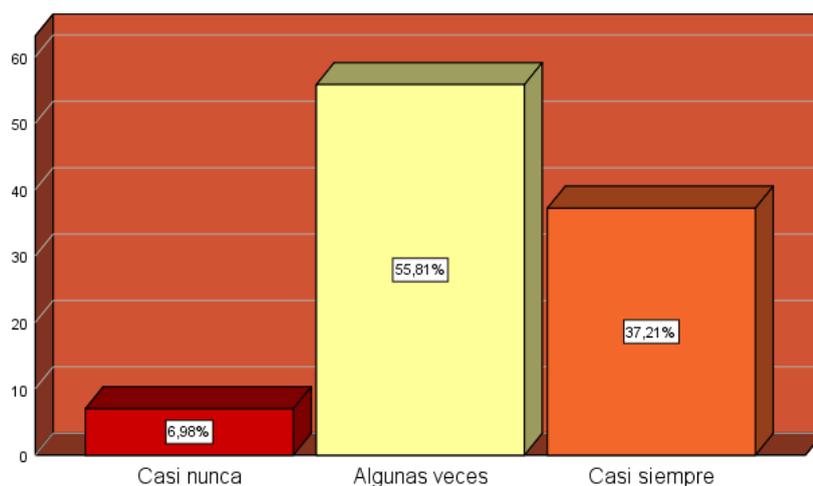


Figura 3: Recuento de porcentaje de la economía de opción en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

Fuente: Análisis estadístico en el software SPSS

De acuerdo a los datos conseguidos del estadístico de frecuencia de la Tabla 3 y el recuento de porcentaje de la Figura 3 de la dimensión economía de opción se obtuvo que el 6,98% de los sujetos encuestados, es decir, 6 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca señalaron que el planeamiento tributario *casi nunca* ha permitido determinar la cuantía de la obligación tributaria en función a la capacidad contributiva de la empresa. Por otro lado, el 55,81% de los sujetos encuestados, es decir, 48 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca opinaron que el planeamiento tributario *algunas veces* permitió aprovechar la permisibilidad de la norma

tributaria a fin de establecer menor cuantía de los tributos. Por último, el 37,21% de los sujetos encuestados, es decir, 32 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca mencionaron que el acogimiento a las normas tributarias *casi siempre* ha permitido el ahorro tributario en sus respectivas organizaciones.

Analizando los datos obtenidos del párrafo anterior se tiene que alrededor del 40% de los sujetos encuestados afirmaron que a través de la economía de opción se pueden obtener beneficios tributarios abstraídos de exoneraciones, deducciones y tratamientos tributarios que ayudan a reducir la cuantía de las obligaciones tributarias. Es por esta razón que citamos a **(Luján A. , 2018)** quien menciona “La economía de opción brinda a los contribuyentes la posibilidad de decidir aspectos que influirían en la cuantía de tributos, por ejemplo, el importe del IR que debe pagarse por la realización de actividad empresarial”. Por esta razón reafirmamos que con la economía de opción las empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca podrían acogerse a tratamientos normativos ventajosos que brinda la ley para evitar pagar ciertos tributos o hacerlo en una cantidad menor a la que hubiese correspondido, ya que el propio ordenamiento jurídico permite que la empresa pueda elegir distintas formas de determinar el cumplimiento de sus obligaciones tributarias.

5.1.1.3. Análisis descriptivo de la dimensión métodos de interpretación jurídica.

A continuación, se presenta los resultados obtenidos del análisis descriptivo para la dimensión métodos de interpretación jurídica en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

Tabla 4:

Estadístico de frecuencia de los métodos de interpretación jurídica en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	2	2,33%
Casi nunca	36	8,14%
Algunas veces	28	51,16%
Casi siempre	22	38,37%
Total	86	100%

Fuente: Análisis estadístico en el software SPSS

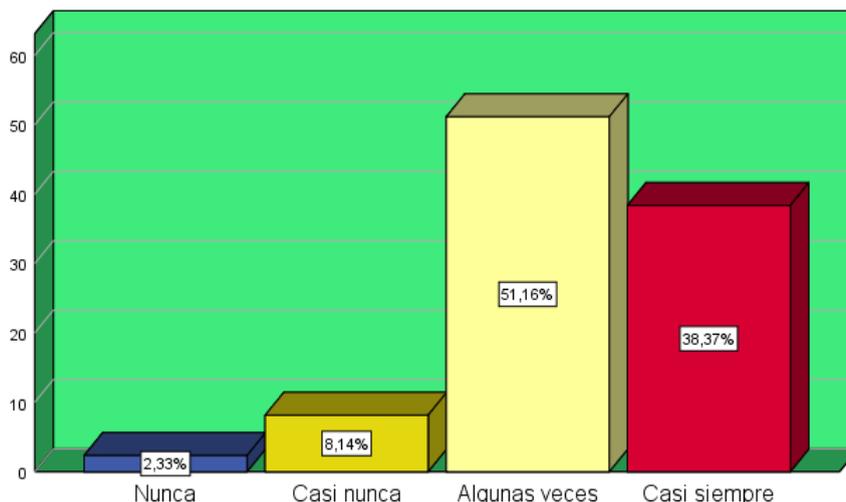


Figura 4: Recuento de porcentaje de los métodos de interpretación jurídica en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

Fuente: Análisis estadístico en el software SPSS

De acuerdo a los datos conseguidos del estadístico de frecuencia de la Tabla 4 y el recuento de porcentaje de la Figura 4 de la dimensión optimización de recursos se obtuvo que el 2,33% de los sujetos encuestados, es decir, 2 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca señalaron que *nunca* utilizaron el método literal para interpretar las normas del impuesto a la renta. Por otro lado, el 8,14 % de los sujetos encuestados, es decir, 36 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca manifestaron que *casi nunca* aplicaron el significado gramatical del texto normativo para analizar las normas del impuesto a la renta. Asimismo, el 51,16% de los sujetos encuestados, es decir, 28 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca manifestaron que *algunas veces* han aplicado el método lógico para interpretar las normas del impuesto a la renta. Por último, el 38,37% de los sujetos encuestados, es decir, 22 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca mencionaron que *siempre* han utilizado el método sistemático para las normas del impuesto a la renta.

Al observar, evaluar y analizar los datos obtenidos del párrafo anterior se tiene que alrededor del 40% de los sujetos encuestados afirmaron que los procedimientos metodológicos de interpretación jurídica han ayudado a obtener conclusiones verdaderas frente a la interpretación de las normas tributarias, y así resolver los problemas interpretativos de las normas colocándolos en contexto a la hora de tomar una decisión frente al pago de sus obligaciones tributarias.

5.1.2. Análisis descriptivo de la variable renta empresarial

Los resultados del análisis descriptivo de estudio se presentan en función a la variable renta empresarial y sus respectivas dimensiones.

El trabajo de campo se realizó aplicando un cuestionario de encuesta a una muestra determinada de 86 empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

Tabla 5:
Estadístico de frecuencia de la renta empresarial en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	24	27,91%
Casi nunca	25	29,07%
Algunas veces	28	32,56%
Casi siempre	9	10,47%
Total	86	100%

Fuente: Análisis estadístico en el software SPSS

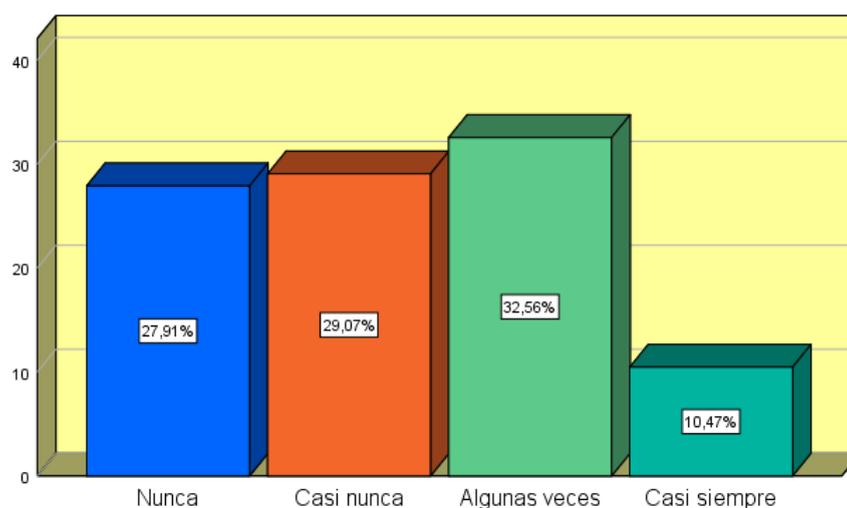


Figura 5: Recuento de porcentaje de la renta empresarial en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

Fuente: Análisis estadístico en el software SPSS

De acuerdo a los datos conseguidos del estadístico de frecuencia de la Tabla 5 y el recuento de porcentaje de la Figura 5 de la variable renta empresarial se obtuvo que el 27,91% de los sujetos encuestados, es decir, 24 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca señalaron que *nunca* cumplieron con las condiciones establecidas en la NIIF 15 en la determinación de sus ingresos. Por otro lado, el 29,07% de los sujetos encuestados, es decir, 25 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca opinaron las compras de combustibles *casi nunca* han sido controlados en el cumplimiento de requisitos de ley en la emisión de comprobantes de pago. Asimismo, el 32,56% de los sujetos encuestados, es decir, 28 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca manifestaron que *algunas veces* la empresa cumplió con el pago de las contribuciones sociales en los trabajadores en planilla. Por último, el 10,47% de los sujetos encuestados, es decir, 9 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca mencionaron que *casi siempre* la empresa ha aplicado el tratamiento tributario en las pérdidas compensables de sus ejercicios anteriores.

Verificando entonces los resultados señalados en el anterior párrafo llegamos a la conclusión que más del 50% de los sujetos encuestados manifestaron que para el cálculo de la cuantía de la obligación tributaria a pagar por cada empresa no se suele proceder correctamente, es decir, no minimizan las contingencias tributarias. A este supuesto agregamos la cita de **(Durán, 2014, pág. 187)** quien señala que “La determinación del IRE por parte del contribuyente se hace en la Declaración Anual del IR, partiendo del resultado contable al que deben practicarse ajustes correctivos (denominados comúnmente como “agregados y deducciones” o “reparos aditivos y reparos deductivos”) [...]”. Es por ello que

creemos que las empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca deben tomar como principal objetivo entender y aplicar adecuadamente los principios del planeamiento tributario sobre la determinación de la renta empresarial para el pago de sus obligaciones tributarias, para determinar correctamente sus ingresos y atributos fiscales que les corresponda (costos, gastos, pérdidas tributarias, etc).

5.1.2.1. *Análisis descriptivo de la dimensión ingresos.*

A continuación, se presenta los resultados obtenidos del análisis descriptivo para la dimensión ingresos en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

Tabla 6:

Estadístico de frecuencia de los ingresos en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	3	3,49%
Casi nunca	66	76,74%
Algunas veces	16	18,60%
Casi siempre	1	1,16%
Total	86	100%

Fuente Análisis en el software SPSS

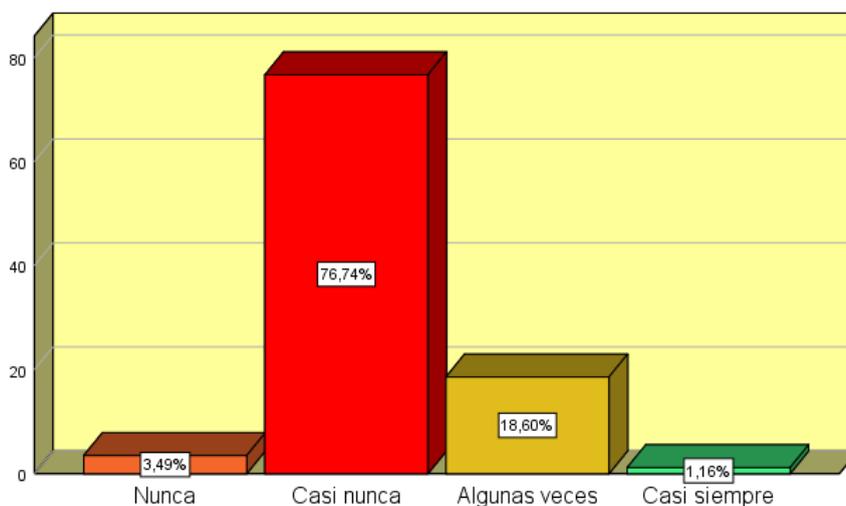


Figura 6: Recuento de porcentaje de los ingresos en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

Fuente: Análisis estadístico en el software SPSS

De acuerdo a los datos conseguidos del estadístico de frecuencia de la Tabla 6 y el recuento de porcentaje de la Figura 6 de la dimensión ingresos se obtuvo que el 3,49% de los sujetos encuestados, es decir, 3 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca señalaron que durante el reconocimiento de los ingresos por prestación de servicios *nunca* han cumplido con el principio de devengado. Por otro lado, el 76,74% de los sujetos encuestados, es decir, 66 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca manifestaron que los ingresos percibidos por prestaciones de servicios *casi nunca* cumplieron con el valor de mercado en función a operaciones realizadas con terceros. Asimismo, el 18,60 % de los sujetos encuestados, es decir, 66 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca manifestaron que la venta de vehículos usados *algunas veces* se ha encontrado valuado de acuerdo a su valor de mercado o tasación. Por último, el 1,16% de los sujetos encuestados, es decir, 1 empresa de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca mencionó que los ingresos *siempre* han sido reconocidos cuando se hayan producido los hechos sustanciales para su generación.

Observando los resultados señalados en el anterior párrafo se tiene que más del 80% de los sujetos encuestados manifestaron que durante el proceso de reconocimiento de ingresos en las empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca no se consideraron la definición,

el reconocimiento y el devengo de dichos ingresos verificando si estos se encuentran afectos al impuesto a la renta; asimismo, señalaron que la medición de estos ingresos no suelen estar acorde al valor de mercado, de acuerdo con el artículo 32 del TUO de la ley del impuesto a la renta. Durante la determinación de la renta empresarial es importante que se cumplan todas las consideraciones anteriormente mencionadas, por ende, se debe realizar un trabajo exhaustivo en la aplicación del planeamiento tributario, para no perder de vista estos puntos importantes.

5.1.2.2. *Análisis descriptivo de la dimensión costos de transporte.*

A continuación, se presenta los resultados obtenidos del análisis descriptivo para la dimensión costos de transporte en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

Tabla 7:

Estadístico de frecuencia de los costos de transporte en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	76	88,37%
Casi nunca	10	11,63%
Total	86	100%

Fuente: Análisis estadístico en el software SPSS

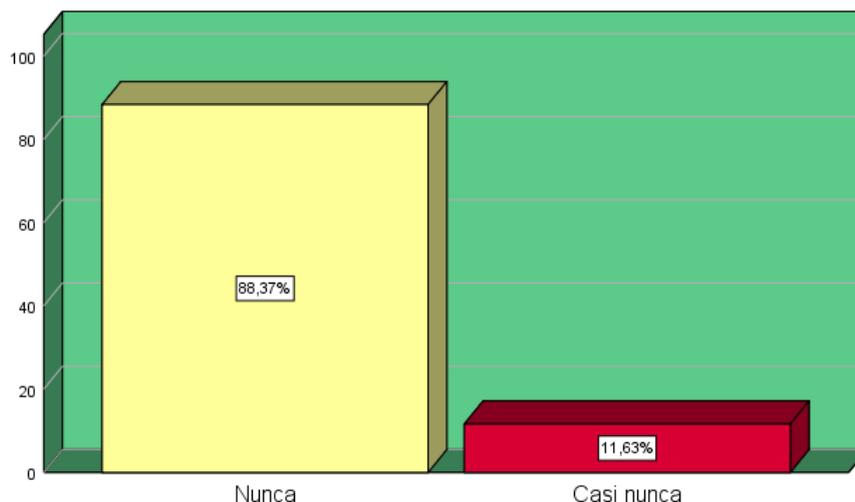


Figura 7: Recuento de porcentaje de los costos de transporte en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

Fuente: Análisis estadístico en el software SPSS

De acuerdo a los datos conseguidos del estadístico de frecuencia de la Tabla 7 y el recuento de porcentaje de la Figura 7 de la dimensión costos de transporte se obtuvo que el 88,37% de los sujetos encuestados, es decir, 76 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca señalaron que la depreciación de sus activos fijos *nunca* ha cumplido con los requisitos señalados en el impuesto a la renta. Por otro lado, el 11,63% de los sujetos encuestados, es decir, 10 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca manifestaron que las remuneraciones de los conductores *casi nunca* han sido registradas en los libros contables.

Analizando los datos obtenidos del párrafo anterior se tiene que alrededor del 90% de los sujetos encuestados evidenciaron desconocimiento total o parcial respecto a la determinación de los costos de producción para el servicio de transporte, la asignación de

dichos costos es de interés principal para la empresa ya que la estructura de estos costos afecta a su capacidad de negociar y de determinar la cuantía de la renta empresarial. Es por esta razón que citamos a (Durán, 2014, pág. 195) quien menciona “[...] en cuanto a un contribuyente que tenía como actividad principal la de prestar servicios de transporte de carga, que visto que la obligación de llevar el Sistema de Contabilidad de Costos es en base a los ingresos brutos debió presentar documentación para sustentar el costo incurrido en la prestación de sus servicios [...]”.

5.1.2.3. *Análisis descriptivo de la dimensión gastos operativos.*

A continuación, se presenta los resultados obtenidos del análisis descriptivo para la dimensión gastos operativos en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

Tabla 8:

Estadístico de frecuencia de los gastos operativos en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	79	91,86%
Casi nunca	7	8,14%
Total	86	100%

Fuente: Análisis estadístico en el software SPSS

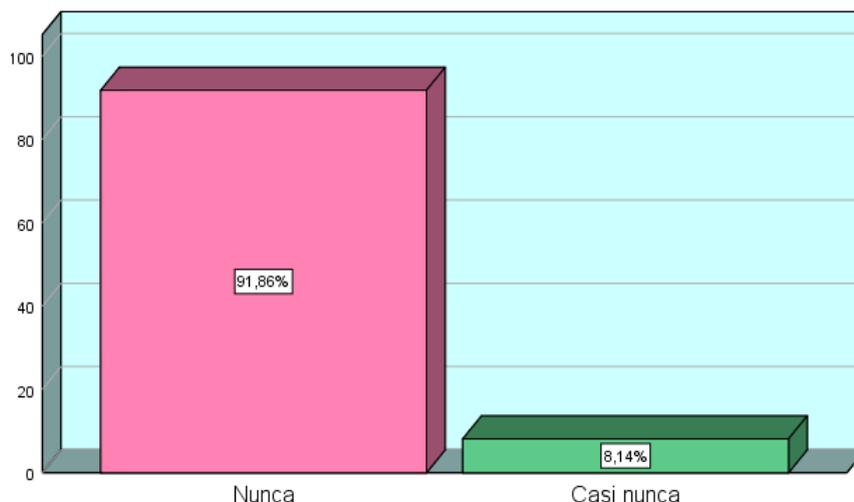


Figura 8: Recuento de porcentaje de los gastos operativos en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

Fuente: Análisis estadístico en el software SPSS

De acuerdo a los datos conseguidos del estadístico de frecuencia de la Tabla 8 y el recuento de porcentaje de la Figura 8 de la dimensión gastos operativos se obtuvo que el 91,86% de los sujetos encuestados, es decir, 79 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca señalaron que el sueldo de los trabajadores de las empresas vinculados socios o accionistas *nunca* estuvieron al valor de mercado. Por otro lado, el 8,14 % de los sujetos encuestados, es decir, 7 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca manifestaron que las empresas *casi nunca* han reconocido los gastos por interés de arrendamiento financiero, cuando estos se hayan devengado.

De acuerdo a (Narro, 2015, pág. 8) “Los gastos operativos son aquellos que permiten mantener la actividad diaria de una compañía, que no suelen estar vinculadas de manera directa con la producción. [...] Se distribuye en gastos financieros, gastos administrativos,

gerenciales y de representación”. Para el reconocimiento de cualquier tipo de gastos en el cálculo de la renta empresarial es necesario que estos cumplan mínimamente con las condiciones generales como son, para criterios de deducibilidad; el principio de causalidad, criterios de fehaciencia, devengo y bancarización; asimismo para supuestos de gastos específicos es necesario fijarlos en el artículo 37 del TUO. Sin embargo, al observar y analizar los datos obtenidos del párrafo anterior se tiene que alrededor del 90% de los sujetos encuestados no suelen cumplir con estas condiciones para el reconocimiento de los gastos.

5.1.2.4. *Análisis descriptivo de la dimensión renta imponible.*

A continuación, se presenta los resultados obtenidos del análisis descriptivo para la dimensión renta imponible en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

Tabla 9:

Estadístico de frecuencia de la renta imponible en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

	Frecuencia	Porcentaje
Nunca	22	25,58%
Casi nunca	49	56,98%
Algunas veces	14	16,28%
Casi siempre	1	1,16%
Total	86	100%

Fuente: Análisis estadístico en el software SPSS

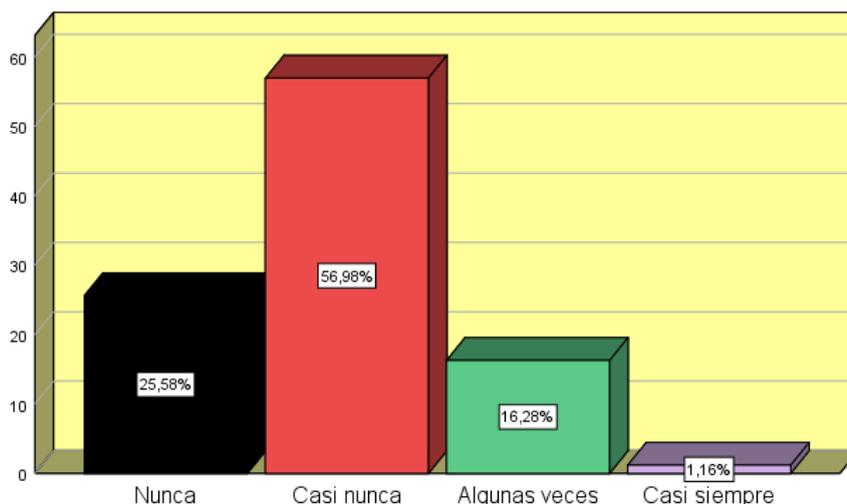


Figura 9: Recuento de porcentaje de la renta imponible en las empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo.

Fuente: Análisis estadístico en el software SPSS

De acuerdo a los datos conseguidos del estadístico de frecuencia de la Tabla 9 y el recuento de porcentaje de la Figura 9 de la dimensión renta imponible se obtuvo que el 25,58% de los sujetos encuestados, es decir, 22 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca señalaron que los ingresos exonerados al impuesto a la renta *nunca* han sido deducidos vía declaración anual. Por otro lado, el 56,98 % de los sujetos encuestados, es decir, 49 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca manifestaron que *casi nunca* las empresas deducen gastos devengados que no fueron incluidos en los estados financieros. Asimismo, el 16,28% de los sujetos encuestados, es decir, 14 empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca manifestaron que el planeamiento tributario *algunas veces* ayudó a elegir el sistema de arrastre de pérdidas compensables más conveniente para la empresa. Por último, el 1,16% de los sujetos encuestados, es

decir, 1 empresa de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca mencionó que la empresa *siempre* ha registrado los gastos debidamente con los comprobantes de pago.

Como mencionamos en capítulos anteriores la renta imponible es aquella que renta bruta aminorada por las deducciones, donde a las ganancias se le imputará un impuesto. Para lograr establecer la renta imponible de tercera Categoría se tiene que disminuir los gastos indispensables para que así la renta producida por el negocio eluda infracciones tributarias. El conocimiento de este tipo de información sobre las empresas que buscan minorar sus gastos con la reducción del pago de impuesto es esencia, sin embargo, observando los datos obtenidos del párrafo anterior se tiene que alrededor del 80% de los sujetos encuestados utilizaron estas deducciones para escoger la vía donde puedan tener un ahorro fiscal en el pago de sus tributos.

5.2. Contrastación de las hipótesis

Según (Valderrama, 2019) “Luego de haber obtenido los datos, el siguiente paso es realizar el análisis de los mismos para dar respuesta a la pregunta inicial y, si corresponde, poder aceptar o rechazar la hipótesis en estudio”.

5.2.1. Prueba de normalidad

Las pruebas de normalidad se utilizan para determinar si un conjunto de datos está bien modelado por una distribución normal y para calcular la probabilidad de que una variable aleatoria subyacente al conjunto de datos se distribuya normalmente. Así también la prueba normalidad nos ayuda a establecer qué tipo de coeficiente es necesario para la contrastación de las hipótesis.

5.2.1.1. Prueba de normalidad de las variables planeamiento tributario y renta empresarial.

	Pruebas de normalidad					
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Planeamiento tributario	,172	86	,000	,958	86	,007
Renta empresarial	,122	86	,003	,957	86	,006

a. Corrección de significación de Lilliefors

Hipótesis estadísticas – Variable 1:

- H1: Los datos de la V1 Planeamiento tributario, provienen de una distribución normal.
- H0: Los datos de la V1 Planeamiento tributario, no provienen de una distribución normal.

La regla de decisión es:

- Si sig. < 0.05 se debe utilizar la Distribución Libre
- Si sig. > 0.05 se debe utilizar la Distribución Normal

La significación asintótica (sig.) de la variable 1 Planeamiento tributario, es de 0,000 siendo menor a 0,05, correspondiendo utilizar la Distribución Libre.

Hipótesis estadísticas – Variable 2:

- H1: Los datos de la V2 Renta empresarial, provienen de una distribución normal.
- H0: Los datos de la V2 Renta empresarial, no provienen de una distribución normal.

La regla de decisión es:

- Si sig. < 0.05 se debe utilizar la Distribución Libre
- Si sig. > 0.05 se debe utilizar la Distribución Normal

La significación asintótica (sig) de la variable 2 Renta empresarial, es de 0,003 siendo menor a 0,05, correspondiendo utilizar la Distribución Libre.

Interpretación: Debido a que era una muestra de mayor cantidad, la prueba de normalidad se realizó con Kolmogorov-Smirnov; así se evidencia que el p-valor es menor (0,03) que el nivel de significancia (0,05). Por lo tanto, los datos de ambas variables no tienen distribución normal; asimismo, considerando estos resultados, la prueba de hipótesis del estudio se realiza mediante el uso de la estadística no paramétrica, para ello se utiliza el coeficiente de correlación de Kendall.

5.2.1.2. Prueba de normalidad de la variable planeamiento tributario y la dimensión ingresos.

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	Gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Planeamiento tributario	,172	86	,000	,958	86	,007
Ingresos	,165	86	,000	,887	86	,000

a. Corrección de significación de Lilliefors

Hipótesis estadísticas – Variable 1:

- H1: Los datos de la V1 Planeamiento tributario, provienen de una distribución normal.

- H0: Los datos de la V1 Planeamiento tributario, no provienen de una distribución normal.

La regla de decisión es:

- Si sig. < 0.05 se debe utilizar la Distribución Libre
- Si sig. > 0.05 se debe utilizar la Distribución Normal

La significación asintótica (sig.) de la variable 1 Planeamiento tributario, es de 0,000 siendo menor a 0,05, correspondiendo utilizar la Distribución Libre.

Hipótesis estadísticas – Dimensión 1:

- H1: Los datos de la D1 Ingresos, provienen de una distribución normal.
- H0: Los datos de la D1 Ingresos, no provienen de una distribución normal.

La regla de decisión es:

- Si sig. < 0.05 se debe utilizar la Distribución Libre
- Si sig. > 0.05 se debe utilizar la Distribución Normal

La significación asintótica (sig) de la dimensión 1 Ingresos, es de 0,000 siendo menor a 0,05, correspondiendo utilizar la Distribución Libre.

Interpretación: Debido a que era una muestra de mayor cantidad, la prueba de normalidad se realizó con Kolmogorov-Smirnov; así se evidencia que el p-valor es menor (0,00) que el nivel de significancia (0,05). Por lo tanto, los datos de la variable planeamiento tributario y

la dimensión ingresos no tienen distribución normal; asimismo, considerando estos resultados, la prueba de hipótesis del estudio se realiza mediante el uso de la estadística no paramétrica, para ello se utiliza el coeficiente de correlación de Kendall.

5.2.1.3. Prueba de normalidad de la variable planeamiento tributario y la dimensión costos de transporte.

	Pruebas de normalidad					
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Planeamiento tributario	,172	86	,000	,958	86	,007
Costos de transporte	,190	86	,000	,920	86	,000

a. Corrección de significación de Lilliefors

Hipótesis estadísticas – Variable 1:

- H1: Los datos de la V1 Planeamiento tributario, provienen de una distribución normal.
- H0: Los datos de la V1 Planeamiento tributario, no provienen de una distribución normal.

La regla de decisión es:

- Si sig. < 0.05 se debe utilizar la Distribución Libre
- Si sig. > 0.05 se debe utilizar la Distribución Normal

La significación asintótica (sig.) de la variable 1 Planeamiento tributario, es de 0,000 siendo menor a 0,05, correspondiendo utilizar la Distribución Libre.

Hipótesis estadísticas – Dimensión 2:

- H1: Los datos de la D2 Costos de transporte, provienen de una distribución normal.
- H0: Los datos de la D2 Costos de transporte, no provienen de una distribución normal.

La regla de decisión es:

- Si $\text{sig.} < 0.05$ se debe utilizar la Distribución Libre
- Si $\text{sig.} > 0.05$ se debe utilizar la Distribución Normal

La significación asintótica (sig) de la dimensión 2 Costos de transporte, es de 0,000 siendo menor a 0,05, correspondiendo utilizar la Distribución Libre.

Interpretación: Debido a que era una muestra de mayor cantidad, la prueba de normalidad se realizó con Kolmogorov-Smirnov; así se evidencia que el p-valor es menor (0,00) que el nivel de significancia (0,05). Por lo tanto, los datos de la variable planeamiento tributario y la dimensión costos de transporte no tienen distribución normal; asimismo, considerando estos resultados, la prueba de hipótesis del estudio se realiza mediante el uso de la estadística no paramétrica, para ello se utiliza el coeficiente de correlación de Kendall.

5.2.1.4. Prueba de normalidad de la variable planeamiento tributario y la dimensión gastos operativos.

Pruebas de normalidad						
	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Planeamiento tributario	,172	86	,000	,958	86	,007
Gastos operativos	,168	86	,000	,938	86	,000

a. Corrección de significación de Lilliefors

Hipótesis estadísticas – Variable 1:

- H1: Los datos de la V1 Planeamiento tributario, provienen de una distribución normal.
- H0: Los datos de la V1 Planeamiento tributario, no provienen de una distribución normal.

La regla de decisión es:

- Si sig. < 0.05 se debe utilizar la Distribución Libre
- Si sig. > 0.05 se debe utilizar la Distribución Normal

La significación asintótica (sig.) de la variable 1 Planeamiento tributario, es de 0,000 siendo menor a 0,05, correspondiendo utilizar la Distribución Libre.

Hipótesis estadísticas – Dimensión 3:

- H1: Los datos de la D3 Gastos operativos, provienen de una distribución normal.
- H0: Los datos de la D3 Gastos operativos, no provienen de una distribución normal.

La regla de decisión es:

- Si sig. < 0.05 se debe utilizar la Distribución Libre
- Si sig. > 0.05 se debe utilizar la Distribución Normal

La significación asintótica (sig) de la dimensión 3 Gastos operativos, es de 0,000 siendo menor a 0,05, correspondiendo utilizar la Distribución Libre.

Interpretación: Debido a que era una muestra de mayor cantidad, la prueba de normalidad se realizó con Kolmogorov-Smirnov; así se evidencia que el p-valor es menor (0,00) que el nivel de significancia (0,05). Por lo tanto, los datos de la variable planeamiento tributario y la dimensión gastos operativos no tienen distribución normal; asimismo, considerando estos resultados, la prueba de hipótesis del estudio se realiza mediante el uso de la estadística no paramétrica, para ello se utiliza el coeficiente de correlación de Kendall.

5.2.1.5. Prueba de normalidad de la variable planeamiento tributario y la dimensión renta imponible.

	Kolmogorov-Smirnov ^a			Shapiro-Wilk		
	Estadístico	gl	Sig.	Estadístico	gl	Sig.
Planeamiento tributario	,172	86	,000	,958	86	,007
Renta imponible	,192	86	,000	,941	86	,001

a. Corrección de significación de Lilliefors

Hipótesis estadísticas – Variable 1:

- H1: Los datos de la V1 Planeamiento tributario, provienen de una distribución normal.
- H0: Los datos de la V1 Planeamiento tributario, no provienen de una distribución normal.

La regla de decisión es:

- Si sig. < 0.05 se debe utilizar la Distribución Libre
- Si sig. > 0.05 se debe utilizar la Distribución Normal

La significación asintótica (sig.) de la variable 1 Planeamiento tributario, es de 0,000 siendo menor a 0,05, correspondiendo utilizar la Distribución Libre.

Hipótesis estadísticas – Dimensión 4:

- H1: Los datos de la D4 Renta imponible, provienen de una distribución normal.
- H0: Los datos de la D4 Renta imponible, no provienen de una distribución normal.

La regla de decisión es:

- Si sig. < 0.05 se debe utilizar la Distribución Libre
- Si sig. > 0.05 se debe utilizar la Distribución Normal

La significación asintótica (sig) de la dimensión 4 Renta imponible, es de 0,000 siendo menor a 0,05, correspondiendo utilizar la Distribución Libre.

Interpretación: Debido a que era una muestra de mayor cantidad, la prueba de normalidad se realizó con Kolmogorov-Smirnov; así se evidencia que el p-valor es menor (0,00) que el nivel de significancia (0,05). Por lo tanto, los datos de la variable planeamiento tributario y la dimensión renta imponible no tienen distribución normal; asimismo, considerando estos resultados, la prueba de hipótesis del estudio se realiza mediante el uso de la estadística no paramétrica, para ello se utiliza el coeficiente de correlación de Kendall.

5.2.2. Diseño descriptivo correlacional por variables y dimensiones

5.2.2.1. Contrastación de la hipótesis general

Objetivo general

Establecer de qué manera el planeamiento tributario se relaciona con la renta empresarial en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.

Baremo de interpretación del coeficiente de correlación

<i>Valor</i>	<i>Significado</i>
<0,20	Correlación ligera; relación casi insignificante
0,20-0,40	Correlación baja; relación definida pero pequeña
0,40-0,70	Correlación moderada; relación considerable
0,70-0,90	Correlación elevada; relación notable
>0,90	Correlación sumamente elevada; relación muy fiable

Guilford, 1956

Correlaciones

		Planeamiento tributario	Renta empresarial
Tau_b de Kendall	Planeamiento tributario	Coeficiente de correlación	1,000
		Sig. (bilateral)	,000
		N	86
	Renta empresarial	Coeficiente de correlación	-,906**
		Sig. (bilateral)	,000
		N	86

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

Cálculo del coeficiente de correlación

El cálculo se realizó mediante el software SPSS

Fuente: Software IBM SPSS Statistics

El coeficiente C hallado es $\tau = -0,906$ y la significación bilateral $p=0,000$, el coeficiente hallado es significativo, y de acuerdo con el índice de interpretación el coeficiente hallado indica una correlación sumamente elevada, y de acuerdo a lo considerado por Guilford existe una relación muy fiable.

Prueba de hipótesis de las variables planeamiento tributario y renta empresarial

Hipótesis General

Existe una relación negativa y significativa entre el planeamiento tributario con la renta empresarial en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca -2019.

Prueba de hipótesis: Significancia estadística

A. Hipótesis nula

No existe una relación negativa y significativa entre el planeamiento tributario con la renta empresarial en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca -2019.

$$H : \tau =$$

B. Hipótesis alterna

Existe una relación negativa y significativa entre el planeamiento tributario con la renta empresarial en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca -2019.

$$H : \tau \neq$$

C. Nivel de significancia

$$\alpha = 95\% \text{ la } Z \text{ crítica} = 1,96$$

D. Cálculo del estadístico

$$= \frac{\tau}{\frac{\sqrt{(N+5)}}{9N(N-)}}$$

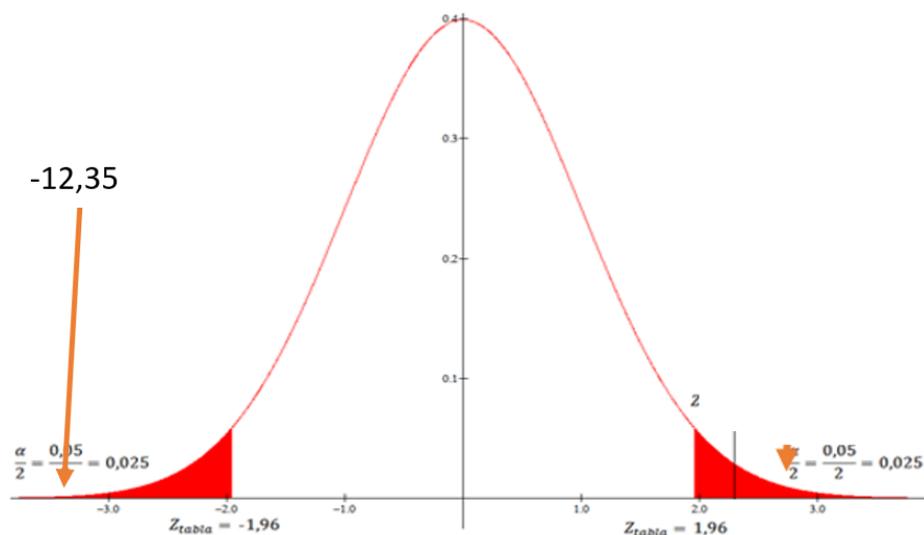
Dónde:

$$c \text{ ític} = 1,96$$

$$\tau = -0,906$$

$$N = 86$$

Reemplazando los datos en la fórmula el valor de $Z = -12,35$



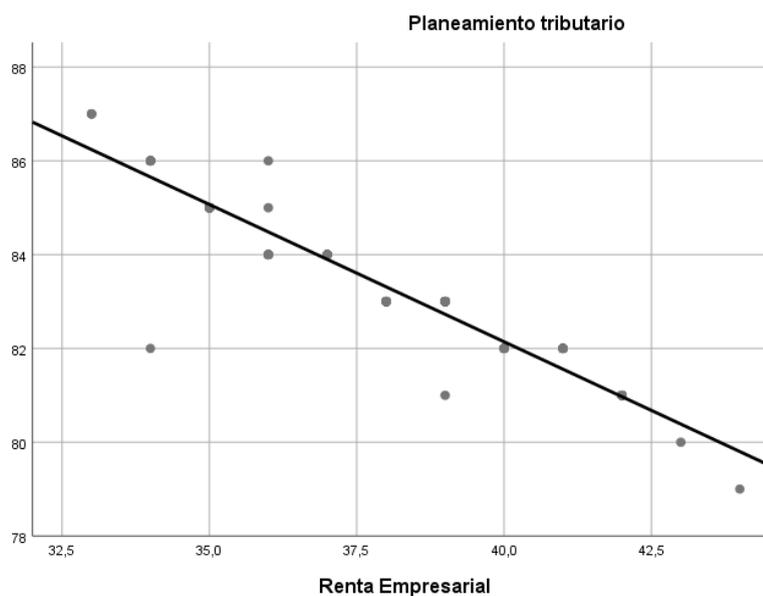
E. Análisis

Comparando la Z calculado con Z crítica se observa que $-12,35 < -1,96$ el valor Z calculado cae en la región de rechazo, esta relación permite rechazar la hipótesis nula.

F. Toma de decisión

Como resultado de la prueba de hipótesis y rechazar la H_0 , llegamos a la conclusión que existe una relación muy fiable entre las variables planeamiento tributario y renta empresarial con la muestra de estudio.

Diagrama de dispersión



Interpretación: En el diagrama obtenido, la línea de referencia indica que existe una relación lineal negativa. El nivel de concentración de los puntos o marcadores indica un grado apreciable en la relación entre el planeamiento tributario y la renta empresarial de las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca -2019.

5.2.2.2. *Contrastación de la hipótesis específica (Planeamiento tributario e ingresos)*

Objetivo específico

Establecer de qué manera el planeamiento tributario se relaciona con los ingresos en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.

Baremo de interpretación del coeficiente de correlación

Valor	Significado
<0,20	Correlación ligera; relación casi insignificante
0,20-0,40	Correlación baja; relación definida pero pequeña
0,40-0,70	Correlación moderada; relación considerable
0,70-0,90	Correlación elevada; relación notable
>0,90	Correlación sumamente elevada; relación muy fiable

Guilford, 1956

Correlaciones

			Planeamiento tributario	Ingresos
Tau_b de Kendall	Planeamiento tributario	Coeficiente de correlación	1,000	-,224**
		Sig. (bilateral)	.	,010
		N	86	86
	Ingresos	Coeficiente de correlación	-,224**	1,000
		Sig. (bilateral)	,010	.
		N	86	86

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

Cálculo del coeficiente de correlación

El cálculo se realizó mediante el software SPSS

Fuente: Software IBM SPSS Statistics

El coeficiente C hallado es $\tau = -0,224$ y la significación bilateral $p=0,010$, el coeficiente hallado es significativo, y de acuerdo con el índice de interpretación el coeficiente hallado indica una correlación baja, y de acuerdo a lo considerado por Guilford existe una relación definida pero pequeña.

Prueba de hipótesis de las variables planeamiento tributario e ingresos

Hipótesis específica

El planeamiento tributario tiende a relacionarse indirectamente con los ingresos en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.

Prueba de hipótesis: Significancia estadística

A. Hipótesis nula

El planeamiento tributario no tiende a relacionarse indirectamente con los ingresos en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.

$$H : \tau =$$

B. Hipótesis alterna

El planeamiento tributario tiende a relacionarse indirectamente con los ingresos en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.

$$H : \tau \neq$$

C. Nivel de significancia

$$\alpha = 95\% \text{ la } Z \text{ crítica} = 1,96$$

D. Cálculo del estadístico

$$= \frac{\tau}{\frac{\sqrt{(N+5)}}{9N(N-)}}$$

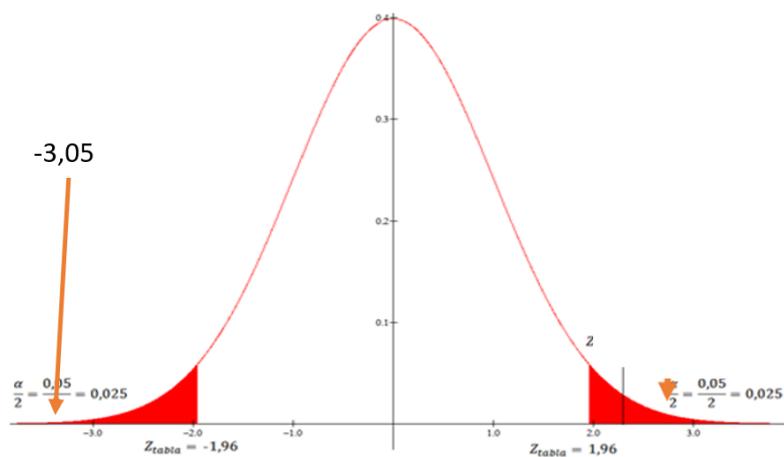
Dónde:

$$c_{itic} = 1,96$$

$$\tau = -0,224$$

$$N = 86$$

Reemplazando los datos en la fórmula el valor de $Z = -3,05$



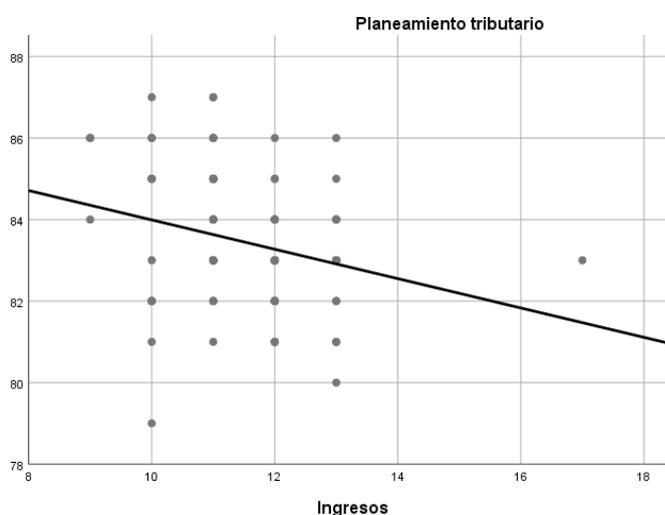
E. Análisis

Comparando la Z calculado con Z crítica se observa que $-3,05 < -1,96$ el valor Z calculado cae en la región de rechazo, esta relación permite rechazar la hipótesis nula.

F. Toma de decisión

Como resultado de la prueba de hipótesis y rechazar la H_0 , llegamos a la conclusión que existe una relación definida pero pequeña entre la variable planeamiento tributario y la dimensión ingresos con la muestra de estudio.

Diagrama de dispersión



Interpretación: En el diagrama obtenido, la línea de referencia indica que existe una relación lineal negativa. El nivel de concentración de los puntos o marcadores indica un grado apreciable en la relación entre la variable planeamiento tributario y la dimensión ingresos de las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca -2019.

5.2.2.3. *Contrastación de la hipótesis específica (Planeamiento tributario y costos de transporte)*

Objetivo específico

Señalar cómo se relaciona el planeamiento tributario con los costos de transporte en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.

Baremo de interpretación del coeficiente de correlación

<i>Valor</i>	<i>Significado</i>
<0,20	Correlación ligera; relación casi insignificante
0,20-0,40	Correlación baja; relación definida pero pequeña
0,40-0,70	Correlación moderada; relación considerable
0,70-0,90	Correlación elevada; relación notable
>0,90	Correlación sumamente elevada; relación muy fiable

Guilford, 1956

Correlaciones

			Planeamiento tributario	Costos de transporte
Tau_b de Kendall	Planeamiento tributario	Coeficiente de correlación	1,000	-,342**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	86	86
	Costos de transporte	Coeficiente de correlación	-,342**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	86	86

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

Cálculo del coeficiente de correlación

El cálculo se realizó mediante el software SPSS

Fuente: Software IBM SPSS Statistics

El coeficiente C hallado es $\tau = -0,342$ y la significación bilateral $p=0,000$, el coeficiente hallado es significativo, y de acuerdo con el índice de interpretación el coeficiente hallado indica una correlación baja, y de acuerdo a lo considerado por Guilford existe una relación definida pero pequeña.

Prueba de hipótesis de las variables planeamiento tributario y costos de transporte

Hipótesis específica

El planeamiento tributario se relaciona indirectamente con los costos de transporte en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019

Prueba de hipótesis: Significancia estadística

A. Hipótesis nula

El planeamiento tributario no se relaciona indirectamente con los costos de transporte en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca – 2019.

$$H : \tau =$$

B. Hipótesis alterna

El planeamiento tributario se relaciona indirectamente con los costos de transporte en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019

$$H : \tau \neq$$

C. Nivel de significancia

$$\alpha = 95\% \text{ la } Z \text{ crítica} = 1,96$$

D. Cálculo del estadístico

$$= \frac{\tau}{\frac{\sqrt{(N+5)}}{9N(N-)}}$$

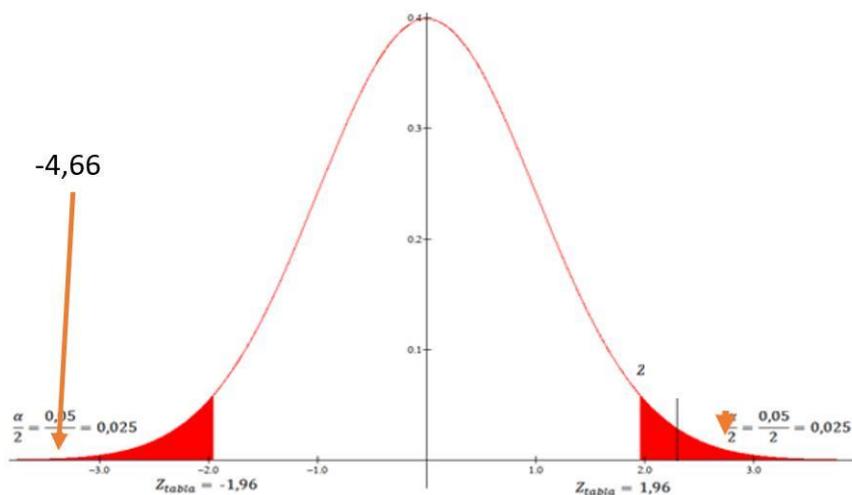
Dónde:

$$c \text{ ític} = 1,96$$

$$\tau = -0,342$$

$$N = 86$$

Reemplazando los datos en la fórmula el valor de $Z = -4,66$



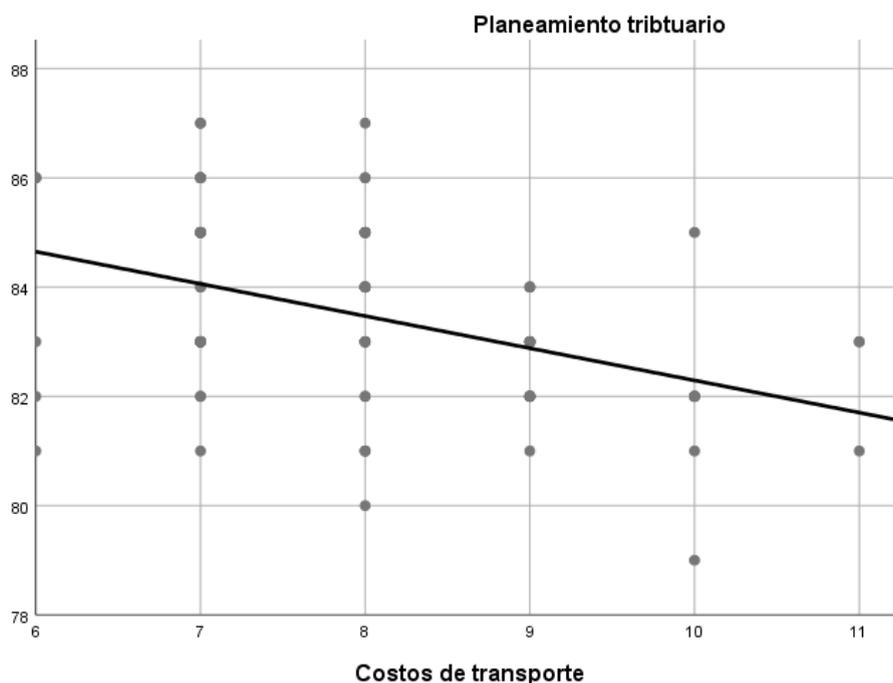
E. Análisis

Comparando la Z calculado con Z crítica se observa que $-4,66 < -1,96$ el valor Z calculado cae en la región de rechazo, esta relación permite rechazar la hipótesis nula.

F. Toma de decisión

Como resultado de la prueba de hipótesis y rechazar la H_0 , llegamos a la conclusión que existe una relación definida pero pequeña entre la variable planeamiento tributario y la dimensión costos de transporte con la muestra de estudio.

Diagrama de dispersión



Interpretación: En el diagrama obtenido, la línea de referencia indica que existe una relación lineal negativa. El nivel de concentración de los puntos o marcadores indica un grado apreciable en la relación entre la variable planeamiento tributario y la dimensión costos de transporte de las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.

5.2.2.4. *Contrastación de la hipótesis específica (Planeamiento tributario y gastos operativos)*

Objetivo específico

Establecer la relación existente entre el planeamiento tributario con los gastos operativos en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.

Baremo de interpretación del coeficiente de correlación

Valor	Significado
<0,20	Correlación ligera; relación casi insignificante
0,20-0,40	Correlación baja; relación definida pero pequeña
0,40-0,70	Correlación moderada; relación considerable
0,70-0,90	Correlación elevada; relación notable
>0,90	Correlación sumamente elevada; relación muy fiable

Guilford, 1956

Correlaciones

			Planeamiento tributario	Gastos operativos
Tau_b de Kendall	Planeamiento tributario	Coefficiente de correlación	1,000	-,504**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	86	86
	Gastos operativos	Coefficiente de correlación	-,504**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	86	86

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

Cálculo del coeficiente de correlación

El cálculo se realizó mediante el software SPSS

Fuente: Software IBM SPSS Statistics

El coeficiente C hallado es $\tau = -0,504$ y la significación bilateral $p=0,000$, el coeficiente hallado es significativo, y de acuerdo con el índice de interpretación el coeficiente hallado indica una correlación moderada, y de acuerdo a lo considerado por Guilford existe una relación considerable.

Prueba de hipótesis de las variables planeamiento tributario y gastos operativos

Hipótesis específica

Existe una relación indirecta y significativa entre el planeamiento tributario con los gastos operativos en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.

Prueba de hipótesis: Significancia estadística

A. Hipótesis nula

No existe una relación indirecta y significativa entre el planeamiento tributario con los gastos operativos en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.

$$H : \tau =$$

B. Hipótesis alterna

Existe una relación indirecta y significativa entre el planeamiento tributario con los gastos operativos en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.

$$H : \tau \neq$$

C. Nivel de significancia

$$\alpha = 95\% \text{ la } Z \text{ crítica} = 1,96$$

D. Cálculo del estadístico

$$= \frac{\tau}{\frac{\sqrt{(N+5)}}{9N(N-)}}$$

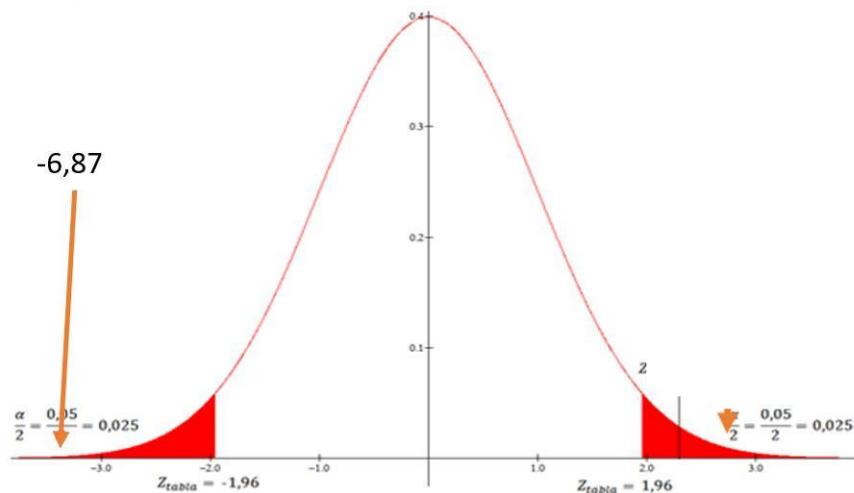
Dónde:

$$c_{itic} = 1,96$$

$$\tau = -0,504$$

$$N = 86$$

Reemplazando los datos en la fórmula el valor de $Z = -6,87$



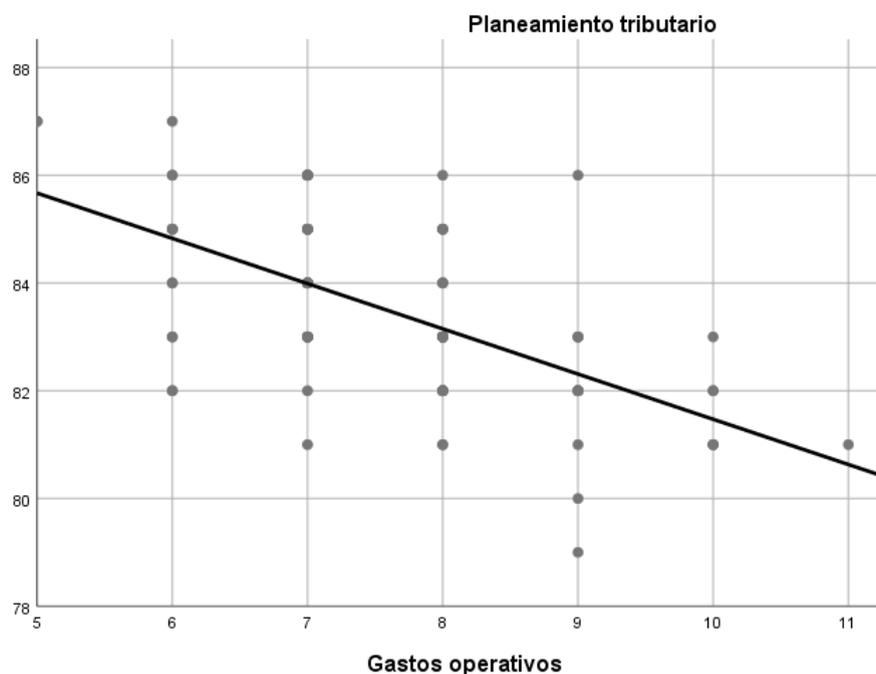
E. Análisis

Comparando la Z calculado con Z crítica se observa que $-6,87 < -1,96$ el valor Z calculado cae en la región de rechazo, esta relación permite rechazar la hipótesis nula.

F. Toma de decisión

Como resultado de la prueba de hipótesis y rechazar la H_0 , llegamos a la conclusión que existe una relación considerable entre la variable planeamiento tributario y la dimensión gastos operativos con la muestra de estudio.

Diagrama de dispersión



Interpretación: En el diagrama obtenido, la línea de referencia indica que existe una relación lineal negativa. El nivel de concentración de los puntos o marcadores indica un grado apreciable en la relación entre la variable planeamiento tributario y la dimensión gastos operativos de las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.

5.2.2.5. *Contrastación de la hipótesis específica (Planeamiento tributario y renta imponible)*

Objetivo específico

Establecer de qué manera el planeamiento tributario se relaciona con la renta imponible en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.

Baremo de interpretación del coeficiente de correlación

Valor	Significado
<0,20	Correlación ligera; relación casi insignificante
0,20-0,40	Correlación baja; relación definida pero pequeña
0,40-0,70	Correlación moderada; relación considerable
0,70-0,90	Correlación elevada; relación notable
>0,90	Correlación sumamente elevada; relación muy fiable

Guilford, 1956

Correlaciones

			Planeamiento tributario	Renta imponible
Tau_b de Kendall	Planeamiento tributario	Coeficiente de correlación	1,000	-,476**
		Sig. (bilateral)	.	,000
		N	86	86
	Renta imponible	Coeficiente de correlación	-,476**	1,000
		Sig. (bilateral)	,000	.
		N	86	86

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

Cálculo del coeficiente de correlación

El cálculo se realizó mediante el software SPSS

Fuente: Software IBM SPSS Statistics

El coeficiente C hallado es $\tau = -0,476$ y la significación bilateral $p=0,000$, el coeficiente hallado es significativo, y de acuerdo con el índice de interpretación el coeficiente hallado indica una correlación moderada, y de acuerdo a lo considerado por Guilford existe una relación considerable.

Prueba de hipótesis de las variables planeamiento tributario y renta imponible

Hipótesis específica

Existe una relación negativa y significativa entre el planeamiento tributario con la renta imponible en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca -2019.

Prueba de hipótesis: Significancia estadística

A. Hipótesis nula

No existe una relación negativa y significativa entre el planeamiento tributario con la renta imponible en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca -2019.

$$H : \tau =$$

B. Hipótesis alterna

Existe una relación negativa y significativa entre el planeamiento tributario con la renta imponible en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca -2019.

$$H : \tau \neq$$

C. Nivel de significancia

$$\alpha = 95\% \text{ la } Z \text{ crítica} = 1,96$$

D. Cálculo del estadístico

$$= \frac{\tau}{\frac{\sqrt{(N+5)}}{9N(N-)}}$$

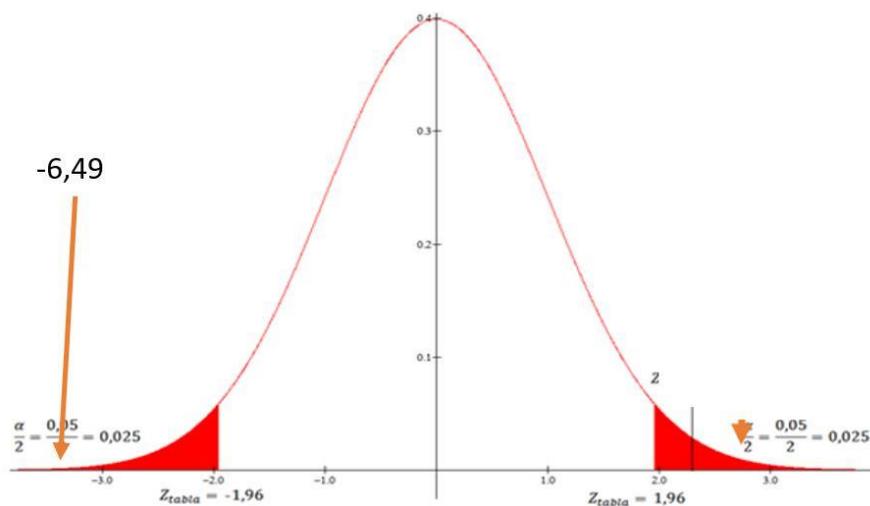
Dónde:

$$c \text{ itic} = 1,96$$

$$\tau = -0,476$$

$$N = 86$$

Reemplazando los datos en la fórmula el valor de $Z = -6,49$



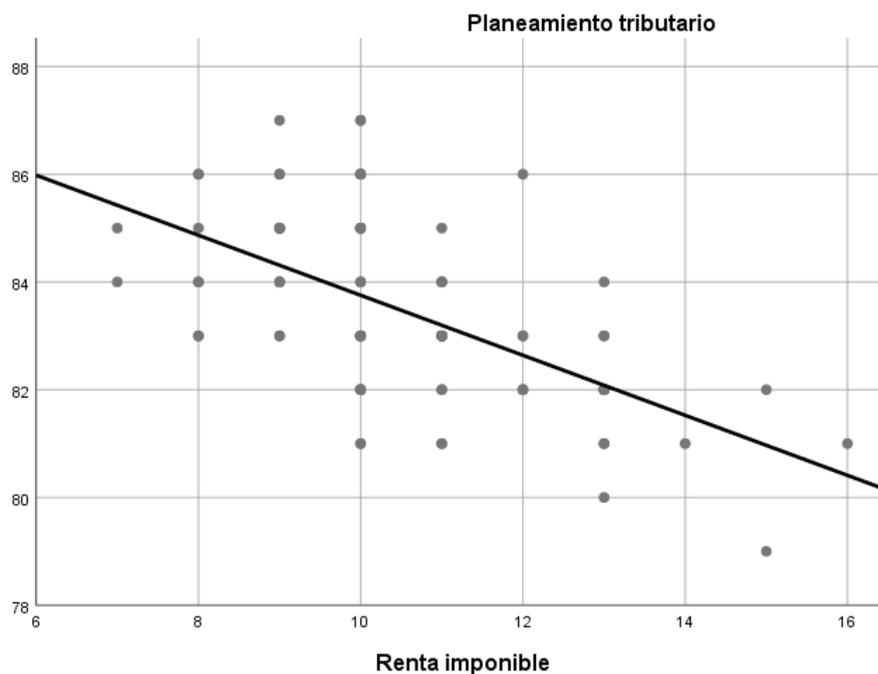
E. Análisis

Comparando la Z calculado con Z crítica se observa que $-6,49 < -1,96$ el valor Z calculado cae en la región de rechazo, esta relación permite rechazar la hipótesis nula.

F. Toma de decisión

Como resultado de la prueba de hipótesis y rechazar la H_0 , llegamos a la conclusión que existe una relación considerable entre la variable planeamiento tributario y la dimensión renta imponible con la muestra de estudio.

Diagrama de dispersión



Interpretación: En el diagrama obtenido, la línea de referencia indica que existe una relación lineal negativa. El nivel de concentración de los puntos o marcadores indica un grado apreciable en la relación entre la variable planeamiento tributario y la dimensión renta imponible de las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca -2019.

DISCUSIÓN DE RESULTADOS

En las preguntas postuladas en el capítulo del planteamiento del problema se establece la interrogante general ¿De qué manera el planeamiento tributario se relaciona con la renta empresarial en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019? Para responder dicha interrogante esta la siguiente hipótesis “Existe una relación negativa y significativa entre el planeamiento tributario con la renta empresarial en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca -2019.”. Ahora bien, posterior al análisis de los resultados estadísticos en la correlación de las variables “Planeamiento tributario” y “Renta empresarial” efectuadas en nuestra investigación podemos observar que hay una relación muy fiable entre ambas variables, es decir, que la hipótesis planteada se acepta como tal.

De acuerdo con esta información coincidimos con la investigación realizada por **(Casabona, 2018)** quienes confirman la relación entre sus variables propuestas “Planeamiento tributario” e “Impuesto a la renta” en las MYPES del mercado mayorista. Según los resultados obtenidos a través de este trabajo de investigación los empresarios del mercado mayorista pueden reducir sus cargas tributarias y optimizar sus recursos financieros del impuesto a la renta empresarial a través del planeamiento tributario, teniendo en cuenta los límites que la ley permite; en este trabajo de investigación entonces se acepta la hipótesis en la que se afirma que el planeamiento tributario incide positivamente sobre la determinación del impuesto a la renta empresarial. Por otro lado, a través de un trabajo de investigación publicado por **(Barrantes & Chávez, 2016)** en contrastación a la idea planteada en la presente tesis, coincide de igual manera con la hipótesis general propuesta. Concordando plenamente estos autores, Barrantes y Chavéz quienes mencionan que la falta de aplicación del procedimiento tributario de acuerdo a la normatividad conjunta genera que la base tributaria sea modificada cuando la Administración

Tributaria interviene, esto origina infracciones que a su vez origina sanciones para la empresa. Dicha investigación concluye en que la aplicación del planeamiento tributario permite llevar un control adecuado de las operaciones gasto, evitando de esta manera cargas tributarias excesivas que afecten las utilidades de la organización.

En las preguntas formuladas en el capítulo del planteamiento del problema se tiene a continuación la siguiente interrogante específica: ¿Qué relación existe entre el planeamiento tributario con los ingresos en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019? A la cual se procedió respondiendo con la siguiente hipótesis: “El planeamiento tributario tiende a relacionarse indirectamente con los ingresos en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019”. Con el análisis de los datos estadísticos realizados se verifica que efectivamente la variable “Planeamiento tributario” y la dimensión “Ingresos” presentan una relación definida pero pequeña; con ello se puede establecer que la hipótesis planteada se acepta como tal.

Un caso usual es aquel donde las empresas no suelen declarar la totalidad de sus ingresos con el objetivo de menorar el pago de sus impuestos, este tipo de evasión se constituye ocasionalmente por la ignorancia del contribuyente sobre las normas tributarias aún así este tipo de infracción es sancionable administrativamente. Asimismo, el reconocimiento de ingresos debe cumplir los siguientes criterios. En primer lugar, los ingresos se deben verificar si se encuentran afectos al Impuesto a la Renta, asimismo el reconocimiento de ingresos por prestación de servicios debe estar reconocidos en la NIIF 15. Otro criterio importante a tener en cuenta es que la medición de ingresos por la venta de vehículos usados debe estar acorde al valor de mercado de acuerdo al artículo 32 de la TUO. Sin embargo, analizando los resultados de la aplicación del instrumento observamos que las empresas de transporte terrestre de carga del distrito de Chilca suelen desconocer este tipo de criterios a la hora de determinar sus

ingresos en el cálculo del impuesto a la renta empresarial. A este respecto coincidimos con **(Rodríguez, 2016)** quien menciona que es necesario estudiar las tarifas de distribución de los ingresos para disminuir el impacto financiero que causan los tributos a la organización, por ello recurrimos a la planificación tributaria para desarrollar estrategias de ahorro fiscal. Con ello podemos reafirmar nuestra postura donde el planeamiento tributario ayuda a reducir los errores cometidos al momento de determinar los ingresos para el pago de las obligaciones tributarias.

Como segunda interrogante específica formulada en el capítulo del planteamiento del problema se tiene la siguiente pregunta: ¿Cómo el planeamiento tributario se relaciona con los costos de transporte en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019? Para la cual se expone la siguiente hipótesis como respuesta: “El planeamiento tributario se relaciona indirectamente con los costos de transporte en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.”. Contrastando con el análisis de los resultados se obtuvo que definitivamente existe una relación definida pero pequeña entre la variable “Planeamiento tributario” y la dimensión “Costos de transporte”, con esta afirmación se puede establecer que la hipótesis planteada se acepta como tal.

De acuerdo al análisis descriptivo realizado de la dimensión “costos de transporte” podemos observar que al menos el 90% de la muestra objeto de estudio no aplica ciertos requisitos señalados en la ley del impuesto a la renta, como son: la depreciación de activos fijos, registro de remuneración de los conductores en los libros contables, la emisión de comprobantes de pago conforme a ley en las adquisiciones de neumáticos y combustibles, entre otros. Esto es evidenciado por la ausencia en la aplicación del planeamiento tributario para el reconocimiento de los costos de transporte en la determinación de la renta bruta. Por esta razón coincidimos con **(Barrantes & Chávez, 2016)** quienes mencionan “De acuerdo con la minimización del costo fiscal, al considerar el control de comprobantes de pago no solo en la compra de

materiales y suministros, sino también el pago de planillas, incluido los beneficios hacia los trabajadores para bajar el IGV mensual permitiendo minimizar la renta”. Con ello en cuenta aplicando el planeamiento tributario en la empresa de construcción J&G E.I.R.L. como mencionan Barrantes y Chávez lograron identificar las deficiencias y errores para el ejercicio fiscal 2016 evitando hacer reparos tributarios. Por ende, afirmamos que el planeamiento tributario se relaciona indirectamente con las falencias en la determinación de los costos de transporte.

Asimismo, como tercera interrogante específica se plantea la siguiente pregunta en el capítulo de planteamiento del problema: ¿En qué medida el planeamiento tributario se relaciona con los gastos operativos en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019? Y como respuesta a dicha pregunta se formula la siguiente hipótesis: “Existe una relación indirecta y significativa entre el planeamiento tributario con los gastos operativos en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019”. Después de verificar los resultados estadísticos de la investigación se observó que la variable “Planeamiento tributario” y la dimensión “Gastos operativos” efectivamente presentan una relación considerable, con lo cual se corrobora la veracidad de la hipótesis planteada.

Los gastos operativos son aquellos que permiten mantener la actividad diaria de la compañía sin estar estrechamente vinculados a los procesos principales de producción; para el reconocimiento de dichos gastos deben cumplir como mínimo los criterios de deducibilidad, el principio de causalidad, criterios de fehaciencia devengo y bancarización; entre otros. De acuerdo al análisis descriptivo de la dimensión gastos operativos se observa que la gran mayoría de la muestra objeto de estudio no cumplen con estas condiciones en la determinación del gasto operativo. En el cálculo de la renta empresarial, los gastos operativos cumplen un papel fundamental, ya que incurren directamente en el crecimiento de la empresa; impactando

significativamente en la determinación de la renta empresarial. En este análisis es necesario recurrir a **(Burga & Esquen, 2017)** quien menciona que la variable planeamiento tributario también va influenciar sobre la dimensión gastos deducibles de manera directa y significativa, lo que significa que, si existe un adecuado planeamiento tributario también existirá un adecuado balance en los gastos deducibles del impuesto a la renta. Todo ello sirve como apoyo a la contrastación de la hipótesis donde afirmamos la relación indirecta entre la variable planeamiento tributario y la dimensión gastos operativos.

Por último, como interrogante final específica se plantea la siguiente pregunta en el capítulo de planteamiento del problema: ¿De qué manera el planeamiento tributario se relaciona con la renta imponible en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019? Y como respuesta a dicha pregunta se formula la siguiente hipótesis: “Existe una relación negativa y significativa entre el planeamiento tributario con la renta imponible en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca -2019.”. Después de verificar los resultados estadísticos de la investigación se observó que la variable “Planeamiento tributario” y la dimensión “Renta imponible” efectivamente presentan una relación considerable, con lo cual se corrobora la veracidad de la hipótesis planteada.

La renta imponible es aquella renta bruta aminorada por las deducciones, donde a las ganancias se le imputará un impuesto. Para lograr establecer la renta imponible de tercera categoría se tiene que disminuir los gastos indispensables para que así la renta producida por el negocio eluda infracciones tributarias. El conocimiento de este tipo de información sobre las empresas que buscan minorar sus gastos con la reducción del pago de impuesto es esencial, sin embargo, observando los datos obtenidos del análisis descriptivo de la dimensión renta imponible se tiene que alrededor del 80% de los sujetos encuestados no suelen utilizar estas deducciones para escoger la vía donde puedan tener un ahorro fiscal en el pago de sus tributos.

Asimismo, con la contrastación de la hipótesis podemos afirmar que el planeamiento tributario ayudaría a reducir la cuantía de la renta imponible, incrementando la deducción de ciertos ingresos y eligiendo el mejor camino legal por el cual las empresas buscan disminuir su carga fiscal.

CONCLUSIONES

Los datos obtenidos, han permitido llegar a las siguientes conclusiones:

En relación con los objetivos definidos.

- ✓ De acuerdo a los resultados existe una relación fiable entre las variables planeamiento tributario y renta empresarial, ya que al realizar el cálculo del coeficiente de correlación tau-b Kendall hallado es $\tau = -0,906$, y la prueba de hipótesis donde se rechaza la hipótesis nula con la evidencia de que Z calculado es menor a Z crítica ($-12,35 < -1,96$) donde permite aceptar la hipótesis alterna, concluyendo así que el coeficiente hallado es sumamente elevado por ello se afirma que existe una relación muy fiable entre las variables del estudio. Este resultado corrobora que el planeamiento tributario se relaciona de manera indirecta con la renta empresarial de las empresas de transportes terrestre de carga del distrito de Chilca en el año 2019. La aplicación del planeamiento tributario sin tener en cuenta las normas y leyes genera que la base tributaria sea modificada en una intervención de fiscalización tributaria por parte de la Sunat generando sanciones innecesarias que afectarían las utilidades de las empresas, asimismo, sin el planeamiento tributario se tendría un inadecuado control de los ingresos, gastos y costos ocasionando también cargas tributarias excesivas.
- ✓ Conforme a los resultados alcanzados, se afirma que existe una relación baja entre las variables y dimensiones planeamiento tributario e ingresos, como se muestra al realizar el cálculo del coeficiente de correlación tau-b Kendall hallado $\tau = -0,224$, y la prueba de hipótesis donde se rechaza la hipótesis nula con la evidencia de que Z calculado es menor a Z crítica ($-3,05 < -1,96$) condición suficiente para aceptar la hipótesis alterna, concluyendo así que existe una relación definida pero pequeña entre las variables del estudio. Este resultado testifica que el planeamiento tributario tiende a relacionarse de manera indirecta

con los ingresos de las empresas de transportes terrestre de carga del distrito de Chilca en el año 2019. El planeamiento tributario con respecto a los ingresos no toma en cuenta la importancia del reconocimiento de la prestación de servicios para la determinación de la renta empresarial, por ello debe seguir el principio del devengado, la NIIF 15 que orienta a la entidad al reconocimiento de los ingresos que se originó en el período, lo que menciona en establecer la posibilidad de tributar la renta tomando en cuenta lo percibido.

- ✓ Se corrobora que existe una relación baja entre planeamiento tributario y costos de transporte, tal como se muestra el cálculo del coeficiente de correlación tau-b Kendall hallado es $\tau = -0,342$, y la prueba de hipótesis donde se rechaza la hipótesis nula con la evidencia de que Z calculado es menor a Z crítica ($-4,66 < -1,96$) condición suficiente para aceptar la hipótesis alterna, concluyendo así que existe una relación definida pero pequeña entre las variables del estudio. Este resultado testifica que el planeamiento tributario tiende a relacionarse de manera indirecta con los costos de transporte de las empresas de transportes terrestre de carga del distrito de Chilca en el año 2019. El planeamiento tributario con respecto al costo de transporte tiene una relación mínima referente a los costos fijos y variables; en la existencia de falencias en el registro de remuneraciones, el cumplimiento de los requisitos de lo mencionado en las normas en cuanto a la depreciación y las compras de los repuestos si están registrados conforme a la ley.
- ✓ De acuerdo a los resultados existe una relación fiable entre las variables planeamiento tributario y gastos operativos, ya que al realizar el cálculo del coeficiente de correlación tau-b Kendall hallado es $\tau = -0,504$, y la prueba de hipótesis donde se rechaza la hipótesis nula con la evidencia de que Z calculado es menor a Z crítica ($-6,87 < -1,96$) donde permite aceptar la hipótesis alterna, concluyendo así que el coeficiente hallado es moderado por ello se afirma que existe una relación considerable entre las variables del estudio. Este resultado corrobora que el planeamiento tributario se relaciona de manera indirecta con los

gastos operativos de las empresas de transportes terrestre de carga del distrito de Chilca en el año 2019. El planeamiento tributario y los gastos operativos tienen una relación fiable, ya que si existe la implementación del planeamiento tributario se conocerá los gastos en que se incurren ya sea administrativo o financiero y se logrará disminuir dichos gastos y aumentar la utilidad.

- ✓ De acuerdo a los resultados existe una relación fiable entre las variables planeamiento tributario y renta imponible, ya que al realizar el cálculo del coeficiente de correlación tau-b Kendall hallado es $\tau = -0,476$, y la prueba de hipótesis donde se rechaza la hipótesis nula con la evidencia de que Z calculado es menor a Z crítica ($-6,49 < -1,96$) donde permite aceptar la hipótesis alterna, concluyendo así que el coeficiente hallado es moderado por ello se afirma que existe una relación considerable entre las variables del estudio. Este resultado corrobora que el planeamiento tributario se relaciona de manera indirecta con la renta imponible de las empresas de transportes terrestre de carga del distrito de Chilca en el año 2019. El planeamiento tributario y la renta imponible tienen una relación confiable, porque permite ver las adiciones, deducciones y las pérdidas compensables de la entidad mediante los registros de los comprobantes de pago, ingresos exonerados, aplicación de tratamientos tributarios, arrastres, entre otros.

RECOMENDACIONES

- ✓ Se sugiere la implementación del planeamiento tributario teniendo siempre en consideración las leyes y normas establecidas para la determinación de la renta empresarial, todo ello permitirá cumplir oportunamente las obligaciones tributarias utilizando los recursos de la entidad permitiendo alcanzar los objetivos y las metas propuestas; la planificación tributaria agresiva constituiría en caer en una elusión tributaria por el aprovechamiento de vacíos legales imprevistas en la norma tributaria.
- ✓ Se sugiere mejorar los métodos de implementación del planeamiento tributario respecto a los ingresos antes de realizar la determinación del impuesto a la renta, es decir, examinar si dichos ingresos son gravados con el impuesto y si cumplen con todas las condiciones de reconocimiento de ingresos para la determinación de la cuantía de la obligación. Asimismo, esencialmente se sugiere que en este proceso se considere las condiciones que la organización debe tener en cuenta para el reconocimiento de ingresos por prestación de servicios (NIC 18) como: la fiabilidad por el importe de ingresos por actividades ordinarias, el grado de realización de la transacción y los costos ya incurridos en la prestación.
- ✓ Se sugiere mejorar la implementación del planeamiento tributario identificando correctamente los costos fijos y los costos variables de las empresas. Todo ello ayudará a cuantificar el ahorro y costos fiscales de operaciones económicas futuras y así reducir estos costos para incrementar la rentabilidad.
- ✓ Se sugiere tener cuidado que los gastos de las empresas de transporte de carga cumplan con el principio de causalidad, es decir, que los gastos que estén devengados se sustenten mediante comprobantes de pago que cumplan con los requisitos exigidos en el reglamento de comprobantes de pago para realizar la bancarización siempre y cuando se cumplan las condiciones exigidas.

- ✓ Se sugiere verificar tener especial cuidado respecto a los reparos tributarios, es decir, verificar si los ingresos exonerados son deducidos y corroborar si el sistema de arrastre que se eligió es el más adecuado para la entidad y si se aplicó tratamiento tributario de las pérdidas compensables de ejercicios anteriores.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Colegio de Contadores Públicos de Lima. (7 de Marzo de 2016). *¿Qué es el planeamiento tributario y qué se requiere para implementarlo?: Conexionesan*. Obtenido de Conexionesan: <https://www.esan.edu.pe/apuntes-empresariales/2016/03/que-es-planeamiento-tributario-y-que-se-requiere-para-implementarlo/>
- Abanto, M. (2012). *Normas Internacionales de Contabilidad 2012. NIC, NIIF, SIC, CINIIF*. Lima: Contadores & empresas.
- Actualidad empresarial. (2018). *Código tributario*. Lima: Actualidad empresarial.
- Actualidad empresarial. (2019). Costos fijos y costos variables: ¿cuáles son sus diferencias? *Actualidad empresarial*.
- Almaraz, R. (2018). Costos fijos y costos variables. *Revista contable*.
- Alva, M. (01 de Marzo de 2012). *Impuesto a la renta y las teorías que determinan su afectación: Blog PUC*. Obtenido de Blog PUCP: <http://blog.pucp.edu.pe/blog/blogdemarioalva/2012/03/01/el-impuesto-a-la-renta-y-las-teorias-que-determinan-su-afectacion/>
- Alva, M. (16 de Octubre de 2013). *Planeamiento tributario: Blog PUCP*. Obtenido de Blog PUCP: <http://blog.pucp.edu.pe/blog/blogdemarioalva/2013/09/16/planeamiento-tributario-es-posible-realizarlo-actualmente-sin-quebrantar-las-normas/>
- Arbaiza, L. (2014). *Cómo elaborar una tesis de grado*. Lima: ESAN.
- Baena, G. (2014). *Metodología de la investigación*. México D.F.: Grupo Editorial Patria.
- Bahamonte, M. (2012). *IMPUESTO A LA RENTA DE EMPRESAS*. Lima: Gaceta Jurídica.
- Baldeón, A. (2010). Planeamiento tributario . *Contadores & empresas*, 22-23.
- Baldeón, N., Roque, C., & Garayar, E. (2010). *Código tributario comentado*. Lima: Gaceta Jurídica.
- Barrantes, G., & Chávez, J. (2016). *Planeamiento tributario en la determinación del impuesto a la renta en la empresa de construcción J&G E.I.R*. Cajamarca: Universidad Privada Antonio Guillermo Urrelo.

- Bernal, C. (2016). *Metodología de la investigación: Administración, economía, humanidades y ciencias sociales*. Bogotá: Pearson Educación de Colombia S.A.S.
- Bernal, J. (2018). *Impuesto a la Renta 2017-2018*. Lima: Pacífico editores.
- Burga, H., & Esquen, G. (2017). *Planeamiento tributario y determinación del impuesto a la renta en las empresas ferreteras de la ciudad de Moyobamba*. Tarapoto: Universidad Peruana Unión.
- Cajo, J., & Álvarez, J. (2010). NIC 18 ingresos . *Contadores & empresas*, 17-20.
- Campon, G. (2014). Régimen tributario de las empresas. *Actualidad Empresarial*, 21-24.
- Carranza, D., & Cornejo, J. (2018). *El sistema de deducciones y su impacto tributario y financiero en las MYPES del sector transporte de carga en Lima-Perú*. Lima: Universidad Peruana de Ciencias Aplicadas.
- Carrillo, M. (2013). *Gastos de administración*. Editorial noriega: Lima.
- Casabona, L. (2018). *El Planeamiento Tributario y su incidencia en el Impuesto a la Renta (IR) de las empresas Mypes del Mercado Mayorista*. Lima: Universidad de Ciencias Aplicadas.
- CCPL. (7 de Marzo de 2016). *Apuntes empresariales: ESAN*. Obtenido de ESAN: <https://www.esan.edu.pe/apuntes-empresariales/2016/03/que-es-planeamiento-tributario-y-que-se-requiere-para-implementarlo/>
- Cegarra, J. (2011). *Metodología de la investigación científica y tecnológica*. Catalunya: Ediciones Díaz de Santos S.A.
- contadores & Empresas. (2013). *Reconocimiento de Ingresos y Gastos*. lima: Buho E.I.R.L. Obtenido de <http://dataonline.gacetajuridica.com.pe/SWebCyE/Suscriptor/Publicaciones/PubOnline.aspx?pagina=1&titulo=ingresos#>
- Contadores & Empresas. (2013). *Reconocimiento de Ingresos y Gastos*. lima: Buho E.I.R.L. Obtenido de <http://dataonline.gacetajuridica.com.pe/SWebCyE/Suscriptor/Publicaciones/PubOnline.aspx?pagina=1&titulo=ingresos#>

- Cruz, C., Olivares, S., & Gonzáles, M. (2014). *Metodología de la investigación*. México D.F.: Grupo Editorial Patria.
- Dávila, C. (2016). Algunos problemas prácticos en materia de impuesto a la renta derivados de la interpretación y aplicación de la decisión N° 578. *Revista 61*, 79-106.
- Donayre, G. (2014). La Interpretación Jurídica: Propuestas Para su Aplicación en el Derecho Tributario. *Derecho & Sociedad*, 183-206.
- Durán, L. (2014). La influencia de la Contabilidad en la determinación del Impuesto a la Renta Empresarial. *IUST ET VERITAS*, 180-199.
- Effio, F. (2019). *Nuevo plan contable general empresarial*. Lima: Pacifico editores.
- Erazo, J. (2018). Planificación tributaria. *Visionario Digital*, 6-34.
- Fernández, E. (29 de Octubre de 2014). *Los gastos financieros: anfix*. Obtenido de Anfix: <https://anfix.com/blog/los-gastos-financieros-que-son-y-como-se-deducen/#>
- Galárraga, L. (2014). *Planificación tributaria del impuesto a la renta en la Industria Ecuatoriana*. Ecuador: Escuela Superior Politécnica del litoral.
- Hernández, A., Ramos, M., Placencia, B., Indacochea, B., Quimis, A., & Moreno, L. (2018). *Metodología de la investigación científica*. Alcoy: Editorial Area de innovacion y desarrollo SL.
- Hernández, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación: Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. Ciudad de México: Editorial Mc Graw Hill Education.
- Hueso, A. (2012). *Metodologia y técnicas cuantitativas de investigacion*. Valencia: Universitat Politècnica de València .
- Instituto Peruano de Economía. (14 de diciembre de 2014). *Beneficios tributarios*. Obtenido de <https://www.ipe.org.pe/portal/beneficios-tributarios/>
- Lalanne, G. (2011). Economía de opcion y fraude de ley en el derecho tributario. *Revista económica*, 104.
- Luján, A. (27 de Mayo de 2018). *Principales diferencias entre economía de opción, elusión tributaria y defraudación tributaria en el ordenamiento jurídico peruano*. Obtenido de <https://ius360.com/publico/tributario/principales-diferencias-entre-economia-de->

opcion-elusion-tributaria-y-defraudacion-tributaria-en-el-ordenamiento-juridico-peruano/

- Luján, L. (2010). *REPAROS FRECUENTES DE LA SUNAT EN EL IGV E IMPUESTO A LA RENTA*. Lima: Gaceta jurídica.
- Meza, S. (2013). Costos. *Revista contable*, 26-54.
- Moraga, G. (2018). Gastos operativos. *Revista contable*.
- Moreno, S. (2010). Cómo definir los costos de la empresa. *Revista Kimpres*, 15-35.
- Narro, M. (2015). *Gastos operativos*. Lima: Revista económica.
- Navarro, J. (2014). *Epistemología y metodología*. México D.F.: Grupo editorial Patria.
- Navarro, J. (2017). La distribución de la carga tributaria. *Revista contable*, 2-9.
- Ortega, R., Pacherras, A., & Díaz, R. (2010). *Dinámica contable*. Lima: Ediciones Caballero Bustamante.
- Paredes, V. (2013). Métodos de interpretación jurídica. *Revista de derecho*.
- Parra, A. (2010). *Planeación tributaria y organización empresarial*. Colombia: Legis.
- Parra, F. (1 de Febrero de 2019). *El planeamiento tributario: Grupo Verona*. Obtenido de Grupo Verona: <https://grupoverona.pe/el-planeamiento-tributario/>
- Pérez, R. (2012). Pautas para el reconocimiento de ingresos por la prestación de servicios según la NIC 18. *Contadores & empresas*, 5-8.
- Picón, J. (2017). *Deducciones del impuesto a la renta empresarial*. Lima: Comunica-2.
- Riquelme, M. (22 de julio de 2019). *¿Qué Son Los Gastos Administrativos?* Obtenido de webyempresas: <https://www.webyempresas.com/gastos-administrativos/>
- Robles, C., & Ruiz, J. (2014). *Código Tributario*. Lima: Pacífico ediotres.
- Rodríguez, G. (2016). *La planificación tributaria del impuesto sobre la renta como estrategia de gestión empresarial en la comercializadora venezolana de electrodoméstico*. Venezuela: Universidad Centooccidental Lisandro Alvarado.
- Sánchez, H., & Reyes, C. (2015). *Metodología y Diseños en la Investigación Científica*. Lima: Editorial Visión Universitaria.

- SUNAT. (2017). *Rentas de tercera categoría*. Revista contable.
- Valderrama, S. (2019). *El desarrollo de la tesis: Descriptiva-comparativa, correlacional y cuasiexperimental*. Lima: Editorial San Marcos.
- Vallejo, V. (2015). *Manual de código tributario*. Lima: Editora Vallejo.
- Vara, A. A. (2015). *7 PASOS PARA ELABORAR UNA TESIS*. Lima: Macro.
- Vásquez, P. (2017). Normas tributarias. *Revista de derecho*.
- Vieira, C. (2018). *Planeación fiscal*. Lima: Editorial Legales.
- Vilchez, P. (2011). El planeamiento tributario . *Contadores & empresas*, 1-2.
- Villasmil, M. (2016). Planeamiento tributario. *Dictamen Libre*, 121-128.
- Ybarra, J. (2015). Beneficios tributarios. *Revista contable*.

ANEXOS

ANEXO 1: MATRIZ DE CONSISTENCIA

TÍTULO: “PLANEAMIENTO TRIBUTARIO Y RENTA EMPRESARIAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA. DISTRITO DE CHILCA - 2019”

Problema	Objetivo	Hipótesis	Marco teórico	Variables Dimensiones	Metodología de Investigación
Problema general.	Objetivo general.	Hipótesis general			
¿De qué manera el planeamiento tributario se relaciona con la renta empresarial en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019?	Establecer de qué manera el planeamiento tributario se relaciona con la renta empresarial en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.	Existe una relación negativa y significativa entre el planeamiento tributario con la renta empresarial en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.	V₁ Planeación tributaria y organización empresarial: Estrategias y objetivos Fuente especificada no válida. Derecho procesal tributario, Planificación fiscal y penal tributario Fuente especificada no válida.	Variable 1 Planeamiento tributario • Optimización de recursos • Economía de opción • Métodos de interpretación jurídica	POBLACIÓN 150 empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo. MUESTRA 86 empresas de transporte terrestre de carga del Distrito de Chilca, Huancayo. MÉTODO DE INVESTIGACIÓN Método general: Científica Método específico: Descriptivo
Problemas específicos	Objetivos específicos	Hipótesis específico			
¿Qué relación existe entre el planeamiento tributario con los ingresos en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019?	Establecer de qué manera el planeamiento tributario se relaciona con los ingresos en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.	El planeamiento tributario tiende a relacionarse indirectamente con los ingresos en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.	V₂ Deduciones del impuesto a la renta empresarial: ¿Quién se llevó mi gasto? La ley la Sunat o lo perdí yo. (Picón, 2017)		TIPO DE INVESTIGACIÓN Aplicada
¿Cómo el planeamiento tributario se relaciona con los costos de transporte en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019?	Señalar cómo se relaciona el planeamiento tributario con los costos de transporte en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.	El planeamiento tributario se relaciona indirectamente con los costos de transporte en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.	Impuesto a la renta Fuente especificada no válida. Libros de metodología		NIVEL Correlacional
¿En qué medida el planeamiento tributario se relaciona con los gastos operativos en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019?	Establecer la relación existente entre el planeamiento tributario con los gastos operativos en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.	Existe una relación indirecta y significativa entre el planeamiento tributario con los gastos operativos en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.	Estadística descriptiva Fuente especificada no válida. Cómo elaborar una tesis de grado Fuente especificada no válida.	Variable 2 Renta empresarial • Ingresos • Costo de transporte • Gastos operativos • Renta imponible	DISEÑO  Descriptivo-correlacional
¿De qué manera el planeamiento tributario se relaciona con la renta imponible en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019?	Establecer de qué manera el planeamiento tributario se relaciona con la renta imponible en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.	Existe una relación negativa y significativa entre el planeamiento tributario con la renta imponible en las empresas de transportes terrestre de carga en el distrito de Chilca - 2019.			TÉCNICAS • Observación • Encuesta • Análisis Documental INSTRUMENTOS • Cuestionarios • Ficha textual MÉTODO DE ANÁLISIS DE DATOS • A. descriptivo • A. inferencial

ANEXO 2: MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DE VARIABLES

TÍTULO: “PLANEAMIENTO TRIBUTARIO Y RENTA EMPRESARIAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA. DISTRITO DE CHILCA - 2019”

Variables	D. Conceptual	D. Operacional	Dimensiones	Indicadores	
V₁ PLANEAMIENTO TRIBUTARIO	<p>En tanto Fuente especificada no válida, afirman que el planeamiento tributario es una herramienta que tiene como objeto optimizar los recursos de las empresas y lograr que estas obtengan beneficios tributarios en las operaciones que realizan o planean realizar. Para ello se analiza las distintas opciones que redunden en una mayor eficiencia tributaria que les permita a las empresas asumir una carga fiscal no mayor a aquella que por economía de opción sea aceptada por la ley, permitiéndoles así mejorar su situación patrimonial.</p> <p>De forma similar Fuente especificada no válida, precisan que la planeación fiscal es de suma importancia para los sujetos de la relación tributaria, por un lado el sujeto pasivo busca diseñar estrategias en el desarrollo de sus actividades para optimizar los costos fiscales de sus operaciones, puesto que es una actividades para optimizar los costos fiscales [...], motivo por el cual se utilizan los métodos de interpretación jurídica, llegando a</p>	<p>Para Fuente especificada no válida, afirma que el planeamiento tributario es “[...] un proceso sistemático orientado a optimizar la carga fiscal; es decir, disponer acciones para minimizar o eliminar el efecto de los tributos en el marco de la ley o para gozar de un beneficio tributario, evaluando por adelantado las consecuencias tributarias [...]”.</p>	V1.1 Optimizar los recursos	V1.1.1: Optimizar la carga tributaria	
				V1.1.2: Perfeccionar utilidades	
				V1.1.3: Beneficios tributarios	
			<p>Por consiguiente Fuente especificada no válida, afirma que la economía de opción son diversas las normas que brindan a los contribuyentes la posibilidad de decidir aspectos que influirían en la cuantía de tributos que deben pagar, por ejemplo el importe del IR que debe pagarse por la realización de actividad empresarial dependerá de decisiones sobre la forma jurídica de llevar a cabo la actividad empresarial, el régimen tributario al cuál se someta el contribuyente, la elección de opciones que brinda la ley para la determinación del IR, el acogimiento a normas que otorgan tratamientos ventajosos, entre otros.</p>	V1.2 Economía de opción	V1.2.1: Cuantía de tributos
			V1.2.2: Régimen tributario		
			V1.2.3: Acogimiento a normas		
			<p>De acuerdo a Fuente especificada no válida, procedimientos metodológicos en base a los cuales podemos obtener conclusiones positivas frente al qué quiere decir la norma jurídica, desentrañando, al aplicarlos, diversos contenidos provenientes de los criterios antes mencionados [...].Cabe precisar que los principales métodos de interpretación aplicables en el Derecho son los siguientes: literal, lógico, ratio legis, y sistemático.</p>	V1.3 Métodos de interpretación jurídica	V1.3.1: Método literal
			V1.3.2: Método lógico		

	obtener beneficios principalmente con el método de interpretación a contrario en su, el cual parte del principio de que en materia fiscal lo que no está expresamente prohibido está permitido.			V1.3.3: Método sistemático	
<p style="text-align: center;">V₂</p> <p style="text-align: center;">RENTA EMPRESARIAL</p>	<p>Fuente especificada no válida. menciona sobre la manifestación de la riqueza en el caso de las rentas empresariales se expresa en las ganancias obtenidas por las empresas al cierre de un ejercicio económico. Para obtener la utilidad del ejercicio resulta de la operación aritmética de los ingresos, costo de venta se obtiene la utilidad bruta; gastos operativos y otros ingresos se tiene la utilidad antes de impuesto.</p> <p>Fuente especificada no válida. manifiesta que la rentabilidad es la capacidad que tiene algo para generar suficiente utilidad o ganancia; por ejemplo, un negocio es rentable cuando genera mayores ingresos que egresos, un área o departamento de empresa es rentable cuando genera mayores ingresos que costos.</p>	Según (Ávila, López, 2015) menciona como incrementos en los beneficios económicos, producidos a lo largo del período contable, en forma de entradas o incrementos de valor de los activos, Los ingresos son procedentes de las siguientes transacciones como: venta de bienes; la prestación de servicios; y el uso, por parte de terceros, de activos de la entidad que produzcan intereses, regalías y dividendos.	<p style="text-align: center;">V2.1</p> <p style="text-align: center;">Ingresos</p>	V2.1.1: Prestación de servicios	
				V2.1.2: Venta de vehículos usados	
				V2.1.3: Reconocimiento de ingresos por prestación de servicios (NIC 18)	
			De acuerdo a Fuente especificada no válida. los costos de transporte asignado al transportista corresponden al precio de costo en que tiene que incurrir el transportista para realizar la operación de transporte. Los principales ítems a considerar se agrupan en costos fijos y en costos variables.	<p style="text-align: center;">V2.2</p> <p style="text-align: center;">Costos de transporte</p>	V2.2.1: Costos fijos
			V2.2.2: Costos variables		
			Según (Da Silva, 2018) menciona que los gastos operativos vienen hacer los desembolsos que realiza la empresa para el desarrollo diario de sus actividades. Estos gastos no suelen estar involucrados directamente con el proceso de producción. Los gastos operacionales se separan en: gastos de administración y gastos financieros [...].	<p style="text-align: center;">V2.3</p> <p style="text-align: center;">Gastos operativos</p>	V2.3.1: Gastos de administración
			V2.3.2: Gastos financieros		
			De acuerdo al Fuente especificada no válida. "Renta sobre la cual se calcula el monto que debe pagarse por concepto de impuestos y/o leyes sociales, como previsión y salud.". Según el esquema general del impuesto a la renta de tercera categoría la renta imponible se halla aplicándole deducciones, adiciones y las pérdidas tributarias compensables a la renta neta.	<p style="text-align: center;">V2.4</p> <p style="text-align: center;">Renta imponible</p>	V2.4.1: Adiciones
			V2.4.2: Deducciones		
			V2.4.3: Perdidas compensables		

ANEXO 3: MATRIZ DE OPERACIONALIZACIÓN DEL INSTRUMENTO

TÍTULO: “PLANEAMIENTO TRIBUTARIO Y RENTA EMPRESARIAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA. DISTRITO DE CHILCA - 2019”

Variable	Dimensiones	Indicadores	Ítems	Escala valorativa	Instrumento
Variable: Planeamiento tributario	Optimización de los recursos	Optimización de la carga tributaria	1. ¿El planeamiento tributario es una herramienta que ayuda a optimizar la carga tributaria?	Escala Likert 5= Siempre 4= Casi siempre 3 = A veces 2 = Casi Nunca 1 = Nunca	CUESTIONARIO DE ENCUESTA
			2. ¿La optimización de la carga fiscal ayudará a generar mayores utilidades a la empresa?		
		Perfeccionar utilidades	3. ¿Con la optimización de los recursos de la empresa se perfeccionarán las utilidades?		
			4. ¿La reducción del pago al impuesto con mecanismos legales permite generar utilidades?		
		Beneficios tributarios	5. ¿Acogerse a los beneficios tributarios contribuye a optimizar los recursos de la empresa?		
			6. ¿El planeamiento tributario permite acogerse a los beneficios tributarios que ayuden a maximizar las utilidades de la empresa?		
	Economía de opción	Cuantía de tributos	7. ¿El planeamiento tributario permitirá determinar la cuantía de la obligación tributarias en función de la capacidad contributiva de la empresa?		
			8. ¿El planeamiento tributario permite aprovechar la permisibilidad de la norma tributaria a fin de establecer una menor cuantía de los tributos?		
		Régimen tributario	9. ¿La empresa lleva los libros y registros contables acorde al régimen tributario acogido?		
			10. ¿Cumple con pagar sus obligaciones tributarias en función al régimen tributario al que pertenece?		
		Acogimiento a las normas tributarias	11. ¿El acogimiento a normas tributarias permite el ahorro tributario que se traduce en beneficios económicos para la empresa?		
			12. ¿El acogimiento de las normas tributarias ayuda al planeamiento tributario?		
	Método literal	Método literal	13. ¿Cuándo analiza e interpreta las normas del impuesto a la renta, aplica el método literal?		
			14. ¿Al analizar las normas del impuesto a la renta los interpreta aplicando el significado gramatical del texto normativo?		
		Método lógico	15. ¿Cuándo analiza e interpreta las normas del impuesto a la renta aplica el método lógico?		

	Métodos de interpretación jurídica		16. ¿Al analizar las normas del impuesto a la renta los interpreta aplicando el significado conceptual lógico?		
		Método sistemático	17. ¿Cuándo examina las normas del impuesto a la renta aplica el método sistemático?		
			18. ¿Al interpretar las normas del impuesto a la renta aplica la coherencia lógica?		
Variable asociada: Renta empresarial	Ingresos	Prestación de servicios	19. ¿Ustedes reconocen los ingresos por prestación de servicios cumpliendo el principio de devengado?	Escala Likert 5= Siempre 4= Casi siempre 3 = A veces 2 = Casi Nunca 1 = Nunca	CUESTIONARI O DE ENCUESTA
			20. ¿Los ingresos por prestación de servicios cumple el valor de mercado en función a operaciones realizadas con terceros?		
		Venta de vehículos usados	21. ¿La venta de vehículos usados se encuentran valuados al valor de mercado o tasación, el que resulte mayor?		
			22. ¿Emiten comprobantes de pago ventas por los vehículos usados según el nacimiento de la obligación tributaria?		
	Reconocimiento de ingresos por prestación de servicios (NII 15)	23. ¿Los ingresos son reconocidos cuando se hayan producidos los hechos sustanciales para su generación, como es la culminación del servicio prestado?			
		24. ¿Los ingresos cumplen las condiciones establecidas en la NIIF 15?			
	Costo de transporte	Costos fijos	25. ¿La depreciación de sus activos fijos cumplen los requisitos señalados en la ley del impuesto a la renta?		
			26. ¿Las remuneraciones de los conductores están registrados en los libros contables?		
		Costos variables	27. ¿Las compras de neumáticos cuenta con los comprobantes de pagos y medios de pago conforme a ley?		
			28. ¿Las compras de combustibles son controlados y cuentan con comprobantes de pago emitidas conforme a ley?		
	Gastos operativos	Gastos de administración	29. ¿Los trabajadores de la empresa del área administrativa se encuentran registrados en la planilla de sueldos y se cumple con pagar las contribuciones sociales?		
			30. ¿El sueldo de los trabajadores de la empresa que tienen vinculación con los socios o accionistas, está al valor de mercado?		
		Gastos financieros	31. ¿La empresa realiza pagos por intereses por préstamos bancarios para el financiamiento del activo de la empresa?		
			32. La empresa reconoce los gastos por intereses de arrendamiento financiero, cuándo estos se hayan devengado?		
	Renta Imponible	Adiciones	33. ¿La empresa registró gastos sin comprobantes de pago?		
			34. ¿La empresa realizó reparos por usar una tasa mayor al permitidos en la depreciación?		
		Deducciones	35. ¿Los ingresos exonerados al impuesto a la renta en su empresa, son deducidos vía declaración anual?		
36. ¿La empresa vía declaración anual, dedujo gastos devengados en el ejercicio, que no fueron incluidos en los estados financieros?					
Perdidas compensables		37. ¿La empresa aplica tratamiento tributario de las pérdidas compensables de ejercicios anteriores?			

			38. ¿Mediante el planeamiento tributario se podrá elegir el sistema de arrastre de pérdidas compensables, más conveniente para la empresa?		
--	--	--	--	--	--

ANEXO 4: INSTRUMENTO DE INVESTIGACIÓN
UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES
CARRERA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD Y FINANZAS

CUESTIONARIO

Mediante el presente documento nos presentamos a Usted a fin de obtener información relevante para el desarrollo de nuestra tesis titulada “PLANEAMIENTO TRIBUTARIO Y RENTA EMPRESARIAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA. DISTRITO DE CHILCA - 2019” el cual nos permitirá medir las variables de investigación y probar nuestra hipótesis, del cual pedimos nos apoye en las respuestas; quedando agradecidos por su intervención y haciendo la aclaración de que dicha información es reservada y anónima.

INSTRUCCIONES: Por favor, lea cuidadosamente cada una de las preguntas, y marca una sola respuesta que considere la correcta; los Ítems de pregunta y respuesta a considerar son:

NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
1	2	3	4	5

VARIABLE 1: PLANEAMIENTO TRIBUTARIO

ÍTEMS/REACTIVOS	VALORACIÓN				
	1	2	3	4	5
Dimensión 1: Optimizar los recursos					
1. ¿El planeamiento tributario es una herramienta que ayuda a optimizar la carga tributaria?					
2. ¿La optimización de la carga fiscal ayudará a generar mayores utilidades a la empresa?					
3. ¿Con la optimización de los recursos de la empresa se perfeccionarán las utilidades?					
4. ¿La reducción del pago al impuesto con mecanismos legales permite generar utilidades?					
5. ¿Acogerse a los beneficios tributarios contribuye a optimizar los recursos de la empresa?					
6. ¿El planeamiento tributario permite acogerse a los beneficios tributarios que ayuden a maximizar las utilidades de la empresa?					
Dimensión 2: Economía de opción					
7. ¿El planeamiento tributario permitirá determinar la cuantía de la obligación tributarias en función de la capacidad contributiva de la empresa?					
8. ¿El planeamiento tributario permite aprovechar la permisibilidad de la norma tributaria a fin de establecer una menor cuantía de los tributos?					
9. ¿La empresa lleva los libros y registros contables acorde al régimen tributario acogido?					
10. ¿Cumple con pagar sus obligaciones tributarias en función al régimen tributario al que pertenece?					
11. ¿El acogimiento a normas tributarias permite el ahorro tributario que se traduce en beneficios económicos para la empresa?					

12. ¿El acogimiento de las normas tributarias ayuda al planeamiento tributario?					
Dimensión 3: Métodos de interpretación jurídica					
13. ¿Cuándo analiza e interpreta las normas del impuesto a la renta, aplica el método literal?					
14. ¿Al analizar las normas del impuesto a la renta los interpreta aplicando el significado gramatical del texto normativo?					
15. ¿Cuándo analiza e interpreta las normas del impuesto a la renta aplica el método lógico?					
16. ¿Al analizar las normas del impuesto a la renta los interpreta aplicando el significado conceptual lógico?					
17. ¿Cuándo examina las normas del impuesto a la renta aplica el método sistemático?					
18. ¿Al interpretar las normas del impuesto a la renta aplica la coherencia lógica?					

UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES
CARRERA PROFESIONAL DE CONTABILIDAD Y FINANZAS

CUESTIONARIO

Mediante el presente documento nos presentamos a Usted a fin de obtener información relevante para el desarrollo de nuestra tesis titulada “PLANEAMIENTO TRIBUTARIO Y RENTA EMPRESARIAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA. DISTRITO DE CHILCA - 2019” el cual nos permitirá medir las variables de investigación y probar nuestra hipótesis, del cual pedimos nos apoye en las respuestas; quedando agradecidos por su intervención y haciendo la aclaración de que dicha información es reservada y anónima.

INSTRUCCIONES: Por favor, lea cuidadosamente cada una de las preguntas, y marca una sola respuesta que considere la correcta; los Ítems de pregunta y respuesta a considerar son:

NUNCA	CASI NUNCA	A VECES	CASI SIEMPRE	SIEMPRE
1	2	3	4	5

VARIABLE 2: RENTA EMPRESARIAL

ÍTEMS/REACTIVOS	VALORACIÓN				
	1	2	3	4	5
Dimensión 1: Ingresos					
19. ¿Ustedes reconocen los ingresos por prestación de servicios cumpliendo el principio de devengado?					
20. ¿Los ingresos por prestación de servicios cumple el valor de mercado en función a operaciones realizadas con terceros?					
21. ¿La venta de vehículos usados se encuentran valuados al valor de mercado o tasación, el que resulte mayor?					
22. ¿Emiten comprobantes de pago ventas por los vehículos usados según el nacimiento de la obligación tributaria?					
23. ¿Los ingresos son reconocidos cuando se hayan producidos los hechos sustanciales para su generación, como es la culminación del servicio prestado?					
24. ¿Los ingresos cumplen las condiciones establecidas en la NIIF 15?					
Dimensión 2: Costo de transporte					
25. ¿La depreciación de sus activos fijos cumplen los requisitos señalados en la ley del impuesto a la renta?					
26. ¿Las remuneraciones de los conductores están registrados en los libros contables?					
27. ¿Las compras de neumáticos cuenta con los comprobantes de pagos y medios de pago conforme a ley?					
28. ¿Las compras de combustibles son controlados y cuentan con comprobantes de pago emitidas conforme a ley?					
Dimensión 3: Gastos operativos					
29. ¿Los trabajadores de la empresa del área administrativa se encuentran registrados en la planilla de sueldos y se cumple con pagar las contribuciones sociales?					

30. ¿El sueldo de los trabajadores de la empresa que tienen vinculación con los socios o accionistas, está al valor de mercado?					
31. ¿La empresa realiza pagos por intereses por préstamos bancarios para el financiamiento del activo de la empresa?					
32. ¿La empresa reconoce los gastos por intereses de arrendamiento financiero, cuándo estos se hayan devengado?					
Dimensión 4: Renta imponible					
33. ¿La empresa registró gastos sin comprobantes de pago?					
34. ¿La empresa realizó reparos por usar una tasa mayor al permitidos en la depreciación?					
35. ¿Los ingresos exonerados al impuesto a la renta en su empresa, son deducidos vía declaración anual?					
36. ¿La empresa vía declaración anual, dedujo gastos devengados en el ejercicio, que no fueron incluidos en los estados financieros?					
37. ¿La empresa aplica tratamiento tributario de las pérdidas compensables de ejercicios anteriores?					
38. ¿Mediante el planeamiento tributario se podrá elegir el sistema de arrastre de pérdidas compensables, más conveniente para la empresa?					

ANEXO 5: CONFIABILIDAD Y VALIDEZ DEL INSTRUMENTO

CONFIABILIDAD DEL INSTRUMENTO

Estadística de fiabilidad de la variable “Planeamiento tributario”

	Estadísticas de total de elemento			
	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
¿El planeamiento tributario es una herramienta que ayuda a optimizar la carga tributaria?	72,27	55,067	,325	,789
¿La optimización de la carga fiscal ayudará a generar mayores utilidades a la empresa?	72,40	53,971	,316	,790
¿Con la optimización de los recursos de la empresa se perfeccionarán las utilidades?	72,47	49,124	,557	,772
¿La reducción del pago al impuesto con mecanismos legales permite generar utilidades?	72,47	58,124	,065	,804
¿Acogerse a los beneficios tributarios contribuye a optimizar los recursos de la empresa?	72,07	55,067	,357	,788
¿El planeamiento tributario permite acogerse a los beneficios tributarios que ayuden a maximizar las utilidades de la empresa?	72,27	55,924	,215	,796
¿El planeamiento tributario permitirá determinar la cuantía de la obligación tributarias en función de la capacidad contributiva de la empresa?	72,73	51,495	,443	,781

¿El planeamiento tributario permite aprovechar la permisibilidad de la norma tributaria a fin de establecer una menor cuantía de los tributos?	72,40	55,686	,195	,799
¿La empresa lleva los libros y registros contables acorde al régimen tributario acogido?	72,40	48,971	,591	,769
¿Cumple con pagar sus obligaciones tributarias en función al régimen tributario al que pertenece?	72,20	57,029	,183	,797
¿El acogimiento a normas tributarias permite el ahorro tributario que se traduce en beneficios económicos para la empresa?	72,47	50,838	,519	,775
¿El acogimiento de las normas tributarias ayuda al planeamiento tributario?	71,87	53,981	,475	,782
¿Cuándo analiza e interpreta las normas del impuesto a la renta, aplica el método literal?	72,20	56,171	,222	,795
¿Al analizar las normas del impuesto a la renta los interpreta aplicando el significado gramatical del texto normativo?	72,07	56,924	,154	,799
¿Cuándo analiza e interpreta las normas del impuesto a la renta aplica el método lógico?	72,67	47,952	,774	,756
¿Al analizar las normas del impuesto a la renta los interpreta aplicando el significado conceptual lógico?	72,33	53,238	,357	,788

¿Cuándo examina las normas del impuesto a la renta aplica el método sistemático?	72,13	50,695	,619	,770
¿Al interpretar las normas del impuesto a la renta aplica la coherencia lógica?	71,67	57,381	,384	,791

Estadística de fiabilidad de la variable “Renta empresarial”

Estadísticas de total de elemento

	Media de escala si el elemento se ha suprimido	Varianza de escala si el elemento se ha suprimido	Correlación total de elementos corregida	Alfa de Cronbach si el elemento se ha suprimido
¿Ustedes reconocen los ingresos por prestación de servicios cumpliendo el principio de devengado?	48,40	134,971	,338	,891
¿Los ingresos por prestación de servicios cumple el valor de mercado en función a operaciones realizadas con terceros?	48,40	130,543	,644	,883
¿La venta de vehículos usados se encuentran valuados al valor de mercado o tasación, el que resulte mayor?	47,87	125,695	,649	,882
¿Emiten comprobantes de pago ventas por los vehículos usados según el nacimiento de la obligación tributaria?	48,33	131,381	,451	,888
¿Los ingresos son reconocidos cuando se hayan producidos los hechos sustanciales para su generación, como es la culminación del servicio prestado?	47,73	127,495	,641	,882
¿Los ingresos cumplen las condiciones establecidas en la NIIF 15?	48,07	138,495	,336	,891
¿La depreciación de sus activos fijos cumplen los requisitos señalados en la ley del impuesto a la renta?	48,53	130,267	,498	,887

¿Las remuneraciones de los conductores están registrados en los libros contables?	47,87	130,838	,684	,883
¿Las compras de neumáticos cuenta con los comprobantes de pagos y medios de pago conforme a ley?	47,80	133,171	,417	,889
¿Las compras de combustibles son controlados y cuentan con comprobantes de pago emitidas conforme a ley?	47,67	128,810	,492	,887
¿Los trabajadores de la empresa del área administrativa se encuentran registrados en la planilla de sueldos y se cumple con pagar las contribuciones sociales?	47,60	129,400	,552	,885
¿El sueldo de los trabajadores de la empresa que tienen vinculación con los socios o accionistas, está al valor de mercado?	48,07	123,495	,683	,880
¿La empresa realiza pagos por intereses por préstamos bancarios para el financiamiento del activo de la empresa?	48,40	130,971	,621	,884
¿La empresa reconoce los gastos por intereses de arrendamiento financiero, cuándo estos se hayan devengado?	48,00	135,143	,343	,891
¿La empresa registró gastos sin comprobantes de pago?	48,40	135,829	,418	,889
¿La empresa realizó reparos por usar una tasa mayor al permitidos en la depreciación?	47,87	126,410	,620	,883

¿Los ingresos exonerados al impuesto a la renta en su empresa, son deducidos vía declaración anual?	47,80	124,600	,629	,882
¿La empresa vía declaración anual, dedujo gastos devengados en el ejercicio, que no fueron incluidos en los estados financieros?	48,27	127,924	,408	,892
¿La empresa aplica tratamiento tributario de las pérdidas compensables de ejercicios anteriores?	48,33	139,238	,217	,893
¿Mediante el planeamiento tributario se podrá elegir el sistema de arrastre de pérdidas compensables, más conveniente para la empresa?	48,00	128,857	,632	,883

ANEXO 6: DATA DE PROCESAMIENTO DE DATOS

PREGUNTAS DE LA VARIABLE PLANEAMIENTO TRIBUTARIO

ITEMS DE LAS PREGUNTAS																		
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18
RESPUESTAS																		
1	3	3	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5
2	3	3	4	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5
3	4	5	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5	4	5	5	3	5	5
4	3	3	5	4	4	5	5	4	5	5	5	5	5	5	3	5	5	5
5	4	5	5	4	5	5	4	5	4	5	5	4	5	3	5	5	5	4
6	5	3	5	3	5	5	4	5	5	3	5	5	5	4	5	4	5	5
7	5	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	5	5	4	5	5	5
8	4	3	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5
9	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5
10	4	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5
11	4	4	5	5	5	4	5	4	5	5	5	3	5	5	5	3	5	5
12	5	4	5	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5
13	4	4	5	5	5	5	5	3	5	5	5	4	5	2	3	5	5	4
14	4	4	4	5	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5
15	5	4	4	5	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5	4	3	4
16	3	4	5	4	5	5	5	3	5	5	3	5	5	4	5	5	5	5
17	4	5	5	5	5	4	5	5	4	4	5	5	3	5	5	5	4	5
18	5	3	4	5	5	4	5	5	5	4	5	5	3	5	5	4	5	5
19	3	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	5	3	3
20	5	3	5	4	5	5	4	5	5	5	4	5	4	5	4	4	5	5
21	4	4	4	5	5	5	4	3	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5
22	4	3	4	3	5	5	4	5	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5
23	5	5	5	4	5	3	5	5	5	5	3	5	5	5	5	3	5	5

24	5	5	5	4	5	4	5	5	5	4	5	5	5	3	5	5	5	5
25	5	4	5	5	5	3	5	5	5	5	4	5	5	3	5	5	5	3
26	4	5	4	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5
27	5	5	5	5	5	4	3	5	5	5	5	4	3	5	5	4	5	4
28	4	5	4	5	5	5	5	4	5	5	3	5	4	5	4	5	4	4
29	3	5	4	5	5	5	5	5	5	4	4	4	5	5	5	5	5	5
30	5	5	4	5	4	5	3	5	5	5	5	5	4	5	3	5	5	5
31	5	5	4	5	4	5	5	4	5	4	5	3	5	5	5	4	5	5
32	5	5	5	5	4	3	5	5	4	5	5	4	5	3	4	5	4	5
33	5	3	4	5	5	5	2	5	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5
34	4	5	5	4	5	5	4	5	5	5	4	5	5	4	5	4	4	5
35	3	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	5	4	5	4	5	5
36	5	4	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	4	5	5	3	5	5
37	4	5	5	5	5	3	5	5	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5
38	5	5	5	5	4	5	5	4	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5
39	4	4	3	5	5	4	4	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5
40	4	5	5	5	4	5	5	5	4	5	5	5	5	5	4	4	5	5
41	3	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	5	3	5	5	5	5	5
42	4	5	5	3	5	5	5	5	5	5	5	5	3	2	4	4	5	5
43	5	5	5	5	2	5	4	5	5	5	5	5	4	5	3	4	5	5
44	5	4	4	4	4	5	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5
45	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	5	5	5	4	5	4	5
46	5	5	4	5	5	5	3	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5
47	5	5	4	5	5	5	5	5	5	4	5	4	4	5	5	4	5	5
48	4	5	5	3	4	5	5	5	5	4	4	5	4	5	5	5	5	4
49	5	5	5	5	5	4	5	4	5	5	4	5	5	4	5	5	5	4
50	5	5	3	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	4
51	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	3	5	5	4	4	5	5
52	5	5	5	3	5	4	4	5	5	5	4	5	5	3	5	4	5	5

53	5	5	4	4	5	5	5	5	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5
54	5	4	5	5	5	4	3	4	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5
55	5	5	5	4	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5
56	5	4	5	5	4	5	4	5	5	4	5	5	4	5	5	4	5	5
57	3	4	4	5	5	4	5	5	5	4	4	5	5	5	5	4	5	5
58	5	5	4	4	5	5	4	4	5	5	5	4	4	5	5	5	4	5
59	5	5	4	5	5	4	4	5	5	4	5	5	5	5	5	5	5	5
60	5	5	5	3	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	4	5
61	4	3	5	5	5	5	3	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5	5
62	5	5	5	5	5	5	3	5	5	5	4	5	4	4	4	5	5	5
63	5	4	5	4	5	4	5	3	5	5	5	4	4	5	5	5	5	5
64	5	5	4	5	5	4	4	5	5	5	3	4	4	5	5	5	5	4
65	5	5	5	3	5	4	5	5	5	4	5	4	4	4	5	5	5	4
66	5	5	3	4	5	5	5	5	5	4	5	5	5	3	5	4	5	5
67	5	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5	4	5	5
68	3	5	5	4	4	5	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5
69	4	5	5	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	5	4	4	5	5
70	5	5	5	4	5	5	5	5	5	5	4	5	4	5	4	4	5	5
71	3	5	5	4	5	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5
72	4	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5	4	5	5	4	5	5	4
73	4	5	5	5	4	5	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5
74	4	5	5	5	4	5	4	5	5	4	5	5	4	4	4	5	5	5
75	5	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5	5	4	4	5	5	4	5
76	4	5	5	4	5	5	5	5	5	4	5	5	4	4	5	5	5	4
77	3	5	4	5	4	5	4	5	5	5	5	5	4	4	5	5	5	5
78	3	5	5	5	4	3	5	5	5	5	4	3	5	5	5	5	4	5
79	4	5	5	5	5	4	3	4	5	5	5	4	5	5	5	5	5	4
80	4	5	5	4	4	5	5	5	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5
81	4	5	5	5	5	3	5	5	5	4	4	5	5	5	4	5	5	5

82	3	5	5	3	5	5	5	5	5	4	5	5	4	5	4	5	5	5
83	5	5	5	5	5	5	5	4	5	5	4	5	5	5	4	5	5	5
84	4	5	5	5	4	5	4	5	5	5	5	3	4	5	5	4	5	5
85	4	5	5	5	4	5	5	4	5	5	5	5	4	5	5	5	5	4
86	3	5	5	5	5	4	4	5	5	5	4	3	4	5	5	5	5	4

PREGUNTAS DE LA VARIABLE RENTA EMPRESARIAL

ITEMS DE LAS PREGUNTAS																				
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20
RESPUESTAS																				
1	2	2	3	2	1	1	2	3	2	2	2	1	2	2	2	2	1	1	2	3
2	2	3	2	1	2	2	2	1	2	2	2	2	3	1	2	2	1	2	3	1
3	3	3	2	3	3	3	1	2	1	3	1	1	3	1	1	2	2	2	1	1
4	1	2	2	1	2	2	1	3	2	2	2	2	3	1	2	3	2	3	3	3
5	2	3	1	2	3	2	3	2	1	1	2	2	2	2	2	2	2	1	2	3
6	3	2	2	2	1	2	3	2	1	3	2	3	2	1	2	2	3	1	2	3
7	3	2	1	2	1	2	1	3	1	1	2	1	3	1	1	1	2	3	2	1
8	2	3	1	1	3	1	2	3	1	2	1	2	2	1	2	1	1	2	3	2
9	1	3	1	1	2	1	2	1	2	3	1	2	2	2	1	2	1	2	3	1
10	1	2	3	2	2	1	1	1	2	3	1	1	2	1	1	2	2	3	1	1
11	2	2	3	1	2	2	1	2	2	1	1	1	2	2	1	1	1	2	3	2
12	1	2	1	2	1	2	1	2	2	2	3	3	1	1	2	3	2	1	2	2
13	1	1	2	2	2	2	3	2	3	2	3	3	2	1	1	2	2	4	2	4
14	3	2	2	1	2	2	2	2	3	2	2	1	1	2	2	1	1	1	3	2
15	2	1	2	1	2	2	2	2	3	1	1	3	2	2	2	2	2	4	3	2
16	1	1	2	2	4	2	3	3	2	2	3	2	3	2	1	2	2	2	1	2
17	3	2	2	3	2	1	2	3	1	1	3	2	1	1	1	2	2	1	3	2
18	1	2	2	2	2	2	1	3	3	3	2	2	1	1	2	2	3	1	2	3
19	1	1	2	4	2	2	1	3	3	2	2	3	2	2	2	2	3	1	1	2
20	1	2	2	2	1	2	3	2	1	2	3	3	2	2	2	2	3	1	2	2
21	3	2	2	1	2	2	3	3	2	1	1	2	2	2	2	1	2	2	3	1
22	2	3	3	2	1	2	2	1	2	2	2	2	3	4	2	2	3	1	2	1
23	2	3	2	2	1	2	1	1	3	3	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2
24	1	2	2	2	2	2	1	3	3	3	2	2	1	1	1	2	1	1	2	1
25	2	2	2	1	2	2	1	2	2	2	3	2	2	3	2	2	3	2	2	2

26	2	2	1	2	1	2	2	2	2	1	2	2	2	2	1	2	2	2	1	2
27	1	1	3	2	3	3	2	2	2	3	3	1	2	2	2	2	1	1	2	2
28	2	2	2	1	2	3	1	2	3	2	3	2	1	3	3	2	1	2	3	2
29	1	1	2	1	2	2	1	2	1	3	1	2	1	3	2	1	2	3	2	3
30	1	1	2	2	3	2	2	2	3	2	2	1	2	2	2	2	3	1	2	1
31	3	2	2	2	2	2	2	2	1	2	3	2	3	1	1	2	2	1	2	2
32	1	1	2	2	3	3	2	1	1	2	2	3	3	2	1	2	3	2	3	3
33	2	2	2	1	2	1	2	3	2	2	2	2	2	3	2	2	3	2	1	3
34	2	3	2	2	1	1	2	4	2	3	1	2	1	3	2	2	1	2	2	1
35	1	3	2	2	2	1	1	1	2	3	2	1	2	2	1	2	2	1	2	3
36	2	2	2	1	2	2	1	1	3	3	1	2	3	1	2	2	1	3	2	1
37	2	2	2	1	2	1	2	2	2	2	2	2	1	3	2	1	1	2	1	2
38	2	2	1	1	2	2	1	2	3	2	2	2	2	2	1	1	2	1	2	2
39	1	1	2	2	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	2	2	3	2	2	2
40	2	1	2	2	2	2	2	2	2	1	2	1	2	2	3	2	1	2	1	1
41	1	2	2	3	1	2	2	2	1	1	2	3	2	2	2	1	2	3	2	2
42	1	3	2	2	2	3	1	2	3	2	2	3	2	2	2	2	2	3	2	2
43	1	2	2	2	3	2	1	2	3	3	3	2	2	2	1	2	1	1	2	3
44	2	2	2	2	1	2	2	2	3	1	2	2	2	1	2	2	1	2	2	1
45	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	3	2	3	2	2	1	2	3	1	1
46	2	2	2	2	2	1	2	2	2	1	1	2	1	2	2	1	2	1	1	3
47	3	2	2	2	1	1	2	2	2	2	1	2	2	1	2	1	1	2	2	2
48	3	2	2	1	2	2	3	3	2	2	2	3	1	3	2	1	1	3	2	1
49	2	2	3	2	1	1	2	2	1	2	2	2	1	1	2	1	2	1	3	2
50	2	2	2	2	1	1	2	1	3	2	3	2	2	2	2	2	2	3	2	1
51	2	1	2	2	2	2	3	2	1	1	2	3	2	1	2	1	2	1	1	2
52	2	2	3	1	2	2	2	2	2	3	2	2	1	2	2	2	3	2	2	2
53	3	2	3	2	2	1	2	2	2	1	1	2	2	1	2	1	2	1	1	1
54	3	2	2	1	2	2	2	2	2	3	2	3	2	1	1	2	2	1	2	2

55	2	2	2	1	1	3	2	2	1	1	2	3	2	2	1	1	2	1	2	1
56	4	2	2	1	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	1	1	2
57	2	2	3	1	3	1	2	3	2	2	3	2	1	2	2	2	2	2	1	2
58	2	2	2	1	2	2	2	2	3	2	3	2	1	2	2	1	2	2	2	2
59	2	2	2	2	2	2	3	1	1	1	2	1	2	2	2	1	2	1	1	2
60	2	2	3	1	1	2	3	1	2	2	2	2	2	1	2	2	2	1	1	2
61	3	2	2	2	2	2	3	3	2	1	2	2	2	1	2	1	2	1	1	2
62	3	2	2	1	2	3	2	3	2	2	2	2	1	2	1	1	2	1	1	2
63	1	1	3	2	3	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2
64	2	2	2	2	1	2	3	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2
65	3	1	2	2	2	2	2	3	3	2	2	2	1	3	2	1	2	1	2	2
66	2	2	3	1	2	2	2	2	2	2	2	3	1	2	2	2	2	1	1	2
67	2	3	1	2	2	1	2	2	2	2	1	1	2	1	2	2	1	1	1	2
68	3	2	2	2	1	2	2	3	3	3	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2
69	2	2	2	1	2	1	2	2	2	1	1	2	2	2	2	1	2	2	1	2
70	2	3	1	2	2	2	2	1	2	2	2	1	2	2	2	1	2	1	1	2
71	2	2	2	2	3	1	3	2	2	2	2	2	2	2	1	1	1	1	2	2
72	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	1	2	1	1	2
73	2	2	2	1	2	1	2	1	2	3	2	2	1	2	2	1	2	1	1	2
74	2	2	3	2	2	2	3	2	2	2	2	2	2	2	1	1	2	2	1	1
75	2	3	2	2	1	1	2	2	2	2	1	1	2	2	2	1	2	1	2	2
76	3	2	2	1	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	1	2	1	1	2
77	2	2	3	2	2	2	2	2	1	3	3	2	1	2	2	1	1	2	2	2
78	2	2	2	1	3	3	3	3	2	3	1	2	2	2	2	1	2	2	2	2
79	2	3	2	1	2	2	2	2	2	1	1	2	2	1	2	2	2	3	2	2
80	3	2	2	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	1	1	1	1	1	2
81	2	2	2	2	2	3	2	3	1	2	3	2	1	2	1	1	2	1	1	1
82	2	2	3	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2
83	2	2	2	1	1	2	2	2	2	1	2	2	1	1	2	1	1	2	2	2

84	3	1	2	1	1	3	1	2	2	2	2	3	2	1	2	2	2	2	3
85	2	2	2	2	2	2	2	1	2	2	2	2	2	1	2	1	2	1	2
86	2	3	1	1	3	1	3	2	1	2	2	3	3	2	2	1	1	2	3

ANEXO 7: CONSENTIMIENTO INFORMADO

El propósito de esta ficha de consentimiento es proveer a los participantes en esta investigación con una clara explicación de la naturaleza de la misma, así como de su rol en ella como participantes.

La presente investigación es conducida por la Bach. Norma Azorsa Sullca y el Bach. Henry Vilcapoma chamorro, de la Universidad Peruana Los Andes. La meta de este estudio es identificar la relación que existe entre el planeamiento tributario con la renta empresarial en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca en el año 2019.

Si usted accede a participar en este estudio, se le pedirá responder preguntas en una entrevista (o completar una encuesta, o lo que fuera según el caso). Esto tomará aproximadamente 20 minutos de su tiempo. Lo que conversemos durante estas sesiones se grabará, de modo que el investigador pueda transcribir después las ideas que usted haya expresado.

La participación en este estudio es estrictamente voluntaria. La información que se recoja será confidencial y no se usará para ningún otro propósito fuera de los de esta investigación. Sus respuestas al cuestionario y a la entrevista serán codificadas usando un número de identificación y por lo tanto, serán anónimas.

Si tiene alguna duda sobre este proyecto, puede hacer preguntas en cualquier momento durante su participación en él. Igualmente, puede retirarse del proyecto en cualquier momento sin que eso lo perjudique en ninguna forma. Si alguna de las preguntas durante la entrevista le parece incómodas, tiene usted el derecho de hacérselo saber al investigador o de no responderlas.

Desde ya le agradecemos su participación.

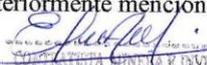
Acepto participar voluntariamente en esta investigación, conducida por la Bach. Norma Azorsa Sullca y el Bach. Henry Vilcapoma chamorro, de la Universidad Peruana Los Andes. La meta de este estudio es identificar la relación que existe entre el planeamiento tributario con la renta empresarial en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca en el año 2019

Me han indicado también que tendré que responder cuestionarios y preguntas en una entrevista, lo cual tomará aproximadamente 20 minutos.

Reconozco que la información que yo provea en el curso de esta investigación es estrictamente confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de los de este estudio sin mi consentimiento. He sido informado de que puedo hacer preguntas sobre el proyecto en cualquier momento y que puedo retirarme del mismo cuando así lo decida, sin que esto acarree perjuicio alguno para mi persona. De tener preguntas sobre mi participación en este estudio, puedo contactar a ASIST. ADM. al teléfono 954195028

Entiendo que una copia de esta ficha de consentimiento me será entregada, y que puedo pedir información sobre los resultados de este estudio cuando éste haya concluido. Para esto, puedo contactar a 954195028 al teléfono anteriormente mencionado.

ESTEBAN JULCA HUAYRA


 VILCA HERMANOS S.A.C.
 RUC: 20465812801

29-11-2019

Nombre del Participante

Firma del Participante

Fecha

(en letras de imprenta)

El propósito de esta ficha de consentimiento es proveer a los participantes en esta investigación con una clara explicación de la naturaleza de la misma, así como de su rol en ella como participantes.

La presente investigación es conducida por la Bach. Norma Azorsa Sullca y el Bach. Henry Vilcapoma chamorro, de la Universidad Peruana Los Andes. La meta de este estudio es identificar la relación que existe entre el planeamiento tributario con la renta empresarial en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca en el año 2019.

Si usted accede a participar en este estudio, se le pedirá responder preguntas en una entrevista (o completar una encuesta, o lo que fuera según el caso). Esto tomará aproximadamente 20 minutos de su tiempo. Lo que conversemos durante estas sesiones se grabará, de modo que el investigador pueda transcribir después las ideas que usted haya expresado.

La participación en este estudio es estrictamente voluntaria. La información que se recoja será confidencial y no se usará para ningún otro propósito fuera de los de esta investigación. Sus respuestas al cuestionario y a la entrevista serán codificadas usando un número de identificación y por lo tanto, serán anónimas.

Si tiene alguna duda sobre este proyecto, puede hacer preguntas en cualquier momento durante su participación en él. Igualmente, puede retirarse del proyecto en cualquier momento sin que eso lo perjudique en ninguna forma. Si alguna de las preguntas durante la entrevista le parece incómodas, tiene usted el derecho de hacérselo saber al investigador o de no responderlas.

Desde ya le agradecemos su participación.

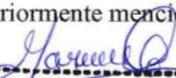
Acepto participar voluntariamente en esta investigación, conducida por la Bach. Norma Azorsa Sullca y el Bach. Henry Vilcapoma chamorro, de la Universidad Peruana Los Andes. La meta de este estudio es identificar la relación que existe entre el planeamiento tributario con la renta empresarial en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca en el año 2019.

Me han indicado también que tendré que responder cuestionarios y preguntas en una entrevista, lo cual tomará aproximadamente 20 minutos.

Reconozco que la información que yo provea en el curso de esta investigación es estrictamente confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de los de este estudio sin mi consentimiento. He sido informado de que puedo hacer preguntas sobre el proyecto en cualquier momento y que puedo retirarme del mismo cuando así lo decida, sin que esto acarree perjuicio alguno para mi persona. De tener preguntas sobre mi participación en este estudio, puedo contactar a Asistente cont. al teléfono 948089308.

Entiendo que una copia de esta ficha de consentimiento me será entregada, y que puedo pedir información sobre los resultados de este estudio cuando éste haya concluido. Para esto, puedo contactar a 948089308 al teléfono anteriormente mencionado.

Marisa Miranda Romero


EMPRESA DE TRANSPORTE
ALIPIO MIRANDA S.A.C.
RUC: 20487041310

11-12-19

Nombre del Participante

Firma del Participante

Fecha

(en letras de imprenta)

El propósito de esta ficha de consentimiento es proveer a los participantes en esta investigación con una clara explicación de la naturaleza de la misma, así como de su rol en ella como participantes.

La presente investigación es conducida por la Bach. Norma Azorsa Sullca y el Bach. Henry Vilcapoma chamorro, de la Universidad Peruana Los Andes. La meta de este estudio es identificar la relación que existe entre el planeamiento tributario con la renta empresarial en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca en el año 2019.

Si usted accede a participar en este estudio, se le pedirá responder preguntas en una entrevista (o completar una encuesta, o lo que fuera según el caso). Esto tomará aproximadamente 20 minutos de su tiempo. Lo que conversemos durante estas sesiones se grabará, de modo que el investigador pueda transcribir después las ideas que usted haya expresado.

La participación en este estudio es estrictamente voluntaria. La información que se recoja será confidencial y no se usará para ningún otro propósito fuera de los de esta investigación. Sus respuestas al cuestionario y a la entrevista serán codificadas usando un número de identificación y por lo tanto, serán anónimas.

Si tiene alguna duda sobre este proyecto, puede hacer preguntas en cualquier momento durante su participación en él. Igualmente, puede retirarse del proyecto en cualquier momento sin que eso lo perjudique en ninguna forma. Si alguna de las preguntas durante la entrevista le parece incómodas, tiene usted el derecho de hacérselo saber al investigador o de no responderlas.

Desde ya le agradecemos su participación.

Acepto participar voluntariamente en esta investigación, conducida por la Bach. Norma Azorsa Sullca y el Bach. Henry Vilcapoma chamorro, de la Universidad Peruana Los Andes. La meta de este estudio es identificar la relación que existe entre el planeamiento tributario con la renta empresarial en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca en el año 2019

Me han indicado también que tendré que responder cuestionarios y preguntas en una entrevista, lo cual tomará aproximadamente 20 minutos.

Reconozco que la información que yo provea en el curso de esta investigación es estrictamente confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de los de este estudio sin mi consentimiento. He sido informado de que puedo hacer preguntas sobre el proyecto en cualquier momento y que puedo retirarme del mismo cuando así lo decida, sin que esto acarree perjuicio alguno para mi persona. De tener preguntas sobre mi participación en este estudio, puedo contactar a propietario al teléfono 964589881

Entiendo que una copia de esta ficha de consentimiento me será entregada, y que puedo pedir información sobre los resultados de este estudio cuando éste haya concluido. Para esto, puedo contactar a 964589881 al teléfono anteriormente mencionado.

Fredy Medina Huamali

Fredy Medina Huamali

03-12-19

Nombre del Participante

Firma del Participante

Fecha

(en letras de imprenta)

El propósito de esta ficha de consentimiento es proveer a los participantes en esta investigación con una clara explicación de la naturaleza de la misma, así como de su rol en ella como participantes.

La presente investigación es conducida por la Bach. Norma Azorsa Sullca y el Bach. Henry Vilcapoma chamorro, de la Universidad Peruana Los Andes. La meta de este estudio es identificar la relación que existe entre el planeamiento tributario con la renta empresarial en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca en el año 2019.

Si usted accede a participar en este estudio, se le pedirá responder preguntas en una entrevista (o completar una encuesta, o lo que fuera según el caso). Esto tomará aproximadamente 20 minutos de su tiempo. Lo que conversemos durante estas sesiones se grabará, de modo que el investigador pueda transcribir después las ideas que usted haya expresado.

La participación en este estudio es estrictamente voluntaria. La información que se recoja será confidencial y no se usará para ningún otro propósito fuera de los de esta investigación. Sus respuestas al cuestionario y a la entrevista serán codificadas usando un número de identificación y por lo tanto, serán anónimas.

Si tiene alguna duda sobre este proyecto, puede hacer preguntas en cualquier momento durante su participación en él. Igualmente, puede retirarse del proyecto en cualquier momento sin que eso lo perjudique en ninguna forma. Si alguna de las preguntas durante la entrevista le parece incómodas, tiene usted el derecho de hacérselo saber al investigador o de no responderlas.

Desde ya le agradecemos su participación.

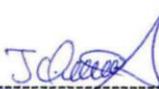
Acepto participar voluntariamente en esta investigación, conducida por la Bach. Norma Azorsa Sullca y el Bach. Henry Vilcapoma chamorro, de la Universidad Peruana Los Andes. La meta de este estudio es identificar la relación que existe entre el planeamiento tributario con la renta empresarial en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca en el año 2019

Me han indicado también que tendré que responder cuestionarios y preguntas en una entrevista, lo cual tomará aproximadamente 20 minutos.

Reconozco que la información que yo provea en el curso de esta investigación es estrictamente confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de los de este estudio sin mi consentimiento. He sido informado de que puedo hacer preguntas sobre el proyecto en cualquier momento y que puedo retirarme del mismo cuando así lo decida, sin que esto acarree perjuicio alguno para mi persona. De tener preguntas sobre mi participación en este estudio, puedo contactar a Contacto al teléfono 96253531

Entiendo que una copia de esta ficha de consentimiento me será entregada, y que puedo pedir información sobre los resultados de este estudio cuando éste haya concluido. Para esto, puedo contactar a 96253531 al teléfono anteriormente mencionado.

Isai Quispialaya Armas


 CPC. Isai Quispialaya Armas
 Firma del Participante

02-05-19

Nombre del Participante

Fecha

(en letras de imprenta)

El propósito de esta ficha de consentimiento es proveer a los participantes en esta investigación con una clara explicación de la naturaleza de la misma, así como de su rol en ella como participantes.

La presente investigación es conducida por la Bach. Norma Azorsa Sullca y el Bach. Henry Vilcapoma chamorro, de la Universidad Peruana Los Andes. La meta de este estudio es identificar la relación que existe entre el planeamiento tributario con la renta empresarial en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca en el año 2019.

Si usted accede a participar en este estudio, se le pedirá responder preguntas en una entrevista (o completar una encuesta, o lo que fuera según el caso). Esto tomará aproximadamente 20 minutos de su tiempo. Lo que conversemos durante estas sesiones se grabará, de modo que el investigador pueda transcribir después las ideas que usted haya expresado.

La participación en este estudio es estrictamente voluntaria. La información que se recoja será confidencial y no se usará para ningún otro propósito fuera de los de esta investigación. Sus respuestas al cuestionario y a la entrevista serán codificadas usando un número de identificación y por lo tanto, serán anónimas.

Si tiene alguna duda sobre este proyecto, puede hacer preguntas en cualquier momento durante su participación en él. Igualmente, puede retirarse del proyecto en cualquier momento sin que eso lo perjudique en ninguna forma. Si alguna de las preguntas durante la entrevista le parece incómodas, tiene usted el derecho de hacérselo saber al investigador o de no responderlas.

Desde ya le agradecemos su participación.

Acepto participar voluntariamente en esta investigación, conducida por la Bach. Norma Azorsa Sullca y el Bach. Henry Vilcapoma chamorro, de la Universidad Peruana Los Andes. La meta de este estudio es identificar la relación que existe entre el planeamiento tributario con la renta empresarial en las empresas de transporte terrestre de carga en el distrito de Chilca en el año 2019

Me han indicado también que tendré que responder cuestionarios y preguntas en una entrevista, lo cual tomará aproximadamente 20 minutos.

Reconozco que la información que yo provea en el curso de esta investigación es estrictamente confidencial y no será usada para ningún otro propósito fuera de los de este estudio sin mi consentimiento. He sido informado de que puedo hacer preguntas sobre el proyecto en cualquier momento y que puedo retirarme del mismo cuando así lo decida, sin que esto acarree perjuicio alguno para mi persona. De tener preguntas sobre mi participación en este estudio, puedo contactar a Contador al teléfono 945 114622

Entiendo que una copia de esta ficha de consentimiento me será entregada, y que puedo pedir información sobre los resultados de este estudio cuando éste haya concluido. Para esto, puedo contactar a 94311 4622 al teléfono anteriormente mencionado.

Elvira Laura Eulogio


 C.P.C. Elvira Laura Eulogio
 Mat. N° 1200 C.C.P.J.

05-12-19

Nombre del Participante

Firma del Participante

Fecha

(en letras de imprenta)



ANEXO 8: PETICIÓN PARA APLICAR UNA ENCUESTA

Señor: Decano de la Facultad de Ciencias Administrativas y Contables de la Universidad
Peruana Los Andes.

Escuela Profesional de Contabilidad y Finanzas

Presente

Yo, XXXXXXX XXXXXXX XXXXXXX, identificado con DNI XXXXXXXXX, en mi calidad de docente investigador, Es de nuestro interés realizar la investigación cuyo título es “PLANEAMIENTO TRIBUTARIO Y RENTA EMPRESARIAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE CARGA. DISTRITO DE CHILCA - 2019”. El objetivo de esta petición, es que los estudiantes evalúen su estado subjetivo de cómo enfrentan el aprendizaje en las distintas asignaturas en el aula de clases, así mismo comprometiéndonos, que una vez terminado el proceso de análisis de los datos, se entregara un ejemplar a la Dirección del Instituto de Investigación de la Facultad.

Es importante señalar que esta actividad no conlleva ningún gasto para su institución y que se tomarán los resguardos necesarios para no interferir con el normal funcionamiento de las actividades propias de la Facultad. De igual manera, se entregará a los estudiantes un consentimiento informado donde se les invita a participar del proyecto y se les explica en qué consistirá la evaluación de su estado de aprendizaje en el aula de clases.

Sin otro particular y esperando una buena acogida, se despide atte.

Huancayo, 05 de diciembre del 2019

Dr. Richard Victor Diaz Urbano
Docente investigador

ANEXO 9: FOTOS DE LA APLICACIÓN DEL INSTRUMENTO



















ç







ANEXO 6

VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO DE INFORMACIÓN

Planilla Juicio de Expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento de investigación que hace parte de la investigación **PLANEAMIENTO TRIBUTARIO Y RENTA EMPRESARIAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTES TERRESTRE DE CARGA, DISTRITO DE CHILCA -2019**. La evaluación de los instrumentos es de gran relevancia para lograr que sean válidos y que los resultados obtenidos a partir de estos sean utilizados eficientemente. Agradecemos su valiosa colaboración.

Nombres y apellidos del juez: Dra. Edith Pilar, QUISPE ESPINOZA

Formación académica: Doctora en Ciencia Contables y Empresariales

Áreas de experiencia profesional: Tributación

Tiempo: 18 años Cargo actual: Docente Universitario

Institución: **UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES**

De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

CATEGORÍA	CALIFICACIÓN	INDICADOR
SUFICIENCIA Los ítems que pertenecen a una misma dimensión bastan para obtener la medición de esta	1.No cumple con el criterio 2.Nivel bajo 3.Nivel moderado 4. Nivel alto	1.Los ítems no son suficientes para medir la dimensión 2.Los ítems miden algún aspecto de la dimensión, pero no corresponden de la dimensión total 3.Se deben incrementar algunos ítems para poder evaluar la dimensión completamente 4.Los ítems son suficientes
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas	1.No cumple con el criterio 2.Nivel bajo 3.Nivel moderado 4.Nivel alto	1.El ítem no es claro 2.El ítem requiere muchas modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de las mismas 3.Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem 4.El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo	1.No cumple con el criterio 2.Nivel bajo 3.Nivel moderado 4.Nivel alto	1.El ítem no tiene relación lógica con la dimensión 2.El ítem tiene una relación tangencial con la dimensión. 3.El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que está midiendo 4.El ítem se encuentra completamente relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido	1.No cumple con el criterio. 2.Nivel bajo 3.Nivel moderado 4.Nivel alto	1.El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión. 2.El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste. 3.El ítem es relativamente importante 4.El ítem es muy relevante y debe ser incluido

Ficha informe de evaluación a cargo del experto

DIMENSIONES	ÍTEMS	SUFICIE NCIA	COHER ENCIA	RELEV ANCIA	CLAR IDAD	EVALUACI ÓN (CALIFICAC IÓN) CUALITATI VA SEGÚN ÍTEMS	OBSER VACIO NES
V1d1 Optimización de los recursos	1. ¿El planeamiento tributario es una herramienta que ayuda a optimizar la carga tributaria?	4	4	4	4	4	
	2. ¿La optimización de la carga fiscal ayudará a generar mayores utilidades a la empresa?	4	4	4	4	4	
	3. ¿Con la optimización de los recursos de la empresa se perfeccionarán las utilidades?	4	4	4	4	4	
	4. ¿La reducción del pago al impuesto con mecanismos legales permite generar utilidades?	4	4	4	4	4	
	5. ¿Acogerse a los beneficios tributarios contribuye a optimizar los recursos de la empresa?	4	4	4	4	4	
	6. ¿El planeamiento tributario permite acogerse a los beneficios tributarios que ayuden a maximizar las utilidades de la empresa?	4	4	4	4	4	✓
V1d2 Economía de opción	7. ¿El planeamiento tributario permitirá determinar la cuantía de la obligación tributarias en función de la capacidad contributiva de la empresa?	4	4	4	4	4	
	8. ¿El planeamiento tributario permite aprovechar la permisibilidad de la norma tributaria a fin de establecer una menor cuantía de los tributos?	4	4	4	4	4	
	9. ¿La empresa lleva los libros y registros contables acorde al régimen tributario acogido?	4	4	4	4	4	
	10. ¿Cumple con pagar sus obligaciones tributarias en función al régimen tributario al que pertenece?	4	4	4	4	4	
	11. ¿El acogimiento a las normas tributarias permite el ahorro tributario que se traduce en beneficios económicos para la empresa?	4	4	4	4	4	
	12. ¿El acogimiento de las normas tributarias ayuda al planeamiento tributario?	4	4	4	4	4	
V1d3 Métodos de interpretación jurídica	13. ¿Cuándo interpreta las normas del impuesto a la renta, lo realiza según se manifiesta en el texto normativo?	4	4	4	4	4	
	14. ¿Al analizar las normas del impuesto a la renta los interpreta aplicando el significado gramatical del texto normativo?	4	4	4	4	4	
	15. ¿Cuando interpreta la norma tributaria del impuesto a la renta busca el verdadero sentido del texto normativo utilizando los razonamientos de la lógica?	4	4	4	4	4	
	16. ¿Al analizar las normas del impuesto a la renta los interpreta aplicando el significado conceptual lógico?	4	4	4	4	4	

Dra. Edith Pilar Quispe Espinoza
 Mat. CCPJ N° 08 - 984 CPCC N° 208
 CCPJ - 0018 - CT/08 - 0041AI
 DNI N° 19943822

	17. ¿ la ley del impuesto a la renta lo interpreta en concordancia con su reglamento?	4	4	4	4	4	
	18. ¿Al interpretar las normas del impuesto a la renta aplica la coherencia lógica?	4	4	4	4	4	
EVALUACION CUALITATIVA DE LA VARIABLE POR CRITERIOS							

Evaluación final por el experto: por ítems y criterios tomando como medida de tendencia central: la moda.

Calificación:	1. No cumple con el criterio
	2. Nivel bajo
	3. Nivel moderado
	4. Nivel alto

Validez de contenido

Encuesta: Planeamiento Tributario

Cuadro N° 1
Evaluación final del experto

Experto	Grado académico	Evaluación	
		Ítems	Calificación
Dra. Edith Pilar, QUISPE ESPINOZA	Doctora en Ciencia Contables y Empresariales	8	Alto

Fecha: 14/12/2019


.....
Dra. Edith Pilar Quispe Espinoza
Mat. CCPJ N° 08 - 984 CPCC N° 208
CCPJ - 0018 - CT/08 - 0041AI
DNI N° 19943822

Sello y Firma:

ANEXO 6

VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO DE INFORMACIÓN

Planilla Juicio de Expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento de investigación que hace parte de la investigación **PLANEAMIENTO TRIBUTARIO Y RENTA EMPRESARIAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTES TERRESTRE DE CARGA. DISTRITO DE CHILCA -2019**. La evaluación de los instrumentos es de gran relevancia para lograr que sean válidos y que los resultados obtenidos a partir de estos sean utilizados eficientemente. Agradecemos su valiosa colaboración.

Nombres y apellidos del juez: Dra. Edith Pilar, QUISPE ESPINOZA

Formación académica: Doctora en Ciencia Contables y Empresariales

Áreas de experiencia profesional: Tributación

Tiempo: 18 años Cargo actual: Docente Universitario

Institución: **UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES**

De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

CATEGORÍA	CALIFICACIÓN	INDICADOR
SUFICIENCIA Los ítems que pertenecen a una misma dimensión bastan para obtener la medición de esta	5.No cumple con el criterio 6.Nivel bajo 7.Nivel moderado 8. Nivel alto	5.Los ítems no son suficientes para medir la dimensión 6.Los ítems miden algún aspecto de la dimensión, pero no corresponden de la dimensión total 7.Se deben incrementar algunos ítems para poder evaluar la dimensión completamente 8.Los ítems son suficientes
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas	5.No cumple con el criterio 6.Nivel bajo 7.Nivel moderado 8.Nivel alto	5.El ítem no es claro 6.El ítem requiere muchas modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de las mismas 7.Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem 8.El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo	5.No cumple con el criterio 6.Nivel bajo 7.Nivel moderado 8.Nivel alto	5.El ítem no tiene relación lógica con la dimensión 6.El ítem tiene una relación tangencial con la dimensión. 7.El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que está midiendo 8.El ítem se encuentra completamente relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido	5.No cumple con el criterio. 6.Nivel bajo 7.Nivel moderado 8.Nivel alto	5.El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión. 6.El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste. 7.El ítem es relativamente importante 8.El ítem es muy relevante y debe ser incluido

CUESTIONARIO 2: RENTA EMPRESARIAL

Ficha informe de evaluación a cargo del experto

Dimensiones	Ítems	Suficie ncia	Cohere ncia	Releva ncia	Clar idad	Evaluación (Calificación) Cualitativa Según Ítems	Observ aciones
Ingresos	19. ¿Se reconocen los ingresos por prestación de servicios cumpliendo el principio de devengado?	4	4	4	4	4	
	20. ¿Los ingresos por prestación de servicios cumple el valor de mercado en función a operaciones realizadas con terceros?	4	4	4	4	4	
	21. ¿La venta de vehículos usados se encuentran valuados al valor de mercado o tasación, el que resulte mayor?	4	4	4	4	4	
	22. ¿Emiten comprobantes de pago ventas por los vehículos usados según el nacimiento de la obligación tributaria?	4	4	4	4	4	
	23. ¿Los ingresos son reconocidos cuando se hayan producidos los hechos sustanciales para su generación, como es la culminación del servicio prestado?	4	4	4	4	4	
	24. ¿Los ingresos cumplen las condiciones establecidas en la NIIF 15?	4	4	4	4	4	
Costo de transporte	25. ¿La depreciación de sus activos fijos cumplen los requisitos señalados en la ley del impuesto a la renta?	4	4	4	4	4	
	26. ¿Las remuneraciones de los conductores están registrados en los libros contables?	4	4	4	4	4	
	27. ¿Las compras de neumáticos cuenta con los comprobantes de pagos y medios de pago conforme a ley?	4	4	4	4	4	
	28. ¿Las compras de combustibles son controlados y cuentan con comprobantes de pago emitidas conforme a ley?	4	4	4	4	4	
Gastos operativos	29. ¿Los trabajadores de la empresa del área administrativa se encuentran registrados en la planilla de sueldos y se cumple con pagar las contribuciones sociales?	4	4	4	4	4	
	30. ¿El sueldo de los trabajadores de la empresa que tienen vinculación con los socios o accionistas, está al valor de mercado?	4	4	4	4	4	
	31. ¿La empresa realiza pagos por intereses por préstamos bancarios para el financiamiento del activo de la empresa?	4	4	4	4	4	
	32. La empresa reconoce los gastos por intereses de arrendamiento financiero, cuándo estos se hayan devengado?	4	4	4	4	4	
Renta Imponible	33. ¿La empresa registra gastos sin comprobantes de pago?	4	4	4	4	4	
	34. ¿La empresa realiza reparos por usar una tasa mayor al permitidos en la depreciación?	4	4	4	4	4	
	35. ¿Los ingresos exonerados al impuesto a la renta en su empresa, son deducidos vía declaración anual?	4	4	4	4	4	
	36. ¿La empresa vía declaración anual, dedujo gastos devengados en el	4	4	4	4	4	

Dra. Edith Pilar Quispe Espinoza
 Mat. CCPJ N° 08 - 984 CPCC N° 208
 CCPJ - 0018 - C1/08 - 0041AI
 DNI N° 19943822

	ejercicio, que no fueron incluidos en los estados financieros?						
	37. ¿La empresa aplica tratamiento tributario de las pérdidas compensables de ejercicios anteriores?	4	4	4	4	4	
	38. ¿Mediante el planeamiento tributario se puede elegir el sistema de arrastre de pérdidas compensables, más conveniente para la empresa?	4	4	4	4	4	
EVALUACION CUALITATIVA DE LA VARIABLE POR CRITERIOS							

Evaluación final por el experto: por ítems y criterios tomando como medida de tendencia central: la moda.

Calificación:	1. No cumple con el criterio
	2. Nivel bajo
	3. Nivel moderado
	4. Nivel alto

Validez de contenido

Encuesta: *Jeep Empresarial*

Cuadro N° 2
Evaluación final del experto

Experto	Grado académico	Evaluación	
		Ítems	Calificación
Dra. Edith Pilar, QUISPE ESPINOZA	Doctora en Ciencia Contables y Empresariales	20	100

Fecha: 14/12/2019

Edith
.....
Dra. Edith Pilar Quispe Espinoza
Mat. CCPJ N° 08 - 984 CPCC N° 208
CCPJ - 0018 - CT/08 - 0041AI
DNI N° 19943822

Sello y Firma:

ANEXO 6

VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO DE INFORMACIÓN

Planilla Juicio de Expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento de investigación que hace parte de la investigación **PLANEAMIENTO TRIBUTARIO Y RENTA EMPRESARIAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTES TERRESTRE DE CARGA. DISTRITO DE CHILCA -2019**. La evaluación de los instrumentos es de gran relevancia para lograr que sean válidos y que los resultados obtenidos a partir de estos sean utilizados eficientemente. Agradecemos su valiosa colaboración.

Nombres y apellidos del juez: **Mg. POLO ORELLANA FERNANDO**

Formación académica: Tributación y Política Fiscal

Áreas de experiencia profesional: Auditoría Interna

Tiempo: 24 años Cargo actual: Docente

Institución: **UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES**

De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

CATEGORÍA	CALIFICACIÓN	INDICADOR
SUFICIENCIA Los ítems que pertenecen a una misma dimensión bastan para obtener la medición de esta	1.No cumple con el criterio 2.Nivel bajo 3.Nivel moderado 4. Nivel alto	1.Los ítems no son suficientes para medir la dimensión 2.Los ítems miden algún aspecto de la dimensión, pero no corresponden de la dimensión total 3.Se deben incrementar algunos ítems para poder evaluar la dimensión completamente 4.Los ítems son suficientes
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas	1.No cumple con el criterio 2.Nivel bajo 3.Nivel moderado 4.Nivel alto	1.El ítem no es claro 2.El ítem requiere muchas modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de las mismas 3.Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem 4.El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo	1.No cumple con el criterio 2.Nivel bajo 3.Nivel moderado 4.Nivel alto	1.El ítem no tiene relación lógica con la dimensión 2.El ítem tiene una relación tangencial con la dimensión. 3.El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que está midiendo 4.El ítem se encuentra completamente relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido	1.No cumple con el criterio. 2.Nivel bajo 3.Nivel moderado 4.Nivel alto	1.El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión. 2.El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste. 3.El ítem es relativamente importante 4.El ítem es muy relevante y debe ser incluido

CUESTIONARIO 1: PLANEAMIENTO TRIBUTARIO

Ficha informe de evaluación a cargo del experto

DIMENSIONES	ÍTEMES	SUFICIE NCIA	COHER ENCIA	RELEV ANCIA	CLAR IDAD	EVALUACI ÓN (CALIFICAC IÓN) CUALITATI VA SEGÚN ÍTEMES	OBSER VACIO NES
V1d1 Optimización de los recursos	1. ¿El planeamiento tributario es una herramienta que ayuda a optimizar la carga tributaria?	4	4	4	4	4	
	2. ¿La optimización de la carga fiscal ayudará a generar mayores utilidades a la empresa?	4	4	4	4	4	
	3. ¿Con la optimización de los recursos de la empresa se perfeccionarán las utilidades?	4	4	4	4	4	
	4. ¿La reducción del pago al impuesto con mecanismos legales permite generar utilidades?	4	4	4	4	4	
	5. ¿Acogerse a los beneficios tributarios contribuye a optimizar los recursos de la empresa?	4	4	4	3	4	
	6. ¿El planeamiento tributario permite acogerse a los beneficios tributarios que ayuden a maximizar las utilidades de la empresa?	4	4	4	4	4	
V1d2 Economía de opción	7. ¿El planeamiento tributario permitirá determinar la cuantía de la obligación tributarias en función de la capacidad contributiva de la empresa?	4	4	4	4	4	
	8. ¿El planeamiento tributario permite aprovechar la permisibilidad de la norma tributaria a fin de establecer una menor cuantía de los tributos?	4	4	4	4	4	
	9. ¿La empresa lleva los libros y registros contables acorde al régimen tributario acogido?	4	4	4	4	4	
	10. ¿Cumple con pagar sus obligaciones tributarias en función al régimen tributario al que pertenece?	4	4	4	4	4	
	11. ¿El acogimiento a normas tributarias permite el ahorro tributario que se traduce en beneficios económicos para la empresa?	4	4	4	4	4	
	12. ¿El acogimiento de las normas tributarias ayuda al planeamiento tributario?	4	4	4	4	4	
V1d3 Métodos de interpretación jurídica	13. ¿Cuándo analiza e interpreta las normas del impuesto a la renta, aplica el método literal?	4	4	4	4	4	
	14. ¿Al analizar las normas del impuesto a la renta los interpreta aplicando el significado gramatical del texto normativo?	4	4	4	4	4	
	15. ¿Cuándo analiza e interpreta las normas del impuesto a la renta aplica el método lógico?	4	4	4	4	4	
	16. ¿Al analizar las normas del impuesto a la renta los interpreta aplicando el significado conceptual lógico?	4	4	4	3	4	

	17. ¿Cuándo examina las normas del impuesto a la renta aplica el método sistemático?	4	4	4	4	4	
	18. ¿Al interpretar las normas del impuesto a la renta aplica la coherencia lógica?	4	4	4	4	4	
EVALUACION CUALITATIVA DE LA VARIABLE POR CRITERIOS							

Evaluación final por el experto: por ítems y criterios tomando como medida de tendencia central: la moda.

Calificación:	1. No cumple con el criterio
	2. Nivel bajo
	3. Nivel moderado
	4. Nivel alto

Encuesta: Planeamiento Tributario Validez de contenido

Cuadro N° 1
Evaluación final del experto

Experto	Grado académico	Evaluación	
		Ítems	Calificación
Mg. Polo Orellana Fernando	Maestro en Tributación y Política Fiscal	18	4.

Sello y Firma:

[Firma manuscrita]
C.P.C. FERNANDO POLO Orellana
MAT. N° 10
MAESTRO EN TRIBUTACIÓN Y POLÍTICA FISCAL

ANEXO 6

VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO DE INFORMACIÓN

Planilla Juicio de Expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento de investigación que hace parte de la investigación **PLANEAMIENTO TRIBUTARIO Y RENTA EMPRESARIAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTES TERRESTRE DE CARGA. DISTRITO DE CHILCA -2019**. La evaluación de los instrumentos es de gran relevancia para lograr que sean válidos y que los resultados obtenidos a partir de estos sean utilizados eficientemente. Agradecemos su valiosa colaboración.

Nombres y apellidos del juez: **Mg. POLO ORELLANA FERNANDO**

Formación académica: Tributación y Política Fiscal

Áreas de experiencia profesional: Auditoría Interna

Tiempo: 24 años Cargo actual: Docente

Institución: **UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES**

De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

CATEGORÍA	CALIFICACIÓN	INDICADOR
SUFICIENCIA Los ítems que pertenecen a una misma dimensión bastan para obtener la medición de esta	5.No cumple con el criterio 6.Nivel bajo 7.Nivel moderado 8. Nivel alto	5.Los ítems no son suficientes para medir la dimensión 6.Los ítems miden algún aspecto de la dimensión, pero no corresponden de la dimensión total 7.Se deben incrementar algunos ítems para poder evaluar la dimensión completamente 8.Los ítems son suficientes
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas	5.No cumple con el criterio 6.Nivel bajo 7.Nivel moderado 8.Nivel alto	5.El ítem no es claro 6.El ítem requiere muchas modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de las mismas 7.Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem 8.El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo	5.No cumple con el criterio 6.Nivel bajo 7.Nivel moderado 8.Nivel alto	5.El ítem no tiene relación lógica con la dimensión 6.El ítem tiene una relación tangencial con la dimensión. 7.El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que está midiendo 8.El ítem se encuentra completamente relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido	5.No cumple con el criterio. 6.Nivel bajo 7.Nivel moderado 8.Nivel alto	5.El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión. 6.El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste. 7.El ítem es relativamente importante 8.El ítem es muy relevante y debe ser incluido

CUESTIONARIO 2: RENTA EMPRESARIAL

Ficha informe de evaluación a cargo del experto

Dimensiones	Ítems	Suficiencia	Coherencia	Relevancia	Claridad	Evaluación (Calificación) Cualitativa Según Ítems	Observaciones
V2d1 Ingresos	19. ¿Ustedes reconocen los ingresos por prestación de servicios cumpliendo el principio de devengado?	4	4	4	4	4	
	20. ¿Los ingresos por prestación de servicios cumple el valor de mercado en función a operaciones realizadas con terceros?	4	4	4	4	4	
	21. ¿La venta de vehículos usados se encuentran valuados al valor de mercado o tasación, el que resulte mayor?	4	4	4	4	4	
	22. ¿Emiten comprobantes de pago ventas por los vehículos usados según el nacimiento de la obligación tributaria?	4	4	4	4	4	
	23. ¿Los ingresos son reconocidos cuando se hayan producidos los hechos sustanciales para su generación, como es la culminación del servicio prestado?	4	4	4	4	4	
	24. ¿Los ingresos cumplen las condiciones establecidas en la NIIF 15?	4	4	4	4	4	
V2d2 Costo de transporte	25. ¿La depreciación de sus activos fijos cumplen los requisitos señalados en la ley del impuesto a la renta?	4	4	4	4	4	
	26. ¿Las remuneraciones de los conductores están registrados en los libros contables?	4	4	4	4	4	
	27. ¿Las compras de neumáticos cuenta con los comprobantes de pagos y medios de pago conforme a ley?	4	4	4	4	4	
	28. ¿Las compras de combustibles son controlados y cuentan con comprobantes de pago emitidas conforme a ley?	4	4	4	4	4	
V2d3 Gastos operativos	29. ¿Los trabajadores de la empresa del área administrativa se encuentran registrados en la planilla de sueldos y se cumple con pagar las contribuciones sociales?	4	4	4	4	4	
	30. ¿El sueldo de los trabajadores de la empresa que tienen vinculación con los socios o accionistas, está al valor de mercado?	4	4	4	4	4	
	31. ¿La empresa realiza pagos por intereses por préstamos bancarios para el financiamiento del activo de la empresa?	4	4	4	4	4	
	32. La empresa reconoce los gastos por intereses de arrendamiento financiero, cuándo estos se hayan devengado?	4	4	4	4	4	
V2d4 Renta Imponible	33. ¿La empresa registró gastos sin comprobantes de pago?	4	4	4	4	4	
	34. ¿La empresa realizó reparos por usar una tasa mayor al permitidos en la depreciación?	4	4	4	4	4	
	35. ¿Los ingresos exonerados al impuesto a la renta en su empresa, son deducidos vía declaración anual?	4	4	4	4	4	
	36. ¿La empresa vía declaración anual, dedujo gastos devengados en el	4	4	4	4	4	

	ejercicio, que no fueron incluidos en los estados financieros?						
	37. ¿La empresa aplica tratamiento tributario de las pérdidas compensables de ejercicios anteriores?	4	4	4	4	4	
	38. ¿Mediante el planeamiento tributario se podrá elegir el sistema de arrastre de pérdidas compensables, más conveniente para la empresa?	4	4	4	4	4	
EVALUACION CUALITATIVA DE LA VARIABLE POR CRITERIOS							

Evaluación final por el experto: por ítems y criterios tomando como medida de tendencia central: la moda.

Calificación:	1. No cumple con el criterio
	2. Nivel bajo
	3. Nivel moderado
	4. Nivel alto

Encuesta: Rento Empresarial Validez de contenido

Cuadro N° 2
Evaluación final del experto

Experto	Grado académico	Evaluación	
		Ítems	Calificación
Mg. Polo Orellana Fernando	Maestro en Tributación y Política Fiscal	20	4

Sello y Firma:

[Firma manuscrita]

 C.P.C. Fernando Polo Orellana
 MAT. N° 1098
 MAESTRO EN TRIBUTACIÓN Y POLÍTICA FISCAL

ANEXO 6

VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO DE INFORMACIÓN

Planilla Juicio de Expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento de investigación que hace parte de la investigación **PLANEAMIENTO TRIBUTARIO Y RENTA EMPRESARIAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTES TERRESTRE DE CARGA. DISTRITO DE CHILCA -2019**. La evaluación de los instrumentos es de gran relevancia para lograr que sean válidos y que los resultados obtenidos a partir de estos sean utilizados eficientemente. Agradecemos su valiosa colaboración.

Nombres y apellidos del juez: Dr. ARMANDO JUAN ADAUTO AVILA

Formación académica: Contador Público

Áreas de experiencia profesional: Auditoría Interna

Tiempo: 32 años Cargo actual: Jefe de la Oficina de Auditoría y Control Tributario – Docente

Institución: **UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES**

De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

CATEGORÍA	CALIFICACIÓN	INDICADOR
SUFICIENCIA Los ítems que pertenecen a una misma dimensión bastan para obtener la medición de esta	1.No cumple con el criterio 2.Nivel bajo 3.Nivel moderado 4. Nivel alto	1.Los ítems no son suficientes para medir la dimensión 2.Los ítems miden algún aspecto de la dimensión, pero no corresponden de la dimensión total 3.Se deben incrementar algunos ítems para poder evaluar la dimensión completamente 4.Los ítems son suficientes
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas	1.No cumple con el criterio 2.Nivel bajo 3.Nivel moderado 4.Nivel alto	1.El ítem no es claro 2.El ítem requiere muchas modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de las mismas 3.Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem 4.El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo	1.No cumple con el criterio 2.Nivel bajo 3.Nivel moderado 4.Nivel alto	1.El ítem no tiene relación lógica con la dimensión 2.El ítem tiene una relación tangencial con la dimensión. 3.El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que está midiendo 4.El ítem se encuentra completamente relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido	1.No cumple con el criterio. 2.Nivel bajo 3.Nivel moderado 4.Nivel alto	1.El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión. 2.El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste. 3.El ítem es relativamente importante 4.El ítem es muy relevante y debe ser incluido

CUESTIONARIO 1: PLANEAMIENTO TRIBUTARIO

Ficha informe de evaluación a cargo del experto

DIMENSIONES	ÍTEMS	SUFICIE NCIA	COHER ENCIA	RELEV ANCIA	CLAR IDAD	EVALUACIO N (CALIFICAC IÓN) CUALITATI VA SEGÚN ÍTEMS	OBSER VACIO NES
V1d1 Optimización de los recursos	1. ¿El planeamiento tributario es una herramienta que ayuda a optimizar la carga tributaria?	4	4	4	4	4	
	2. ¿La optimización de la carga fiscal ayudará a generar mayores utilidades a la empresa?	4	4	4	3	4	
	3. ¿Con la optimización de los recursos de la empresa se perfeccionarán las utilidades?	4	4	4	3	4	
	4. ¿La reducción del pago al impuesto con mecanismos legales permite generar utilidades?	4	4	4	4	4	
	5. ¿Acogerse a los beneficios tributarios contribuye a optimizar los recursos de la empresa?	4	4	4	4	4	
	6. ¿El planeamiento tributario permite acogerse a los beneficios tributarios que ayuden a maximizar las utilidades de la empresa?	4	4	4	4	4	
V1d2 Economía de opción	7. ¿El planeamiento tributario permitirá determinar la cuantía de la obligación tributarias en función de la capacidad contributiva de la empresa?	4	4	4	3	4	
	8. ¿El planeamiento tributario permite aprovechar la permisibilidad de la norma tributaria a fin de establecer una menor cuantía de los tributos?	4	4	4	4	4	
	9. ¿La empresa lleva los libros y registros contables acorde al régimen tributario acogido?	4	4	4	4	4	
	10. ¿Cumple con pagar sus obligaciones tributarias en función al régimen tributario al que pertenece?	4	4	4	4	4	
	11. ¿El acogimiento a normas tributarias permite el ahorro tributario que se traduce en beneficios económicos para la empresa?	4	4	4	3	4	
	12. ¿El acogimiento de las normas tributarias ayuda al planeamiento tributario?	4	4	4	4	4	
V1d3 Métodos de interpretación jurídica	13. ¿Cuándo analiza e interpreta las normas del impuesto a la renta, aplica el método literal?	4	4	4	3	4	
	14. ¿Al analizar las normas del impuesto a la renta los interpreta aplicando el significado gramatical del texto normativo?	4	4	4	3	4	
	15. ¿Cuándo analiza e interpreta las normas del impuesto a la renta aplica el método lógico?	4	4	4	3	4	
	16. ¿Al analizar las normas del impuesto a la renta los interpreta aplicando el significado conceptual lógico?	4	4	4	4	4	

	17. ¿Cuándo examina las normas del impuesto a la renta aplica el método sistemático?	4	4	4	3	4	
	18. ¿Al interpretar las normas del impuesto a la renta aplica la coherencia lógica?	4	4	4	3	4	
EVALUACION CUALITATIVA DE LA VARIABLE POR CRITERIOS							

Evaluación final por el experto: por ítems y criterios tomando como medida de tendencia central: la moda.

Calificación:	1. No cumple con el criterio
	2. Nivel bajo
	3. Nivel moderado
	4. Nivel alto

Validez de contenido
Encuesta: *Planearmento tributario*

Cuadro N° 1
Evaluación final del experto

Experto	Grado académico	Evaluación	
		Ítems	Calificación
Dr. ARMANDO JUAN ADAUTO AVILA	Doctor en Ciencia Contables y Empresariales	18	<i>4.50</i> <i>alta</i>

Sello y Firma:


 INSTITUTO VENEZOLANO DE AUDITORIA Y CONTROL
 Dr. Armando Adauto Avila

ANEXO 6

VALIDEZ DE CONTENIDO DEL INSTRUMENTO DE INFORMACIÓN

Planilla Juicio de Expertos

Respetado juez: Usted ha sido seleccionado para evaluar el instrumento de investigación que hace parte de la investigación **PLANEAMIENTO TRIBUTARIO Y RENTA EMPRESARIAL EN LAS EMPRESAS DE TRANSPORTES TERRESTRE DE CARGA. DISTRITO DE CHILCA -2019**. La evaluación de los instrumentos es de gran relevancia para lograr que sean válidos y que los resultados obtenidos a partir de estos sean utilizados eficientemente. Agradecemos su valiosa colaboración.

Nombres y apellidos del juez: Dr. ARMANDO JUAN ADAUTO AVILA

Formación académica: Contador Público

Áreas de experiencia profesional: Auditoría Interna

Tiempo: 32 años Cargo actual: Jefe de la Oficina de Auditoría y Control Tributario -Docente

Institución: **UNIVERSIDAD PERUANA LOS ANDES**

De acuerdo con los siguientes indicadores califique cada uno de los ítems según corresponda.

CATEGORÍA	CALIFICACIÓN	INDICADOR
SUFICIENCIA Los ítems que pertenecen a una misma dimensión bastan para obtener la medición de esta	5.No cumple con el criterio 6.Nivel bajo 7.Nivel moderado 8. Nivel alto	5.Los ítems no son suficientes para medir la dimensión 6.Los ítems miden algún aspecto de la dimensión, pero no corresponden de la dimensión total 7.Se deben incrementar algunos ítems para poder evaluar la dimensión completamente 8.Los ítems son suficientes
CLARIDAD El ítem se comprende fácilmente, es decir, su sintáctica y semántica son adecuadas	5.No cumple con el criterio 6.Nivel bajo 7.Nivel moderado 8.Nivel alto	5.El ítem no es claro 6.El ítem requiere muchas modificaciones o una modificación muy grande en el uso de las palabras de acuerdo con su significado o por la ordenación de las mismas 7.Se requiere una modificación muy específica de algunos de los términos del ítem 8.El ítem es claro, tiene semántica y sintaxis adecuada.
COHERENCIA El ítem tiene relación lógica con la dimensión o indicador que está midiendo	5.No cumple con el criterio 6.Nivel bajo 7.Nivel moderado 8.Nivel alto	5.El ítem no tiene relación lógica con la dimensión 6.El ítem tiene una relación tangencial con la dimensión. 7.El ítem tiene una relación moderada con la dimensión que está midiendo 8.El ítem se encuentra completamente relacionado con la dimensión que está midiendo.
RELEVANCIA El ítem es esencial o importante, es decir debe ser incluido	5.No cumple con el criterio. 6.Nivel bajo 7.Nivel moderado 8.Nivel alto	5.El ítem puede ser eliminado sin que se vea afectada la medición de la dimensión. 6.El ítem tiene alguna relevancia, pero otro ítem puede estar incluyendo lo que mide éste. 7.El ítem es relativamente importante 8.El ítem es muy relevante y debe ser incluido

CUESTIONARIO 2: RENTA EMPRESARIAL

Ficha informe de evaluación a cargo del experto

Dimensiones	Ítems	Suficie ncia	Cohere ncia	Releva ncia	Clar idad	Evaluación (Calificación) Cualitativa Según Ítems	Observ aciones
V2d1 Ingresos	19. ¿Ustedes reconocen los ingresos por prestación de servicios cumpliendo el principio de devengado?	4	4	4	3	4	
	20. ¿Los ingresos por prestación de servicios cumple el valor de mercado en función a operaciones realizadas con terceros?	4	4	4	4	4	
	21. ¿La venta de vehículos usados se encuentran valuados al valor de mercado o tasación, el que resulte mayor?	4	4	4	4	4	
	22. ¿Emiten comprobantes de pago ventas por los vehículos usados según el nacimiento de la obligación tributaria?	4	4	4	4	4	
	23. ¿Los ingresos son reconocidos cuando se hayan producidos los hechos sustanciales para su generación, como es la culminación del servicio prestado?	4	4	4	4	4	
	24. ¿Los ingresos cumplen las condiciones establecidas en la NIIF 15?	4	4	4	4	4	
V2d2 Costo de transporte	25. ¿La depreciación de sus activos fijos cumplen los requisitos señalados en la ley del impuesto a la renta?	4	4	4	4	4	
	26. ¿Las remuneraciones de los conductores están registrados en los libros contables?	4	4	4	4	4	
	27. ¿Las compras de neumáticos cuenta con los comprobantes de pagos y medios de pago conforme a ley?	4	4	4	4	4	
	28. ¿Las compras de combustibles son controlados y cuentan con comprobantes de pago emitidas conforme a ley?	4	4	4	4	4	
V2d3 Gastos operativos	29. ¿Los trabajadores de la empresa del área administrativa se encuentran registrados en la planilla de sueldos y se cumple con pagar las contribuciones sociales?	4	4	4	4	4	
	30. ¿El sueldo de los trabajadores de la empresa que tienen vinculación con los socios o accionistas, está al valor de mercado?	4	4	4	4	4	
	31. ¿La empresa realiza pagos por intereses por préstamos bancarios para el financiamiento del activo de la empresa?	4	4	4	4	4	
	32. ¿La empresa reconoce los gastos por intereses de arrendamiento financiero, cuándo estos se hayan devengado?	4	4	4	4	4	
V2d4 Renta Imponible	33. ¿La empresa registró gastos sin comprobantes de pago?	4	4	4	4	4	
	34. ¿La empresa realizó reparos por usar una tasa mayor al permitidos en la depreciación?	4	4	4	4	4	
	35. ¿Los ingresos exonerados al impuesto a la renta en su empresa, son deducidos vía declaración anual?	4	4	4	4	4	
	36. ¿La empresa vía declaración anual, dedujo gastos devengados en el	4	4	4	4	4	

	ejercicio, que no fueron incluidos en los estados financieros?						
37.	¿La empresa aplica tratamiento tributario de las pérdidas compensables de ejercicios anteriores?	4	4	4	4	4	
38.	¿Mediante el planeamiento tributario se podrá elegir el sistema de arrastre de pérdidas compensables, más conveniente para la empresa?	4	4	4	4	4	
EVALUACION CUALITATIVA DE LA VARIABLE POR CRITERIOS							

Evaluación final por el experto: por ítems y criterios tomando como medida de tendencia central: la moda.

Calificación:	1. No cumple con el criterio
	2. Nivel bajo
	3. Nivel moderado
	4. Nivel alto

Encuesta: Alta empresarial Validez de contenido

Cuadro N° 2
Evaluación final del experto

Experto	Grado académico	Evaluación	
		Ítems	Calificación
Dr. ARMANDO JUAN ADAUTO AVILA	Doctor en Ciencia Contables y Empresariales	20	Alta

Sello y Firma


 UNIVERSIDAD NACIONAL DE LA PLATA
 OFICINA UNIVERSITARIA DE AUDITORIA Y CONTROL
 Dr. Armando Adauto Avila
 JEFE

