



República del Ecuador

**Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil
Facultad de Posgrados e Investigación**

**Tesis en opción al título de Magister en:
Finanzas con mención en Tributación**

Tema de Tesis:

Las regulaciones tributarias y su incidencia en el desempeño de las cooperativas de carga pesada en la provincia de Manabí.

Autor:

Ing. Twiggy Madeline Párraga Muñoz

Director de Tesis:

Ec. Otto Patricio Suárez Rodríguez, PhD.

Junio – 2020

Guayaquil - Ecuador

Declaración Expresa

Yo, Twiggy Madeline Párraga Muñoz con cédula de ciudadanía N° 1305584888, autora de la presente Tesis, titulada: ***“Las regulaciones tributarias y su incidencia en el desempeño de las cooperativas de carga pesada en la provincia de Manabí”***, mediante la presente dejo constancia que lo expuesto como criterios, análisis, interpretaciones y juicios en esta tesis es de mi exclusiva autoría y producción. El desarrollo de este trabajo investigativo se efectuó con el objetivo de cumplir con uno de los requisitos previos para la obtención del título de Magister en Finanzas con mención en Tributación de la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil, por lo tanto:

1. Autorizo a la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil, el derecho de publicar esta tesis, como artículo en publicaciones para lectura, o fuente de investigación, siempre dando a conocer el nombre del autor y respetando la propiedad intelectual del mismo.
2. Declaro que, en caso de presentarse cualquier reclamación de parte de terceros respecto de los derechos de autor de esta obra antes referida, yo asumiré toda responsabilidad frente y a la Universidad.

Guayaquil, marzo del 2020



Twiggy Madeline Párraga Muñoz

C. C. 130558488-8

Dedicatoria

A Dios, que me guía y me acompaña todos los días de mi vida y a quien le confío todos mis planes. A mi eterno amor Milton, a mis hijos Julliet y Gonzalo y a mis nietos Camila y Federico que son mi inspiración para alcanzar mis metas; a mis amigos, a esos que han dejado huellas infinitas en mi alma. A mi padre al que el señor le ha permitido un largo caminar y al amigo que partió sin despedirse, dejando tristeza en nuestros corazones y que nos demostró que a pesar de los obstáculos la vida nos da la oportunidad de cumplir con nuestros sueños.

Agradecimiento

Mi eterno agradecimiento a mis amigos de maestría que se convirtieron en la familia de los fines de semana, de los cuales recibí afecto, apoyo y cuidados y con los que pasé horas entrañables.

Al Dr. Otto Patricio Suárez Rodríguez quien, con su inigualable carisma y conocimientos, siempre estuvo presto para apoyarme en el desarrollo de este trabajo investigativo.

Mi agradecimiento sincero a la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil por su invaluable aporte a mi desarrollo profesional.

A mi familia por el tiempo que no pude pasar con ellos.

A mi familia de trabajo: Adrián, Luisa, Mechita, Carlos, Fer, Mauri, Polita, Karen, Lady, Liley, Maryuri, Diana, Ricardo, Fabricio y Belén por su apoyo incondicional para poder alcanzar esta meta.

Resumen

Esta investigación presenta la incidencia de las reformas tributarias en el desempeño financiero de las cooperativas de carga pesada en la provincia de Manabí; partiendo desde la descripción del sector cooperativo y de transporte a nivel nacional y en la provincia de Manabí. También se muestra un resumen de la Normativa Tributaria vigente y los beneficios tributarios o exenciones para este sector.

Se presenta una breve descripción sobre el aporte de la actividad transporte al crecimiento económico del país y su participación en el Producto Interno Bruto (PIB) y se realiza un análisis horizontal de los resultados financieros obtenidos en 4 ejercicios fiscales: 2015, 2016, 2017 y 2018; dos periodos antes y dos periodos después de la promulgación de la Resolución No. NAC-DGERCGC17-00000295. Principalmente se analiza la evolución del patrimonio (Certificados de Aportación), los ingresos operativos y la posesión de activos (bienes inmuebles).

Se examina el comportamiento de 5 Indicadores financieros que determinan la liquidez, eficiencia, desempeño, endeudamiento y autonomía del sector de carga pesada en relación a la incidencia de las reformas tributarias, que se determina que están encaminadas a la protección de las actividades desarrolladas en forma asociativa.

Los resultados de este estudio muestran que las reformas tributarias dirigidas al sector transporte, han incidido positivamente en el desempeño financiero de las Cooperativas de carga pesada en Manabí, reflejado por un incremento en liquidez, eficiencia y reducción de endeudamiento. Se concluye que el sector cooperativo toma un rol más dinámico dentro de la economía del país.

Palabras Claves: Cooperativas, desempeño financiero, economía solidaria, regulaciones tributarias, transporte.

Abstract

This research presents the impact of tax reforms on the financial performance of heavy-duty cooperatives in the province of Manabí; starting from the description of the cooperative and transport sector at national level and in the province of Manabí. A summary of the current Tax Regulations and tax benefits or exemptions for this sector is also shown.

A brief description of the contribution of the transport activity to the economic growth of the country and its participation in the Gross Domestic Product (GDP) is presented and a horizontal analysis is made of the financial results obtained in 4 fiscal years: 2015, 2016, 2017 and 2018; two periods before and two periods after the promulgation of the Resolution N° NAC-DGERCGC17-00000295. Mainly, the evolution of heritage (Contribution Certificates), operating income and possession of assets (immovable properties) are analysed.

The behaviour of 5 Financial Indicators that determine the liquidity, efficiency, performance, indebtedness and autonomy of the heavy load sector is examined in relation to the incidence of tax reforms, which are determined to be aimed at protecting the activities carried out in an associative way.

The results of this study show that tax reforms aimed at the transport sector have had a positive impact on the financial performance of the Heavy-Duty Cooperatives in Manabí, reflected by an increase in liquidity, efficiency and reduction of indebtedness. It is concluded that the cooperative sector takes a more dynamic role within the country's economy.

Keywords: Cooperatives, financial performance, solidarity economy, tax regulations, transportation.

ÍNDICE GENERAL

INTRODUCCION.....	1
CAPÍTULO I.....	3
1. MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL.....	3
1.1. Antecedentes de la investigación.....	3
1.2. Planteamiento del problema.....	9
1.2.1. Formulación del problema.....	11
1.2.2. Sistematización del problema.....	11
1.3. Objetivos de la investigación.....	12
1.3.1. Objetivo general.....	12
1.3.2. Objetivos específicos.....	12
1.4. Justificación de la investigación.....	12
1.5. Marco de referencia de la investigación.....	13
1.5.1. El cooperativismo.....	13
1.5.2. Economía Popular y Solidaria en el Ecuador.....	18
1.5.3. Cooperativismo en el Ecuador.....	25
1.5.4. Cooperativas de transportes.....	26
1.5.5. Normativa legal vigente.....	28
1.5.6. Régimen tributario en el Ecuador.....	33
1.5.7. Normativa tributaria para las cooperativas de transporte terrestre de carga pesada 34	
1.5.8. Análisis financiero.....	40
1.5.9. Desempeño financiero en las cooperativas de transporte de carga pesada.	41
CAPÍTULO II.....	44
2. MARCO METODOLOGICO.....	44
2.1. Tipo de diseño, alcance y enfoque de la investigación.....	44
2.1.1. Diseño.....	44
2.1.2. Alcance.....	44
2.1.3. Enfoque.....	44
2.2. Métodos de la investigación.....	45

2.3.	Unidad de análisis, población y muestra.....	45
2.3.1.	Unidad de análisis.	45
2.3.2.	Población.	45
2.3.3.	Muestra.	46
2.4.	Variables de investigación, operacionalización.....	46
2.4.1.	Variables.	46
2.4.2.	Operacionalización De Variables.....	47
2.5.	Fuentes, técnicas e instrumentos para la recolección de información.....	48
2.5.1.	Fuentes	49
2.5.2.	Técnica.....	49
2.6.	Tratamiento de la información	49
CAPÍTULO III.....		50
3.	RESULTADOS Y DISCUSIÓN	50
3.1.	Análisis de la situación actual	50
3.2.	Presentación de Resultados	54
3.3.	Análisis de los resultados	60
CONCLUSIONES.....		66
RECOMENDACIONES.....		68
Bibliografía		69

INDICE DE TABLAS

Tabla 1: Dinamismo conceptual de los principios cooperativos	16
Tabla 2: Desafíos del cooperativismo	17
Tabla 3: Normativa Tributaria vigente para el sector transporte	38
Tabla 4: Beneficios tributarios para el sector transporte.....	39
Tabla 5: Indicadores financieros (fórmulas).....	41
Tabla 6: Criterios de selección de la Población	46
Tabla 7: Registro de cooperativas por cantones.....	51
Tabla 8: Años de fundación	51
Tabla 9: Historial de los Socios	52
Tabla 10: Tipo de servicios	52
Tabla 11: Facturación electrónica	53
Tabla 12: Variaciones del Estado de Situación Financiera	55
Tabla 13: Variaciones del Estado de Resultados	57
Tabla 14: Variaciones Certificados de Aportación	58
Tabla 15: Variaciones Bienes Inmuebles.....	60
Tabla 16: Datos para obtención de Indicadores Financieros (US \$).....	62
Tabla 17: Resultados de Indicadores Financieros.....	63

INDICE DE FIGURAS

Figura 1: Distribución de las cooperativas no financieras de la EPS en el Ecuador (número de Cooperativas)	5
<i>Figura 2: Distribución de cooperativas no financieras por sector (número de cooperativas)</i>	6
<i>Figura 3: Distribución del servicio de transporte de Manabí (número de Cooperativas)</i>	7
Figura 4: Distribución de cooperativas de carga pesada en la provincia de Manabí por cantones (número de Cooperativas).....	8
<i>Figura 5: Aspectos para el desempeño de Cooperativas No Financieras</i>	9
Figure 6: Índice de Precios al Consumidor	50
<i>Figure 7: Ingresos por puntos autorizados de emisión de facturas (US \$)</i>	54
<i>Figura 8: Situación Financiera (US \$)</i>	55
<i>Figure 9: Estado de Resultados (US \$)</i>	56
<i>Figura 10: Utilidad (US \$)</i>	57
<i>Figura 11: Composición del Patrimonio (US \$)</i>	58
<i>Figura 12: Certificados de Aportación (US \$)</i>	59
<i>Figura 13: Bienes Inmuebles (US \$)</i>	59

INTRODUCCION

Durante la última década el Estado ecuatoriano ha evolucionado en materia tributaria, poniendo en ejecución reformas basadas en cumplir con los principios establecidos en el Art. 300 de la Constitución del Ecuador.

Las reformas Tributarias de los últimos 15 años han sido de carácter progresista, buscando que paguen más los que más ganan; sin embargo, uno de los sectores que cuenta con exenciones del pago de Impuesto a la Renta (IR) es el de la Economía Popular y Solidaria (EPS), dentro del cual se encuentran las Cooperativas no Financieras.

La Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295 emitida por el Servicio de Rentas Internas (SRI), establece nuevos beneficios y regulaciones para los contribuyentes propietarios de vehículos destinados a actividades relacionadas al transporte terrestre.

La Resolución citada contiene regulaciones tributarias encaminadas a la protección de las actividades desarrolladas en forma asociativa y en concordancia con el Decreto Ejecutivo N° 1287, del 29 de diciembre del 2016 que determina que el servicio de transporte solo podrá ser realizado únicamente a través de las operadoras autorizadas por el Organismo competente, lo que permitirá combatir la competencia desleal e informal.

A raíz de esta Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295 el sector cooperativo toma un rol más dinámico dentro de la economía del país, lo que demuestra un claro reconocimiento por parte del Estado al trabajo social y de beneficio que realizan las cooperativas para sus integrantes; que de acuerdo a lo establecido en la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria (LOEPS) deben regirse por valores y principios y formas de organización; en sus relaciones sociales y actividades económicas, se regirán por los valores de justicia, honestidad, transparencia y responsabilidad social y fundamentarán sus acciones en los principios de la ayuda mutua, el esfuerzo propio, la gestión democrática, el comercio justo y el consumo ético.

El sector de Transporte de Carga Pesada de la provincia de Manabí, contribuye al desarrollo del sector productivo de la EPS, generando fuentes de trabajo directas e indirectas, fortaleciendo el sistema cooperativo y generando una economía inclusiva, interacción que conlleva a la construcción del tejido social y por tanto las cooperativas se convierten en gestoras del desarrollo territorial.

La presente investigación se enfoca en el desempeño financiero de las cooperativas de transporte de carga pesada, a partir de las reformas tributarias. Para este sector el desempeño implica dos aspectos fundamentales, primero el social que está relacionado con los miembros o socios y que deben apegarse a los principios de la EPS; y, el segundo es el aspecto económico que conlleva a que la actividad de transporte debe ser rentable para poder cumplir con la función social y que debe regirse de acuerdo a la normativa legal vigente.

La evaluación financiera constituye una herramienta que permite determinar si los resultados económicos obtenidos por la implementación de nuevas reformas tributarias, dirigidas al sector transporte terrestre, inciden en el desempeño de las cooperativas de carga pesada en Manabí.

CAPÍTULO I

1. MARCO TEÓRICO CONCEPTUAL

1.1. Antecedentes de la investigación

Desde la mirada de varias investigaciones que se han realizado por el reconocimiento del cooperativismo tenemos que “el origen del cooperativismo en el Ecuador se viene a dar como parte de la sociedad humana”, (Miño, 2013, p.24) esto es, justificando que el cooperativismo siempre ha existido como una práctica en el desarrollo del Estado, que se ha ejecutado a través de principios como la coordinación y organización a fin de lograr un objetivo común.

Un antecedente muy importante de destacar a efectos del tema investigativo propuesto, es que el Estado ecuatoriano “tiene una amplia trayectoria de cooperativismo de más de un siglo” (Poveda, Erazo, & Neira, 2017, p.10), línea de desarrollo que no solo está relacionado al ahorro y préstamos, también está ligado al sector no financiero, como son las cooperativas de transporte, producción, vivienda, servicios de comercialización, entre otros.

En la Constitución vigente se reconoce a la EPS como parte del sector económico, estableciendo que:

El sistema económico es social y solidario; reconoce al ser humano como sujeto y fin; propende a una relación dinámica y equilibrada entre sociedad, Estado y mercado, en armonía con la naturaleza; y como objetivo, garantizar la producción y reproducción de las condiciones materiales e inmateriales que posibiliten el buen vivir. (Constitución de la República del Ecuador, 2008, Art. 283)

Reconocimiento constitucional que “da origen a la aplicación de enfoques integrales que ya venían practicándose en varios países de América Latina, orientados hacia el crecimiento de los países a través del fortalecimiento social” (Poveda et al., 2017, p.12).

En Europa nació el concepto de Economía Social y Solidaria, mientras que, en América Latina surge el concepto de Economía Popular, que se fundamenta en “la fuerza popular que posibilite la transformación social mediante un proyecto de sociedad alternativa a la globalización neoliberal, prestando así mayor atención a problemas como son la pobreza, el subdesarrollo y la exclusión social” (Márquez, 2013, p.13). Pues bien, en Latinoamérica surge el Sistema Económico Solidario como una insurrección a los problemas que se suscitaron en el modelo neoliberal y se muestra como una respuesta a la defensa de la vida, bajo la perspectiva de no eliminar ni al mercado ni al dinero, sino de que la sociedad participe de forma social de los procesos económicos.

Una vez definido el sistema de la EPS es necesario volver al fundamento constitucional. La Constitución ecuatoriana dispone que:

El sistema económico se integrará por las formas de organización económica pública, privada, mixta, popular y solidaria, y las demás que la misma Constitución determine y la Economía Popular y Solidaria se regulará de acuerdo con la ley e incluirá a los sectores cooperativistas, asociativos y comunitarios. (Constitución de la República del Ecuador, 2008, Art. 283)

Sobre esa base constitucional, en el año 2011 se aprobó la Ley de Economía Popular y Solidaria (LOEPS), misma que estableció que las organizaciones del sector popular y solidario están determinadas en dos grupos: sector financiero y sector no financiero (Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, 2011).

Las organizaciones no financieras forman parte del sector real de la economía. Las actividades realizadas por estas formas de organización, según la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (SEPS), ha permitido que se consolide este sector y con ello se han generado procesos de redistribución de la riqueza más interesantes.

Las organizaciones no financieras de la EPS están conformadas por:

- ✓ Cooperativas de Producción,
- ✓ Cooperativas de Consumo,

- ✓ Cooperativas de vivienda,
- ✓ Cooperativas de servicios,
- ✓ Asociaciones productivas, y,
- ✓ Organizaciones comunitarias.

Estas Organizaciones presentan una gran pluralidad en las actividades económicas que ofertan, interactuando a través del desarrollo de procesos productivos, de intercambio, comercialización, financiamiento y consumo de bienes y servicios por medio de relaciones basadas en la solidaridad, cooperación y reciprocidad con el fin de propender el desarrollo social, mejoramiento de la calidad de vida de sus socios y satisfacer necesidades.

De acuerdo al catastro de la SEPS a diciembre-2018 se registran a nivel nacional 2.712 cooperativas no financieras, de las cuales 207 (7,63%) se encuentran en la provincia de Manabí, ocupando el tercer lugar después de Pichincha y Guayas, como se muestra en la figura N° 1.

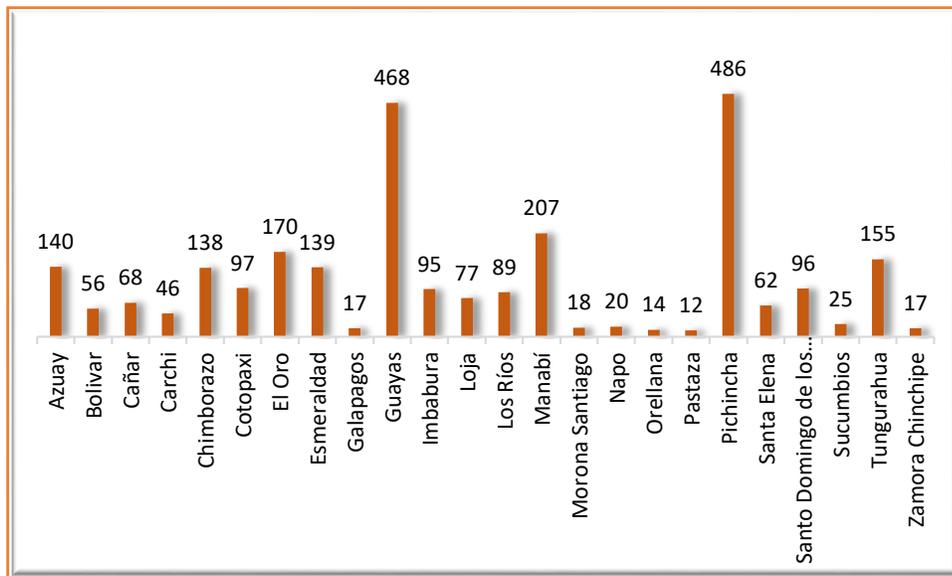


Figura 1: Distribución de las cooperativas no financieras de la EPS en el Ecuador (número de Cooperativas)

Fuente: Catastro Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, diciembre/2018

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

De las 2.712 cooperativas no financieras registradas a nivel nacional, corresponde al sector transporte 1.857 equivalentes al 69%; 440 al sector agropecuario que representan el 16% y 415 de servicios que constituyen el 15%; como se presenta en la figura N° 2.

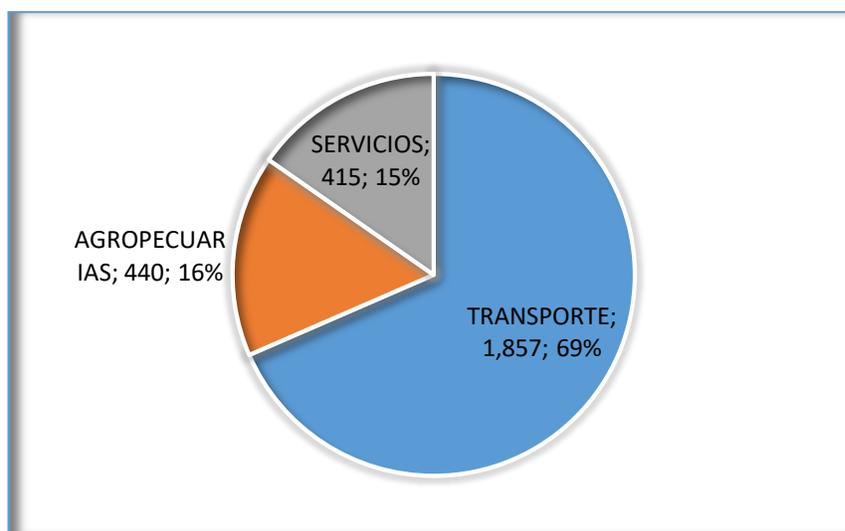


Figura 2: Distribución de cooperativas no financieras por sector (número de cooperativas)

Fuente: Catastro Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, diciembre/2018

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

De las 1857 cooperativas de transporte a nivel nacional, en la provincia de Manabí se encuentran registradas 134 Cooperativas en este sector, equivalente al 7,2%, brindando servicio público y privado; urbano, intercantonal, interprovincial y nacional. Las principales actividades que realizan estas cooperativas corresponden a: movilización de pasajeros, transporte escolar, transporte de carga liviana y pesada, encontrándose dentro de esta categoría el traslado de: encomiendas, alimentos (frutas, legumbres, granos), semovientes, materiales para la construcción, mudanza, entre otras.

De las 134 cooperativas de transporte registradas en la provincia de Manabí, 19 cooperativas se encuentran inscritas dentro del servicio de transporte de carga pesada, que representan el 14,18% del total provincial, como se aprecia en la figura N° 3.

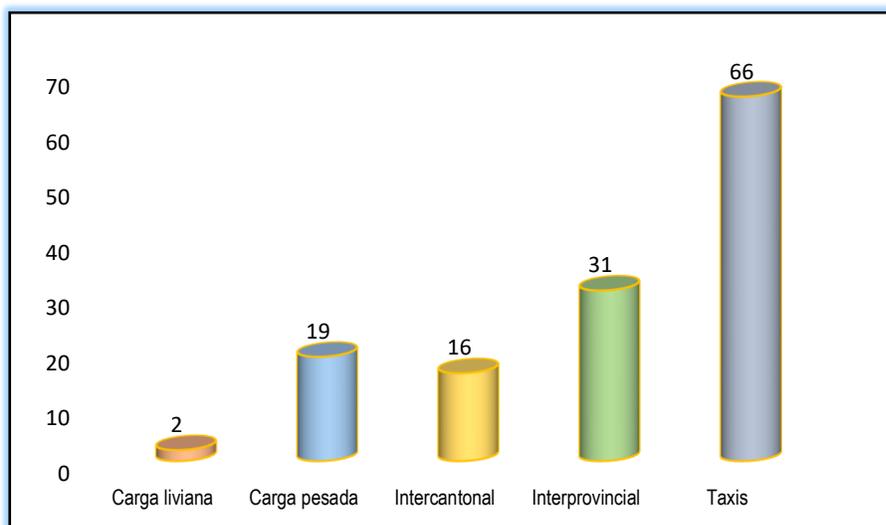


Figura 3: Distribución del servicio de transporte de Manabí (número de Cooperativas)
Fuente: Catastro Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, diciembre/2018
Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

El servicio de transporte de carga pesada es importante para el desarrollo de la economía del país, dado que el transporte terrestre se considera como una de las modalidades de logística más utilizada en el mundo, se constituye en el tramo de mayor significación debido a que todo el transporte utiliza la modalidad terrestre como complemento; posibilitando el acceso a recursos, materias primas, bienes, insumos, etc. Facilitando la adquisición de bienes por razones de distancia.

Las 19 cooperativas de transporte de carga pesada que se encuentran registradas en la provincia de Manabí, se localizan solo en 6 de 22 cantones, teniendo que 11 de estas cooperativas que representan el 58% se concentran en la zona centro de la provincia, en los cantones Portoviejo, Montecristi y Manta; esto por la cercanía al puerto de Manta, como se detallan en la figura N° 4.

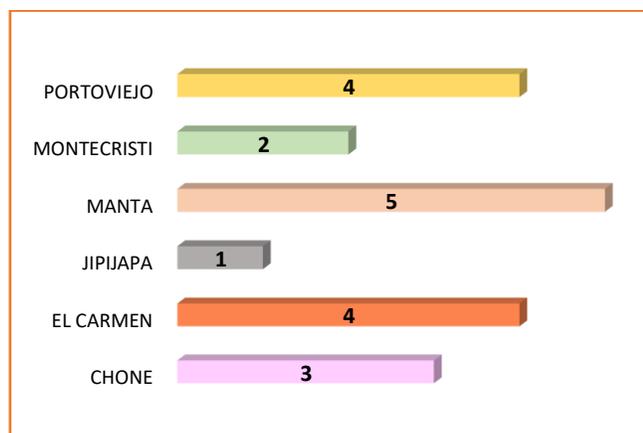


Figura 4: Distribución de cooperativas de carga pesada en la provincia de Manabí por cantones (número de Cooperativas)

Fuente: Catastro Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, diciembre/2018

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

El tema de la presente investigación se enfoca en el desempeño financiero de las cooperativas de transporte de carga pesada a partir de las reformas tributarias contenidas en la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295 lo que implicó cambios en sus actividades administrativas.

Para Torres, (2011) el desempeño tiene dos dimensiones que no se pueden obviar “una claramente social de los socios miembros que da cuenta del origen mismo de la cooperativa y otra económica que se traduce en que el funcionamiento debe ser rentable para poder cumplir adecuadamente la función social” (p. 1).

Para el desempeño de las cooperativas de carga pesada en la provincia de Manabí se consideran dos principios esenciales, primero el sindical que está relacionado con los miembros o socios y que deben apegarse a los principios de la

EPS; y, el segundo es el económico que persigue a que la actividad de transporte debe generar utilidades y así poder responder con el fin social y que debe regirse de acuerdo a la normativa legal vigente, aspectos que se ilustran en la figura N° 5.

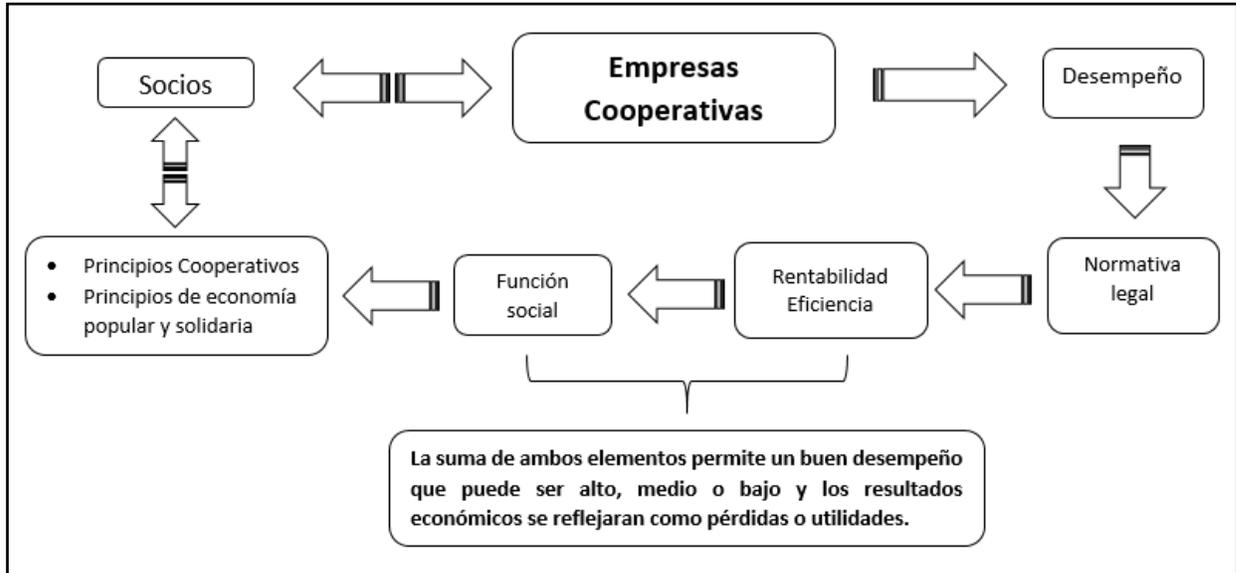


Figura 5: Aspectos para el desempeño de Cooperativas No Financieras

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

1.2. Planteamiento del problema

Ley de Tránsito vigente, dispone que, que el transporte comercial, debe ser prestado únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas.

Por otro lado, el SRI como entidad encargada de la recaudación de tributos a través de la gestión de la política tributaria, ejerce la potestad normativa atribuida al Director General, quien “expedirá resoluciones, circulares o disposiciones de carácter general y obligatorio” (Ley de creación del Servicio de Rentas Internas, 1997), indispensables y necesarias para la aplicación de las normas que rigen el sistema tributario del Ecuador, para lo cual debe garantizar armonía con otras normas, incluida la Ley que regula el transporte terrestre en el Ecuador.

En virtud de dicha potestad normativa y con el objeto de efectivizar lo dispuesto en el Art. 57 de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, a fin de establecer regulaciones para el cumplimiento de los deberes

formales de los contribuyentes, que ejercen la actividad de transporte terrestre, el SRI expidió la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295, publicada en el Registro Oficial No 3 del martes 30 de mayo del 2017; cuyo cumplimiento es obligatorio para los socios de cooperativas de transporte o accionistas de operadoras de transporte terrestre que realizan la actividad de transporte comercial, excepto taxis.

La Resolución citada establece que los contribuyentes que se encontraban inscritos en el Registro Único de Contribuyentes (RUC) con actividades de transporte comercial, en las que se encuentran incluidos socios de compañías o cooperativas, que venían realizando esta actividad económica de transporte terrestre de carga pesada como persona natural (individual), debían actualizar el RUC y pertenecer a una operadora de transporte autorizada por la ANT, puesto que dicha operadora es la única facultada para la emisión de comprobantes de ventas por dicho servicio.

Esto ha generado cambios significativos, no solamente para los socios de las compañías y cooperativas de transporte terrestre, que venían prestando dicho servicio como persona natural¹, sino también en las operadoras del servicio de transporte de carga pesada, éstas últimas objeto de la presente investigación, que a partir de dicha Resolución debían implementar nuevos mecanismos de facturación, lo que evidentemente incide en su desempeño financiero e implica cambios en sus actividades administrativas.

La problemática de la presente investigación se centra en las regulaciones tributarias para la actividad del transporte terrestre contenidas en la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295 y como esas reformas han incidido en el desempeño financiero de las cooperativas de transporte de carga pesada en la provincia de Manabí.

¹ Son personas que realizan una actividad económica, que están obligadas a inscribirse en el Registro Único de Contribuyentes RUC, a emitir y entregar comprobantes de ventas autorizados por el Servicio de Rentas Internas SRI, por todas sus transacciones y deben presentar declaración de impuestos de acuerdo a su actividad económica.

El análisis del desempeño financiero de las cooperativas de transporte en Manabí a partir la Resolución en mención, permitirá revisar si las regulaciones tributarias establecidas por el SRI son efectivas para el sector cooperativo escogido, por lo que será necesario determinar si las reformas garantizan el cumplimiento de los principios de la EPS, establecer la incidencia en los ingresos operativos y capital social y por último examinar los cambios implementados en las actividades administrativas; considerando que el cooperativismo se constituye como un sistema multidimensional que posibilita la relaciones con una visión de igualdad de oportunidades de crecimiento, de respeto por lo humano y por la diversidad cultural; sistema que se fundamenta en la LOEPS que posibilita la reconstrucción de la institucionalidad del sistema cooperativo.

1.2.1. Formulación del problema

¿En qué medida han incidido las reformas tributarias establecidas para la actividad transporte terrestre en el desempeño financiero del sector cooperativo de transporte de carga pesada de la provincia de Manabí?

1.2.2. Sistematización del problema

- ¿De qué manera permiten las reformas tributarias el cumplimiento de los principios de la Economía Popular y Solidaria?
- ¿Cuáles son los factores de incidencia de las reformas tributarias en los ingresos operativos y capital social de las cooperativas de transporte de carga pesada de Manabí?
- ¿Qué cambios han implementado en las actividades administrativas las cooperativas de transporte de carga pesada de Manabí por las reformas tributarias?

1.3. Objetivos de la investigación

1.3.1. Objetivo general

Analizar cómo las reformas tributarias contenidas en la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295, incidieron en el desempeño financiero del sector cooperativo de transporte de carga pesada de la provincia de Manabí, durante el período 2015 a 2018.

1.3.2. Objetivos específicos

- Determinar si las reformas tributarias garantizan el cumplimiento de los principios de la Economía Popular y Solidaria.
- Establecer la incidencia de las reformas tributarias en los ingresos operativos y capital social de las cooperativas de transporte de carga pesada de Manabí.
- Conocer los cambios implementados en las actividades administrativas de las cooperativas de transporte de carga pesada de Manabí por las reformas tributarias.

1.4. Justificación de la investigación

El presente estudio soporta su importancia en la necesidad de conocer y analizar si las reformas tributarias promulgadas en la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295, publicada en el Registro Oficial No 3 del martes 30 de mayo del 2017 inciden en el desempeño financiero de las cooperativas de carga pesada en la provincia de Manabí, considerando que desde la vigencia de la Constitución Ecuatoriana aprobada en el año 2008 se busca reconocer, fomentar y fortalecer al sector de la EPS.

El sector de Transporte de Carga Pesada de la provincia de Manabí, contribuye al desarrollo del sector productivo de la EPS, generando fuentes de trabajo directas e indirectas, fortaleciendo el sistema cooperativo y generando una

economía inclusiva, interacción que conlleva a la construcción del tejido social y por tanto las cooperativas sujetas de estudio se convierten en gestoras del desarrollo territorial.

En este sentido, el tema investigativo permite establecer la incidencia que tiene la aplicación de las reformas tributarias, en el desempeño financiero de las cooperativas de carga pesada de Manabí, que se analiza a la luz de los principios que rigen a la EPS de la cual forman parte, lo que justifica también su relevancia social, considerando que el cooperativismo es una actividad cuyo fundamento central es la reciprocidad, que busca un equilibrio perfecto entre lo económico y lo social.

El presente estudio ha sido factible realizarlo debido a que se dispone con una amplia gama de información secundaria de carácter pública que está disponibles en las páginas web de instituciones del Estado ecuatoriano como: Servicio de Rentas Internas (SRI), Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (SEPS) y Agencia Nacional de Tránsito (ANT). Siendo factible realizarlo, porque se cuentan con los recursos económicos, materiales y humanos, que son necesarios para el cumplimiento de los objetivos propuestos.

1.5. Marco de referencia de la investigación

1.5.1. El cooperativismo

Sector cooperativo

Las cooperativas son unidades económicas integradas por un grupo de personas que se unen de manera voluntaria, buscan su bienestar común y su actuar se rige de manera que acuerden sus socios.

La Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, establece al sector cooperativo:

Es el conjunto de cooperativas entendidas como sociedades de personas que se han unido en forma voluntaria para satisfacer sus necesidades económicas, sociales y culturales en común, mediante una empresa de propiedad conjunta y de gestión democrática, con personalidad jurídica de derecho privado e interés social. (LOEPS, 2011, Art. 21).

Las cooperativas son organizaciones constituidas por personas que se unen conjuntamente para lograr una finalidad social, económica y cultural, que tienen un interés social; las cooperativas de transporte terrestre cumplen con esta finalidad y son el objeto central del presente estudio.

La esencia del cooperativismo se constituye en valores como la cooperación y la solidaridad, “en oposición a los valores actuales de individualismo y competición, característicos de la globalización” (Marcuellos & Saz, 2008, p.65).

Mugarra (2005) sostiene que “las cooperativas son ricas en capital social” (p.308), criterio acertado considerando que en la medida que el capital social favorece la confianza y la cooperación entre actores, éstas logran estimular su desarrollo y cumplir con sus fines. Mozas, Parras, Moyano, Murgado, & Senise (2005) creen que el capital social contribuye “a la supervivencia del entorno en el que llevan a cabo su actividad” (p.52).

Principios del cooperativismo

El cooperativismo se ha ido adecuando a nuevas realidades económicas que han ido apareciendo en los diferentes Estados, esto se ha generado “porque su organización interna y externa es propicia para poder ser competitivas en los mercados” (Ruiz & Quesada, 2014, p. 900).

En este sentido, los principios y valores del cooperativismo “son un intangible” (Hall, 1991, p. 136), puesto que generan mayor capital social a las organizaciones de éste sector de la economía y que ayudan incluso a mejorar la

competitividad de éstas organizaciones, y que según Gómez y Miranda (2006) deben “de tomarse como un activo intangible estratégico” (p. 38). La intangibilidad de estas cooperativas toma un aspecto más importante en el Ecuador, en donde éstas representan el 69% del total que pertenecen al sector no financiero de la Economía Popular y Solidaria, donde se constituyen como un punto de inflexión frente a otras actividades económicas.

Ruiz y Martín (2011) consideran que “las cooperativas tienen un amplio margen de mejora, tan importante, o más, que el resto de empresas, pues, junto con la conceptualización de intangibilidad” (p. 93), lo que guarda relación con los principios de la Economía Popular y Solidaria que a continuación se analizan.

Gallego (2008) afirma que: “Los principios pueden ser esenciales en la interrelacionalidad de las cooperativas, y no sólo en esto, sino que también lo son en el entorno en el que desarrollan su actividad” (p. 14). Este mismo autor analiza que los principios se han ido modificando; actualmente están en vigor los que han sido definidos por la Alianza Cooperativa Internacional (ACI), que es conocida por ser la portavoz de las cooperativas en el mundo, constituyéndose en una de las organizaciones no gubernamentales más antiguas que en la actualidad tiene más de un millón de miembros cooperativos.

La ACI desde el año 1995 ha promovido la revisión de los principios y valores, a partir de la Declaración de Identidad Cooperativa, principios y valores que estuvieron vigentes 170 años de historia, pero que era necesario agregar nuevos elementos para una mejor interpretación; la evolución de los principios cooperativos desde 1966 a 1995 se muestran en la tabla N° 1.

Tabla 1: Dinamismo conceptual de los principios cooperativos

Evolución Principios de la Alianza Cooperativa Internacional – ACI		
1966		1995
Adhesión libre	Organizaciones abiertas para todas aquellas personas dispuestas a utilizar sus servicios y aceptar las responsabilidades que conlleva.	Acceso voluntario
Control democrático	Organizaciones democráticas controladas por sus miembros participando en la definición de políticas y en la toma de decisiones.	Gestión democrática
Interés limitado al capital	Contribución equitativa de los miembros y control democrático del capital.	Participación económica
Retorno de excedente	Organizaciones autónomas de ayuda mutua controladas por su miembros aunque reciban capital de fuentes externas.	Autonomía organizativa
Educación Cooperativa	Las cooperativas brindan educación y capacitación a sus miembros, a sus dirigentes electos, gerentes y empleados, de tal manera que contribuye al desarrollo de sus cooperativas.	Educación y formación
Integración	La cooperativa trabaja para el desarrollo sostenible de la comunidad, del entorno, por medio de políticas aceptadas por sus miembros.	Inversión en el entorno
Irrepartibilidad de la reserva cooperativa	Las cooperativas sirven a sus miembros más eficazmente y fortalecen el movimiento cooperativo trabajando de manera conjunta por medio de estructuras locales, nacionales regionales e internacionales.	Cooperación cooperativa

Fuente: Alianza Cooperativa Internacional

Elaboración: Madeline Párraga Muñoz

Lafleur (2002) afirmó que “el sector cooperativo, a partir de esos principios, presentaba algunos desafíos completamente diferenciados, teniendo en cuenta las especificaciones del sector” (p. 8), que los describió como se refieren en la tabla N° 2.

Tabla 2: Desafíos del cooperativismo

Desafío	Descripción
De la participación	La gestión participativa para definir las líneas estratégicas de la cooperativa.
De la intercooperación de negocios sectoriales	Agrupamiento de cooperativas de producción para ofrecer servicios, mejorar costos, aprovechar economías de escala, en beneficio del conjunto, sobre la individualidad.
De inversión y capitalización	Aportaciones de los socios cooperativistas para la puesta en marcha y capitalización de una cooperativa ante la limitación para encontrar fuentes de financiamiento externa para los fondos de la cooperativa.
Del servicio / producto	Ofrecimiento de un producto / servicio a los socios cooperativistas a un precio mas competitivo que en el mercado externo a la cooperativa, conseguido gracias a la unión de los cooperativistas.
De la segmentación	Una cooperativa no puede segmentar a sus asociados por la libertad de asociación a la misma, por lo que no puede seleccionar los socios que le resultan más rentables o útiles.
De la relación de uso	El fin último no es la maximización de ganancias sino la maximización del valor de uso de una necesidad. Esta relación de uso limita a la cooperativa a las necesidades de sus miembros.
Del desarrollo local	La cooperativa se encuentra destinada a tener una dinámica local para el desarrollo de su entorno, como uno de sus objetivos primordiales.
De la educación cooperativa	La educación cooperativa parte de la promesa de la reinversión de los beneficios en el desarrollo del entorno en el que se lleva a cabo su actividad.

Fuente: Lafleur, 2002

Elaboración: Madeline Párraga Muñoz

Es precisamente el cumplimiento de estos principios cooperativos lo que se traduce en un valor intangible, que diferencia a las cooperativas de otras organizaciones que pueden tener una misma actividad o una similar, pero cuya naturaleza jurídica y finalidad es distinta, pues responde a una economía e interés de carácter social. En este sentido, Juliá y Gallego (2016) sostienen que “los principios cooperativos son la materialización de sus objetivos socio-económicos” (p. 144).

Hay quienes consideran que los principios cooperativos constituyen un elemento divergente “que pueden proporcionar ciertas ventajas y permitir que las cooperativas partan de una situación favorable para hacer frente a los retos generados por los rápidos e incesantes cambios de su entorno” (Mozas et al., 2005, p. 42). Siendo así, que el cumplimiento de los principios cooperativos permite a las cooperativas solucionar y enfrentar situaciones que son externas a su organización.

Las cooperativas desarrollan sus actividades de conformidad los principios que pueden incidir en “generar una red de relaciones socio-económicas (capital relacional) y socio-políticas (capital social) propicias, y así generar confianza para la cooperación entre empresas y entre éstas y el sistema científico-tecnológico” (Gallego, 2008, p. 7).

Es importante establecer que los principios que rigen a las cooperativas, deben ser aplicados en todos los aspectos, incluido en la expedición de políticas públicas, en las que se encuentran inmiscuidas las reformas tributarias. Por ello la importancia del presente trabajo, no solo radica en analizar el contenido y alcance de las reformas tributarias que rigen a las cooperativas, sino también verificar si su aplicación permite el cumplimiento de dichos principios.

1.5.2. Economía Popular y Solidaria en el Ecuador

El Plan Nacional del Buen Vivir 2013-2017 estableció que:

La Constitución del 2008 provocó una transformación profunda en la matriz institucional, al sentar las bases para construir y consolidar un sistema económico justo, democrático, productivo, solidario y sostenible basado en la distribución igualitaria de los beneficios del desarrollo, de los medios de producción, de la generación de trabajo digno, en un entorno que recupere y conserve la naturaleza y promueva un desarrollo territorial equilibrado y equitativo.

A partir de esa concepción se reconocen a las cooperativas como parte de la EPS, dándole importancia a las que hacen parte del sector no financiero, grupo en

el cual se encuentran enmarcadas las de transporte de carga pesada, que son las escogidas para desarrollar la presente investigación.

De igual manera y como ente de control tributario está el SRI, organismo autónomo del Estado, cuya función principal es el cobro de los impuestos, a partir de una base de datos de contribuyentes y que dentro de sus funciones tiene la preparar estudios de reforma a la legislación tributaria.

Tal como lo expone Aghón (2010) “Las actividades comerciales enfocadas tanto en los bienes como en los servicios son de gran importancia para el desarrollo de las sociedades” (p. 35), esto desde el punto de vista colectivo como individual, aunque claramente cuando se ejercen de manera organizada a través de la asociatividad implican mayores beneficios, debido a que se persigue un bienestar en común de los integrantes de la organización.

Sobre el cooperativismo Macías (2016) afirma que éste:

...emplea directrices dentro de las cuales se busca el bienestar social y económico de todos sus integrantes, lo que implica una forma organizada de laborar distribuyendo de manera equitativa los ingresos generados en base al esfuerzo por conseguirlos; por otra parte, la inversión no se encuentra diferenciada, ya que todos aportan por igual para llegar a las metas conjuntas establecidas. (p. 4)

La SEPS es el órgano de control que se instituyó para asegurar que el ejercicio de las actividades a través de las cooperativas de transporte sea efectuado de acuerdo a las políticas de balance social que se encuentran contenidas en el régimen jurídico que rige a quienes integran el sistema de economía popular y solidario, incluidas las cooperativas de transportes, el cual contiene a la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria (LOEPS).

Se denomina Economía Popular y Solidaria a la “forma de organización económica donde sus integrantes desarrollan procesos de producción, intercambio, comercialización, financiamiento y consumo de bienes y servicios ya sea en forma individual o colectivamente, para satisfacer sus necesidades y generar ingresos” (Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, 2011, Art. 1).

La EPS como su nombre lo denota se encuentra basada en las relaciones de solidaridad, cooperación y reciprocidad, con el fin de privilegiar el trabajo y al ser humano como sujeto, estando orientada al desarrollo del buen vivir, por sobre el lucro y la acumulación de capital. Uno de sus rasgos esenciales es que se consolida como un modelo económico que se encuentra basado esencialmente en las personas, siendo creado por y para ellas.

Las cooperativas realizan actividades denominadas de interés común tales como “producción, distribución, circulación, financiamiento y consumo de bienes y servicios, para lo cual comparten recursos, se abastecen de insumos, captan y administran ahorros, venden bienes y servicios en el mercado, que resultan del trabajo conjunto de sus cooperados o propietarios” (Ministerio de Inclusión Económica y Social, 2011, p. 29).

Se propone entonces, alcanzar un sistema económico “social y solidario”; línea constitucional que reconoce al ser humano como “sujeto y fin”, y que tiene como objeto garantizar “una relación dinámica y equilibrada entre sociedad, Estado y mercado, en armonía con la naturaleza” (Constitución de la República del Ecuador, 2008, Art. 283); todo esto en últimas pretende posibilitar o hacer efectivo el buen vivir, otra premisa reconocida en la Constitución vigente.

La expedición de la LOEPS (2011) supuso un hito en la visibilidad de la Economía Popular y Solidaria en el país, estableciendo una definición explícita de lo que se entiende por Economía Popular y Solidaria:

La forma de organización económica, donde sus integrantes, individual o colectivamente, organizan y desarrollan procesos de producción, intercambio, comercialización, financiamiento y consumo de bienes y servicios, para satisfacer necesidades y generar ingresos, basadas en relaciones de solidaridad, cooperación y reciprocidad, privilegiando al trabajo y al ser humano como sujeto y fin de su actividad, orientada al Buen Vivir, en armonía con la naturaleza, por sobre la apropiación, el lucro y la acumulación de capital. (Art. 1)

Es por ello que el sector de la Economía Social y Solidaria es un componente clave para el proceso de cambio y de transformación que Ecuador ha vivido en los últimos años. Lo que se pretende es la construcción de una mejor sociedad, orientada hacia la participación solidaria en la economía y que responda a un interés social que contribuya a la construcción del buen vivir.

Goya (2015) destaca que “el reconocimiento y apoyo a la Economía y Finanzas Populares y Solidarias se han materializado a través de otra serie de políticas y acciones estatales que expresan tanto el cumplimiento de los mandatos constitucionales, como la voluntad política gubernamental de llevarlos a efecto” (p. 20).

Es importante definir cuál es el régimen jurídico de la Economía Popular y Solidaria, mismo que se detalla a continuación:

- Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria.
- Reglamento a la LOEPS.
- Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.
- Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública.
- Código Orgánico de Organización Territorial, Autonomía y Descentralización, entre otras.

Principios de la Economía Popular y Solidaria

La Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria (2011), en su Art. 4 establece que los que participen en la Economía Popular y Solidaria se rigen por los siguientes principios:

- a) La búsqueda del buen vivir y del bien común;
- b) La prelación del trabajo sobre el capital y de los intereses colectivos sobre los individuales;
- c) El comercio justo y consumo ético y responsable;
- d) La equidad de género;

- e) El respeto a la identidad cultural;
- f) La autogestión;
- g) La responsabilidad social y ambiental, la solidaridad y rendición de cuentas;
y,
- h) La distribución equitativa y solidaria de excedentes. (Art. 4)

La búsqueda del buen vivir y del bien común, es adversa a la concentración de la riqueza, como principio de la Economía Popular y Solidaria apunta “a facilitar una relación dinámica y equilibrada entre el Estado, la sociedad civil y el mercado, conformando una relación armónica con la naturaleza que redundará en bien común” (Ortiz, 2015, p. 1), es decir, en el marco de las cooperativas de transporte terrestre es el bien que beneficia al conjunto de personas que participan en esa actividad económica, de manera directa los socios y quienes se benefician del servicio de transporte; y , por otro lado, de manera indirecta se encuentran quienes son parte complementaria de esta actividad.

La prelación del trabajo sobre el capital y de los intereses colectivos sobre los individuales, como principio de la EPS, implica tres aspectos fundamentales: que los socios tienen iguales derechos y obligaciones; que las decisiones son tomadas en relación a los socios que la integran y no al capital que hayan aportado; y, lo que prevalece es el trabajo del socio para el cumplimiento de los objetivos de la colectividad, que en el caso de las cooperativas de transporte de carga pesada es cumplir las necesidades del Estado y de las personas naturales y jurídicas.

El comercio justo y consumo ético y responsable como principio de la EPS tiene tres elementos: el comercio justo concibe que se debe garantizar mayor estabilidad de los precios y de quienes producen los bienes o prestan los servicios, permitiéndoles mejorar sus niveles de vida, que deben ser regulados y equilibrados en razón no solo del intercambio, sino de la integración de los costos sociales y ambientales para lograr un precio justo; el consumo ético

permite valorar las elecciones justas, solidarias y ecológicas, basado en dos premisas primordiales: la búsqueda de información y las relaciones de los niveles de consumo como una opción ética que tiene como finalidad el bienestar social; y, el consumo responsable que se aplica al consumidor, quien debe atender no solo a su interés personal sino al bienestar colectivo.

La equidad de género y la identidad cultural como principios rectores de las cooperativas, garantizan que la participación de hombres y mujeres sea de manera equitativa y sin discriminación, bajo las premisas constitucionales que garantizan su igualdad y su inclusión.

La autogestión como principio de la EPS incluye valores mediante los cuales los socios enfrentan y resuelven sus dificultades comunes, es decir, donde la auto organización social y comunitaria toma decisiones para solucionar sus propias necesidades.

La responsabilidad social es un principio de la EPS que implica que el sistema cooperativo puede mejorar la sociedad a través de actividades transparentes e íntegras; respaldado por el compromiso de los asociados. En el caso de las cooperativas de transporte terrestre cumplen un papel fundamental no solo para sus miembros, incluidos los trabajadores, sino también para toda la comunidad y el entorno en el que operan, puesto que es un servicio necesario para el desarrollo de las actividades económicas del país.

La responsabilidad ambiental es uno de los principios fundamentales que rige el sector de la EPS en el Estado ecuatoriano, que tiene como base los principios y garantías constitucionales que reconocen a la naturaleza como sujeto de derecho, y que implica que todas las actividades de este sector deben ejecutarse en armonía con la naturaleza, con mínima afectación al medio ambiente, a través de la aplicación de estrategias ambientales preventivas y correctivas.

La solidaridad es un principio que supone la reciprocidad entre los individuos, que no debe perseguir únicamente el beneficio de todos asociados,

debe servir también, para que esa asociación o cooperativa pueda contribuir en la mejora solidaria de la comunidad a la que pertenece.

La rendición de cuentas como principio de la EPS implica que exista transparencia en toda la actividad que realizan quienes conforman este sector de la economía, por lo que las cooperativas están obligadas a rendir cuentas para garantizar un buen gobierno cooperativo.

La distribución equitativa y solidaria de excedentes implica que las utilidades no precisamente sean repartidas para los socios, sino también utilizadas para mejorar otros aspectos como capacitación, mejora de infraestructura, mantenimiento o lo que el órgano de gobierno de la cooperativa resuelva.

Estos principios se justifican en la Constitución de la República, norma suprema en la que se establece que el desarrollo de las actividades económicas se hará de manera individual o agrupada, conforme a las nociones de solidaridad, responsabilidad social y ambiental. El cumplimiento de los principios que rigen a la Economía Popular y Solidaria permiten brindar mayor seguridad y confianza a todos los que participan de las actividades de las cooperativas.

Las cooperativas y asociaciones están en la obligatoriedad de registrarse en la Superintendencia de la Economía Popular y Solidaria, puesto que, de lo contrario podrán ser sancionadas de conformidad a la LOEPS, incluso con el cierre definitivo. De igual manera deben inscribirse en el RUC para realizar la actividad económica con fines impositivos y proporcionar información a la Administración Tributaria.

La SEPS es un órgano de control que supervisa el sector de la EPS, misma que puede solicitar información como: balances financieros, el listado de los socios y realizar visitas de control a las organizaciones.

Es así que ha quedado demostrado, con sustento doctrinario y jurídico, que la Economía Social constituye un nuevo sistema económico alternativo, regida por principios, que en medida de las políticas que se adopten, puede ser capaz de establecer un nuevo régimen que contribuya a la economía nacional; dentro de esas

políticas se encuentran las reformas tributarias contenidas en la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295 emitida por el SRI.

1.5.3. Cooperativismo en el Ecuador

Da Ros (2007) comenta que “la historia del cooperativismo en el Ecuador se remonta desde las épocas pre-coloniales, constituido por la organización comunitaria indígena que tenía como fin la cooperación y que buscaba la participación de sus miembros en la construcción de caminos, viviendas y obras que eran consideradas de larga duración” (p. 251).

A finales del siglo XIX, fueron formadas las primeras instituciones cooperativas en el Estado ecuatoriano, como fruto de la integración de diferentes grupos de artesanos, obreros, comerciantes y en general de empleados. Todas estas cooperativas eran entidades multifuncionales, que tenían como finalidad la de contribuir al bienestar de sus cooperados.

Es necesario mencionar que, desde el comienzo del cooperativismo en el Ecuador, su desarrollo fue lento e incluso presentó inconvenientes para su fortalecimiento, debido a la falta de un marco jurídico sólido y a la falta de apoyo estatal de la época. Siendo la primera norma que regulaba la materia, la Ley de Cooperativas del año 1937, expedida en el gobierno del presidente Alberto Enríquez Gallo, que tenía como objetivo fortalecer el sector cooperativo, sistematizar la economía tradicional y avivar la estructura de producción.

En la década de los 60, se generaron algunas reformas jurídicas en el ámbito del cooperativismo, especialmente en el sector agrario que impulsó la conformación de cooperativas de campesinos principalmente. En el año 1966, el Ecuador reconoce las recomendaciones de la 49 Conferencia Internacional del Trabajo, promulgando la segunda Ley de Cooperativas.

Actualmente, desde el año 2011 se encuentra vigente la Ley de Economía Popular y Solidaria, que regula al sector cooperativo financiero y no financiero.

A nivel mundial el cooperativismo es uno de los pilares que sostiene la economía; su historia en el Ecuador data desde hace más de un siglo y ha sido considerado como un modelo de desarrollo social, convirtiéndose actualmente en un sector estratégico en constante crecimiento y fortalecimiento para la Economía Popular y Solidaria.

1.5.4. Cooperativas de transportes

El cooperativismo en el Ecuador, y de manera general, no solo persigue la satisfacción de necesidades económicas, sino también de necesidades sociales y con ello ayudar al desarrollo del país. Una vez definido a las cooperativas y a la Economía Popular y Solidaria, es necesario analizar brevemente a las cooperativas de transportes, que será objeto de la investigación. De acuerdo con el Observatorio Valenciano de Economía Social (2013) se tiene que:

Las cooperativas de transportes tienen por objeto organizar y/o prestar servicios de transporte o bien realizar actividades que hagan posible dicho objeto. Pueden ser cooperativas de trabajo asociado o de transportes propiamente dicha, que agrupa a transportistas, conductores u otro personal con el fin de llevar a cabo el objeto social. (p. 1)

Las cooperativas de transportes se encuentran enmarcadas dentro de las cooperativas de servicios. Estas segundas son creadas con el fin de cumplir con las diferentes necesidades de los asociados o socios, existen diferentes tipos como lo son: de alquiler de maquinaria agrícola, de transporte, de seguros.

Las cooperativas de transporte, son relevantes en la economía de los países, considerando que “el transporte es un factor determinante en la oferta y la competitividad de productos y servicios que se ofrecen en mercados internos y de exportación, que contribuye de manera importante en la producción industrial y agrícola y facilita el acceso a servicios básicos como la salud y la educación” (Vinasco, 2012, p. 75). Este sector también es un gran generador de empleo y

permite el intercambio eficiente y oportuno de bienes y servicios entre las distintas regiones de un país.

Poveda et al. (2017), establecen que: “las cooperativas de transportes son una asociación de transportistas que se proponen en trabajar de manera organizada para así brindar un servicio de calidad y eficiente hacia un pueblo para mejorar dicho transporte y realizar prestamos de tipo internos” (p. 8).

La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (2008), publicada el 07 de agosto de 2008, creada con el objetivo de organizar, planificar, fomentar, regular, modernizar y controlar el transporte terrestre, tránsito y seguridad vial, establece que “el servicio de transporte público podrá ser prestado por el Estado u otorgado mediante contrato de operación a operadoras legalmente constituidas” (Art. 56).

Así mismo, el artículo 57 de la Ley señalada en el párrafo anterior, denomina al servicio de transporte comercial, al que se presta a terceras personas a cambio de una contraprestación económica, siempre que no sea servicio de transporte colectivo o masivo; además menciona que para operar un servicio comercial de transporte se requerirá de un permiso de operación, en los términos establecidos en dicha Ley y su Reglamento.

Dentro de esta clasificación el referido artículo señala que, entre otros, se encuentran el servicio de transporte de carga pesada, los cuales serán prestados únicamente por operadoras de transporte terrestre autorizadas para tal objeto y que cumplan con los requisitos y las características especiales de seguridad establecidas por la Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial (ANT).

Por otra parte, el artículo 189 del Reglamento para la aplicación de la Ley de Régimen Tributario Interno (2010) establece que: “La contratación de los servicios de transporte terrestre comercial, salvo los prestados por taxis, será realizada únicamente a través de las operadoras debidamente autorizadas por el organismo de tránsito competente” (Art. 189).

1.5.5. Normativa legal vigente para cooperativas

Las cooperativas de transporte terrestre, deben regirse a lo que estable la Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria, primordialmente en lo que respecta a:

Art. 13.- Normas contables. - Las organizaciones, sujetas a esta Ley se someterán en todo momento a las normas contables dictadas por la Superintendencia, independientemente de la aplicación de las disposiciones tributarias existentes.

Art. 21.- Sector Cooperativo. - Es el conjunto de cooperativas entendidas como sociedades de personas que se han unido en forma voluntaria para satisfacer sus necesidades económicas, sociales y culturales en común, mediante una empresa de propiedad conjunta y de gestión democrática, con personalidad jurídica de derecho privado e interés social.

Las cooperativas, en su actividad y relaciones, se sujetarán a los principios establecidos en esta Ley y a los valores y principios universales del cooperativismo y a las prácticas de Buen Gobierno Corporativo.

Art. 28.- Cooperativas de servicios. - Son las que se organizan con el fin de satisfacer diversas necesidades comunes de los socios o de la colectividad, los mismos que podrán tener la calidad de trabajadores, tales como: trabajo asociado, transporte, vendedores autónomos, educación y salud.

Art. 29.- Socios. - Podrán ser socios de una cooperativa las personas naturales legalmente capaces o las personas jurídicas que cumplan con el vínculo común y los requisitos establecidos en el reglamento de la presente Ley y en el estatuto social de la organización. Se excepcionan del requisito de capacidad legal las cooperativas estudiantiles.

La calidad de socio nace con la aceptación por parte del Consejo de Administración y la suscripción de los certificados que correspondan, sin perjuicio de su posterior registro en la Superintendencia y no será susceptible de transferencia ni transmisión.

Art. 32.- Estructura Interna. - Las cooperativas contarán con una Asamblea General de socios o de Representantes, un Consejo de Administración, un Consejo de Vigilancia y una gerencia, cuyas atribuciones y deberes, además de las señaladas en esta Ley, constarán en su Reglamento y en el estatuto social de la cooperativa. En la designación de los miembros de estas instancias se cuidará de no incurrir en conflictos de intereses.

Art. 33.- Asamblea General de Socios. - La Asamblea General es el máximo órgano de gobierno de la cooperativa y estará integrada por todos los socios, quienes tendrán derecho a un solo voto, sin considerar el monto de sus aportaciones y que podrá ser ejercido en forma directa o mediante delegación a otro socio. Sus decisiones y resoluciones obligan a todos los socios y a los órganos de la cooperativa.

Art. 38.- Consejo de Administración. - Es el órgano directivo y de fijación de políticas de la cooperativa, estará integrado por un mínimo de tres y máximo nueve vocales principales y sus respectivos suplentes, elegidos en Asamblea General en votación secreta, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de esta Ley.

Los vocales durarán en sus funciones el tiempo fijado en el estatuto social, que no excederá de cuatro años y podrán ser reelegidos por una sola vez.

Art. 39.- Presidente. - El presidente del Consejo de Administración lo será también de la cooperativa y de la Asamblea General, será designado por el Consejo de Administración de entre sus miembros, ejercerá sus funciones dentro del periodo señalado en el estatuto social y podrá ser reelegido por una sola vez mientras mantenga la calidad de vocal de dicho consejo, quien tendrá voto dirimente cuando el Consejo de Administración tenga número par.

Art. 40.- Consejo de Vigilancia. - Es el órgano de control interno de las actividades económicas que, sin injerencia e independiente de la administración, responde a la Asamblea General; estará integrado por un mínimo de tres y máximo cinco vocales principales y sus respectivos suplentes, elegidos en Asamblea General en votación secreta, de acuerdo a lo establecido en el Reglamento de esta Ley.

Los vocales durarán en sus funciones el tiempo fijado en el estatuto social, que no excederá de cuatro años y podrán ser reelegidos por una sola vez.

Art. 45.- Gerente. - El gerente es el representante legal, judicial y extrajudicial de la cooperativa, siendo de libre designación y remoción por parte del Consejo de Administración y será responsable de la gestión y de su administración integral, de conformidad con la Ley, su Reglamento y el estatuto social de la cooperativa.

Art. 47.- Atribuciones de los Órganos Internos. - Las atribuciones y deberes de la Asamblea General, de los Consejos de Administración y Vigilancia, del Presidente y Gerente, constan en la presente Ley y en su reglamento, sin perjuicio de las que se determinen en los estatutos sociales.

Art. 48.- Patrimonio. - El patrimonio de las cooperativas estará integrado por el capital social, el Fondo Irrepartible de Reserva Legal y otras reservas estatutarias y constituye el medio económico y financiero a través del cual la cooperativa puede cumplir con su objeto social.

Art. 49.- Capital social. - El capital social de las cooperativas será variable e ilimitado, estará constituido por las aportaciones pagadas por sus socios, en numerario, bienes o trabajo debidamente valuados por el Consejo de Administración.

Las aportaciones de los socios estarán representadas por certificados de aportación, nominativos y transferibles entre socios o a favor de la cooperativa.

Art. 50.- Fondo Irrepartible de Reserva Legal. - El Fondo Irrepartible de Reserva Legal lo constituyen las cooperativas para solventar contingencias patrimoniales, se integrará e incrementará anualmente con al menos el cincuenta por ciento (50%) de las utilidades y al menos el cincuenta por ciento (50%) de los excedentes anuales obtenidos por la organización. No podrá distribuirse entre los socios, ni incrementar sus certificados de aportación, bajo ninguna figura jurídica, y podrá ser distribuido exclusivamente al final de la liquidación de la cooperativa de acuerdo con lo que resuelva la Asamblea General.

También formarán parte del Fondo Irrepartible de Reserva Legal, las donaciones y legados, efectuados en favor de la cooperativa.

Art. 51.- Otras reservas. - Las cooperativas podrán, a más de la reserva legal, crear las reservas que, por la naturaleza de la entidad, considere necesarias.

Art. 52.- Utilidades. - Para efectos de la presente Ley se definen como utilidades todos los ingresos obtenidos en operaciones con terceros, luego de deducidos los correspondientes costos, gastos y deducciones adicionales, conforme lo dispuesto en esta Ley.

Art. 53.- Excedentes. - Son los valores sobrantes o remanentes obtenidos por las cooperativas en las actividades económicas realizadas con sus socios, una vez deducidos los correspondientes costos, gastos y deducciones adicionales, conforme lo dispuesto en esta Ley.

Art. 54.- Distribución de utilidades y excedentes. -Las utilidades y excedentes, en caso de generarse se distribuirán de la siguiente manera:

- a) Por lo menos el cincuenta por ciento (50%) se destinará al incremento del Fondo Irrepartible de Reserva Legal;
- b) Hasta el cinco por ciento (5%) como contribución a la Superintendencia, según la segmentación establecida; y,
- c) El saldo se destinará a lo que resuelva la Asamblea General.

Art. 83.- Definición y Clases. - Son las constituidas para prestar el servicio de transporte de personas o bienes, por vía aérea, terrestre, fluvial o marítima. No se podrán constituir sin el permiso de operación respectivo.

Art. 139.- Hecho Generador de Tributos. - Los actos solidarios que efectúen con sus miembros las organizaciones a las que se refiere esta Ley, como parte del ejercicio de las actividades propias de su objeto social, no constituyen hechos generadores de tributos; en cambio, los actos y demás operaciones que efectúen con terceros, están sujetos al régimen tributario común.

Las utilidades que pudieran provenir de operaciones con terceros y que no sean reinvertidos en la organización, gravarán Impuesto a la Renta, tanto para el caso de la organización, cuanto para los integrantes cuando éstos los perciban.

Art. 146.- Superintendencia de Economía Popular y Solidaria. - El control de la Economía Popular y Solidaria y del Sector Financiero Popular y Solidario estará a cargo de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, que se crea como organismo técnico, con jurisdicción nacional, personalidad jurídica de derecho público, patrimonio propio y autonomía administrativa y financiera y con jurisdicción coactiva.

En función a lo que determinan los Art. 28 y 29 de Ley Orgánica de Economía Social y Solidaria, citados en los párrafos anteriores, los socios de la Cooperativas de transporte son dueños de los vehículos y para ejercer la actividad de transporte terrestre deben cumplir con:

- Inscribirse en el RUC en la cual debe constar como actividad económica la de transporte y contar con el Permiso de Operación vigente de la cooperativa de la cual es socio; Permiso en el cual debe constar los datos del vehículo que presta el servicio.
- Emitir factura por los servicios de transporte prestados a la cooperativa a la que pertenece.
- Realizar declaraciones de: Impuesto al Valor Agregado (IVA), Impuesto a la Renta y presentación de Anexos Transaccionales Simplificados (ATS).
- Asumir como gastos directos los relacionados con: contratación de personal (chofer, estibadores, etc), afiliación al IESS, contratación de seguro de vehículos, combustible, mantenimiento, matriculación vehicular, entre otros.

La Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno, en el Art. 56, numeral 1 determina:

- “Se encuentran gravados con tarifa cero los siguientes servicios: Los de transporte nacional terrestre y acuático de pasajeros y carga, así como los de transporte internacional de carga y el transporte de carga nacional aéreo

desde, hacia y en la provincia de Galápagos. Incluye también el transporte de petróleo crudo y de gas natural por oleoductos y gasoductos”.

- No obstante, los bienes y servicios adquiridos para brindar el servicio de transporte, como: Insumos, combustible, repuestos y accesorios, aceites y lubricantes, servicio de mantenimiento, etc. gravan IVA 12% lo que incide en el costo final del transporte o valor del flete.
- Sin embargo, en el Art. 66, Art. innumerado, considera que el transporte terrestre público de pasajeros en buses de servicio urbano, cuya tarifa es fijada por la Autoridad competente tiene derecho a solicitar al Servicio de Rentas Internas la devolución del IVA que hayan pagado en la compra local de chasis y carrocerías utilizados para giro de su negocio.

1.5.6. Régimen tributario en el Ecuador

Miño (2013) sostiene que “todo sistema tributario se sustenta en la legislación creada por el país de origen. Esta debe sujetarse necesariamente a la Constitución Política, que es la máxima ley en las repúblicas democráticas” (p. 37).

La Constitución actual, determina que el Régimen Tributario se regirá por:

Principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria. Se priorizarán los impuestos directos y progresivos. La política tributaria promoverá la redistribución y estimulará el empleo, la producción de bienes y servicios, y conductas ecológicas, sociales y económicas responsables (Constitución de la República del Ecuador, 2008, Art. 300).

Moscoso (2017) considera que “la Administración Tributaria constituye el eje transversal del desarrollo estatal, bajo la implantación de normativas permite el desarrollo de las operaciones y procesos del sistema tributario” (p. 2).

Para Alvear (2018) opina que “los tributos son ingresos públicos, creados por ley, en base de la capacidad contributiva del pueblo y encaminado a darle recursos

al Estado para prestar servicios públicos que satisfagan las necesidades colectivas” (p. 3).

La potestad tributaria o poder tributario ha sido definida como la “potestad de crear y establecer los tributos por norma de rango de ley” (Pérez, 2017, p. 29). En uso de esta potestad, el Estado ecuatoriano a través de su órgano legislativo ha creado el régimen tributario.

Desde una perspectiva completa, Masbernat, Billardi, Fernández y Sánchez (2013), analizan la relación jurídica tributaria:

A partir del deber constitucional de contribuir a los gastos públicos, configurando el concepto de tributo y de carga tributaria en general, y considerando los principios materiales sobre los cuales se debe construir el sistema tributario y sus fines u objetivos fiscales y extrafiscales contenidos en la Constitución. (p. 38)

Las fuentes normativas más importantes del régimen tributario, y sobre todo parte fundamental de este trabajo de investigación, según su jerarquía son: la Constitución de la República del Ecuador, el Código Orgánico Tributario, la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno y el Reglamento de aplicación de dicha ley, la Ley reformativa para la Equidad Tributaria del Ecuador, Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, sin perjuicio de otros cuerpos normativos que regulen la actividad tributaria.

El SRI es el encargado de la aplicación de la política Tributaria del país, la misma que es parte de la política fiscal que debe ser dirigida por el gobierno, siendo la entidad responsable de la recaudación de los impuestos internos.

1.5.7. Normativa tributaria para las cooperativas de transporte terrestre de carga pesada

El Código Tributario en su artículo 96 establece que es un deber formal de los contribuyentes o responsables, cuando lo exijan las leyes, ordenanzas, reglamentos

o las disposiciones de la respectiva autoridad de la administración tributaria inscribirse en los registros pertinentes, proporcionando los datos necesarios relativos a su actividad; y, comunicar oportunamente los cambios que se operen.

La Ley del Registro Único de Contribuyentes (2004) establece que:

...todas las personas naturales y jurídicas, entes sin personalidad jurídica, nacionales y extranjeras, que inicien o realicen actividades económicas en el país en forma permanente u ocasional o que sean titulares de bienes o derechos que generen u obtengan ganancias, beneficios, remuneraciones, honorarios y otras rentas sujetas a tributación en el Ecuador, están obligados a inscribirse, por una sola vez en el Registro Único de Contribuyentes. (Art. 3)

El SRI expidió un Instructivo respecto de la actividad de transporte 2017, en el que se contempla que:

Los contribuyentes que sean socios o accionistas de una operadora de transporte y que ejerzan actividades de transporte comercial, excepto taxis, deben inscribirse y obtener su RUC, acercándose a cualquier oficina de atención al contribuyente con los requisitos establecidos para el efecto, mismos que se encuentran publicados en el portal web institucional www.sri.gob.ec. (SRI, 2017, p. 3).

Resolución No. NAC-DGERCGC17-00000295 emitida por el Servicio de Rentas Internas

El SRI, mediante Resolución No. NAC-DGERCGC17-00000295, estableció nuevos beneficios y regulaciones para los contribuyentes propietarios de vehículos destinados a actividades relacionadas al sector del transporte terrestre; se establece también las normas para el cumplimiento de los deberes formales de los contribuyentes a fin de dar cumplimiento a lo estipulado en la normativa vigente.

La Resolución citada contiene regulaciones tributarias relacionadas con el transporte comercial, las cuales están encaminadas a la protección de las actividades desarrolladas en forma asociativa y en concordancia con el Decreto Ejecutivo N° 1287, del 29 de diciembre del 2016 el servicio de transporte solo podrá

ser realizado únicamente a través de las operadoras autorizadas por el Organismo competente, lo que permitirá combatir la competencia desleal e informal.

Las Operadoras de transporte, sean estas cooperativas o compañías seguirán cumpliendo su rol de representación legal en nombre y a favor de todos sus socios; sin duda alguna tanto la Normativa de tránsito como la normativa tributaria fomentan la competencia leal y en igualdad de condiciones. El sector cooperativo por estar dentro de la categoría de la Economía Popular y Solidaria está exento del pago de impuesto a la renta, lo que le permite reinvertir sus utilidades en el fortalecimiento de las capacidades de sus socios.

El profesor Antonio Rodrigo Ruiz (2017) considera que: “es comprensible que en el cooperativismo existan temores y resistencia para abordar una modificación significativa de su régimen fiscal” (p. 16), lo que evidentemente ocurrió en el sector cooperativo del transporte terrestre de carga pesada previo a la emisión de la Resolución No. NAC-DGERCGC17-00000295. Sin embargo, “cualquier medida que se adopte para las cooperativas deberá pertenecer al Derecho de la Economía Social” (Arana, 2011, p. 79).

Con las reformas tributarias contenidas en la Resolución en mención, que regula las actividades de transporte realizadas por propietarios de vehículos, el sector cooperativo toma un rol más dinámico dentro de la economía del país, lo que demuestra un claro reconocimiento por parte del Estado al trabajo social y de beneficio para sus integrantes que realizan las cooperativas, que de acuerdo a lo establecido en la LOEPS deberán regirse por valores y principios y las formas de organización, en sus relaciones sociales y actividad económica, se regirán por los valores de justicia, honestidad, transparencia y responsabilidad social y fundarán sus acciones en los principios de la ayuda mutua, el esfuerzo propio, la gestión democrática, el comercio justo y el consumo ético.

Los ingresos y utilidades generadas por el sector cooperativo se encuentran exentas del pago de Impuesto a la Renta, lo cual está establecido en la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno (2004):

Exenciones: Para fines de la determinación y liquidación del impuesto a la renta, están exonerados exclusivamente los siguientes ingresos: **19.-** Los Ingresos percibidos por las organizaciones previstas en la Ley de Economía Popular y Solidaria siempre y cuando las utilidades obtenidas sean reinvertidas en la propia organización. (Art. 9)

A partir de las reformas tributarias contenidas en la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295, es necesario analizar si su aplicación incide en el desempeño financiero del sector cooperativo de transporte de carga pesada en la provincia de Manabí, para lo cual será necesario determinar si garantizan el cumplimiento de los principios de la Economía Popular y Solidaria, su incidencia en los ingresos operativos y capital social de estas cooperativas y los cambios implementados en sus actividades administrativas; lo que será verificado con el trabajo de campo y los resultados que serán posteriormente graficados y analizados en esta investigación.

Hay que tener en cuenta que, para una mejor práctica solidaria, las regulaciones tributarias “deben generar un equilibrio entre la gestión financiera y la gestión social” (Barba y Gavilánez, 2016, p. 31). En razón de ello, es necesario analizar el desempeño financiero de las cooperativas de transporte de carga pesada, a partir del cumplimiento cooperativo que en materia tributaria es “una relación entre la cooperativa y la Administración tributaria, basada en la transparencia, la confianza mutua y las actuaciones preventivas y de asistencia y colaboración; tiene, como presupuesto básico, que éstas mantenga unas buenas prácticas tributarias” (Martín, 2017, p. 88).

Sanz (2014) define a las buenas prácticas tributarias como:

El conjunto de principios, valores, normas y pautas, que definen un buen comportamiento de la empresa respecto a sus obligaciones tributarias. Están encaminadas a generar relaciones de confianza, transparencia y seguridad jurídica, tanto en el interior de la organización como respecto a los grupos de interés externos y la sociedad en su conjunto. (p. 31)

Adicional a la Resolución citada, existen otras normativas tributarias para el sector transporte, los cuales se detallan en la tabla N° 3.

Tabla 3: Normativa Tributaria vigente para el sector transporte

Base legal	Descripción
Decreto ejecutivo N° 1287 del 28 de diciembre de 2016 publicado en el suplemento del Registro Oficial N° 918 del 09 de enero de 2017	En el Art. 7 establece que la contratación de los servicios de transporte terrestre, comercial, salvo los prestados por taxis, será realizada únicamente a través de las operadoras debidamente autorizadas por el organismo de tránsito competente.
Ley de Impuesto Ambiental a la Contaminación vehicular, publicada en el Registro Oficial N° 583 del 24 de noviembre de 2011	Detalla la forma de cálculo, exenciones, forma de pago y demás aspectos relacionados con el Impuesto a la Propiedad de Vehículos.
Ley de Reforma Tributaria, publicada en el Registro Oficial del 14 de Mayo de 2001.	Detalla las obligaciones y exenciones de los sujetos de Impuesto a la Renta:
Resolución NAC-DGERCGC17-00000110, publicada en el R.O. 946 de 16 de Febrero de 2017.	Establece el procedimiento y requisitos para solicitar exenciones, reducciones o rebajas especiales establecidas en la Ley del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados.
Resolución NAC-DGERCGC17-00000111, publicada en el R.O. 946 de 16 de Febrero de 2017.	Establece el procedimiento y requisitos para solicitar exenciones establecidas para el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular.
Resolución NAC-DGERCGC17-00000295, publicada en el R.O. de 30 de mayo de 2017.	Establece regulaciones para el cumplimiento de los deberes formales de los contribuyentes que ejerzan la actividad de transporte terrestre.

Fuente: Servicio de Rentas Internas - <https://www.sri.gob.ec/web/guest/sector-transporte>

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

La Normativa Tributaria vigente, considerando que el sector transporte es calificado como un eje transversal en la economía ecuatoriana, prevé beneficios tributarios para los contribuyentes que registren en su RUC la actividad transporte, los cuales se describen en la tabla N° 4.

Tabla 4: Beneficios tributarios para el sector transporte

Base legal	Artículo	Descripción
Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno, LORTI	Capítulo III EXENCIONES Art. 9. Numeral 19	Los ingresos percibidos por las organizaciones previstas en la Ley de Economía Popular y Solidaria siempre y cuando las utilidades obtenidas sean reinvertidas en la propia organización.
	Capítulo II Hecho imponible y sujetos del impuesto al valor agregado (IVA) Art. 56 Numeral 1	Se encuentran gravados con tarifa cero los siguientes servicios: Los de <u>transporte</u> nacional terrestre y acuático de pasajeros y <u>carga</u> , así como los de transporte internacional de carga y el transporte de carga nacional aéreo desde, hacia y en la provincia de Galápagos. Incluye también el transporte de petróleo crudo y de gas natural por oleoductos y gasoductos;
Reglamento a la Ley del Impuesto a los Vehículos Motorizados, publicado en el R.O. 200 de 26 de Mayo de 2010.	Art. 8.- Rebajas del impuesto. Numeral 1	Exención del 100% y/o reducción del 80% según corresponda, del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados.
Ley del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, publicada en el R.O.583 de 24 de noviembre de 2011.	Título innumerado, Capítulo I Art innumerado: Exenciones. Numeral 4	Exención del 100% del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular.

Fuente: Servicio de Rentas Internas - <https://www.sri.gob.ec/web/guest/sector-transporte>

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

En definitiva, en la presente investigación se analiza el desempeño financiero y su medición en las cooperativas de transporte de carga pesada frente a las prácticas tributarias implementadas por el Servicio de Rentas Internas.

1.5.8. Análisis financiero

Nava (2009) considera que “el análisis o diagnóstico financiero constituye la herramienta más efectiva para evaluar el desempeño económico y financiero de una empresa a lo largo de un ejercicio específico” (p. 607).

El análisis financiero describe la situación real de una empresa y es un proceso de suma importancia que ayuda a la toma de decisiones, la cual se puede aplicar a empresas grandes, medianas o pequeñas, independientemente del sector económico al que pertenezcan. Ayuda en la toma de decisiones y prevé eventos futuros.

El análisis financiero se realiza mediante la aplicación de indicadores tomando como información principal la registrada en el Estado de Situación Financiera y en el Estado de Resultados por cada ejercicio fiscal.

Indicadores Financieros

Los indicadores financieros son herramientas o instrumentos que aportan con información relevante y que ayudan a evaluar el desempeño de las empresas. Se utilizan unidades de medidas diferentes dependiendo del tipo de indicador a analizar.

Entre los indicadores financieros aplicables al presente estudio, en función de lo establecido en la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295, principalmente para analizar y medir la eficiencia y autonomía de las cooperativas de carga pesada en la provincia de Manabí, tenemos:

1. Indicadores de liquidez. - Miden la capacidad para saldar las obligaciones a corto plazo.
2. Indicadores de eficiencia. – Este indicador está relacionado con la productividad, establece la relación entre los costos de los insumos y los productos de proceso.

3. Indicadores de desempeño. – Miden el grado de cumplimiento de los objetivos definidos por las empresas para poder operar.
4. Indicadores de endeudamiento. – Miden en el grado en que los acreedores financian los activos de la empresa.
5. Indicadores de autonomía. - Es la relación entre lo que la empresa posee (patrimonio) y sus obligaciones con terceros (deuda).

Las fórmulas para el cálculo de los 5 indicadores se muestran en la tabla N° 5

Tabla 5: Indicadores financieros (fórmulas)

Nombre del indicador	Fórmula
Razón Corriente	Activo Corriente dividido para el Pasivo Corriente.
Rotación de Activos	Ventas netas dividido para el Activo total neto.
Índice de crecimiento en ventas	Ventas del año corriente dividido para Ventas del año anterior x 100, su resultado se mide en porcentaje.
Endeudamiento	Formula: Pasivo Total dividido para Activo Total.
Autonomía	Formula: Pasivo Total dividido para el Patrimonio

Fuente: Instituto Nacional de Contadores Públicos de Colombia – Principales Indicadores Financieros y de Gestión

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

1.5.9. Desempeño financiero en las cooperativas de transporte de carga pesada

La identificación, medición y evaluación de las cooperativas, de manera general, es un estudio importante no solo para las mismas organizaciones, sino también para el análisis del sector de la EPS, en cuyo estudio se incluye la aplicación de reformas tributarias, que es el objeto de la presente investigación.

El desempeño financiero es un indicador que permite analizar el éxito de una organización mediante la medición de su rentabilidad; mientras que, evaluar el desempeño es un proceso que permite identificar, gestionar el rendimiento, juzgar el comportamiento de las organizaciones.

Emilia Ruiz (2015) atribuye que “las cooperativas a pesar de ser parte de un sistema o un sector solidario de la economía, también son medidas por su desempeño y se toma en cuenta que también tienen aspectos financieros dentro de su estructura como cualquier empresa del sector financiero” (p. 61). Así pues, existen una serie de indicadores que evalúan su desempeño económico y financiero.

El desempeño financiero también puede ser analizado desde la influencia de las reformas tributarias en resolver los problemas que presentan las cooperativas de transporte terrestre de carga pesada, como parte del sector no financiero de la EPS, considerando dos puntos esenciales: primero, los movimientos en cuentas como: ingresos operativos y capital social; y, segundo, la aplicación de los principios de la Economía Popular y Solidaria.

La evaluación del desempeño financiero se constituye como una herramienta que permite determinar los resultados de las cooperativas, que se han obtenido por la aplicación de nuevas reformas tributarias y que implicaron cambios administrativos, y si ello ha permitido cumplir con los objetivos de la EPS.

En palabras de Vinasco (2012) “la metodología es muy importante para evaluar el desempeño de las organizaciones cooperativas en un determinado momento histórico, revisar las líneas de acción de la empresa, establecer objetivos con la mira del desarrollo cooperativo y verificar la aplicación de principios cooperativos” (p. 39).

Daniel Matus (2018) señala que “el desempeño organizacional que está compuesto por el desempeño financiero y el desempeño operativo” (p. 72). No

obstante, todos estos desempeños guardan relación entre sí, considerando que las decisiones operáticas inciden en las financieras y viceversa.

Si bien “No existe consenso sobre cuál es la medida más apropiada para la medición del desempeño financiero” (Lopes & Moneva, 2013, p. 138), es necesario indicar que un buen desempeño financiero está relacionado con los fondos con los que de alguna manera mejoran el funcionamiento de una determinada organización.

Los autores Díaz, Sosa y Cabello (2019) afirman que “...la adopción de cierto tipo de prácticas administrativas juega un papel relevante para entender el desempeño financiero” (p. 2). Lo citado es acertado y es claro que cuando las cooperativas cuando adoptan prácticas administrativas inciden en el desempeño financiero de las mismas.

Además, es importante indicar que el desempeño financiero también debe considerar los riesgos, como así lo afirman varios autores “Entonces, una gestión con buen desempeño financiero es considerada aquella con rendimientos superiores, controlando por el nivel de riesgo asumido” (Pesce, Redondo, Milanesi Menna, Amarilla, 2018, p. 201).

Como señalan Bailey, Richards y Tierney (2016) “la evaluación del desempeño tiene tres componentes: medición del desempeño, atribución del desempeño y estimación del desempeño” (p. 120).

Considerando los aspectos conceptuales antes citados, la presente investigación efectuará un análisis de las reformas tributarias frente a la incidencia en el desempeño financiero de las cooperativas de transporte de carga pesada, es un medio para medir el cumplimiento de sus objetivos sociales.

CAPÍTULO II

2. MARCO METODOLOGICO

2.1. Tipo de diseño, alcance y enfoque de la investigación.

2.1.1. Diseño.

El tipo de estudio a desarrollarse es *no experimental*, bajo esta perspectiva, para esta investigación se aplica el diseño longitudinal, puesto que se recopilan datos estadísticos y numéricos de informes financieros, los mismos que son analizados en su evolución respecto a los resultados obtenidos de fuentes secundarias que permiten analizar las variables: Regulaciones tributarias y su incidencia en el desempeño financiero de las cooperativas de carga pesada de la provincia de Manabí, período 2015 - 2018.

2.1.2. Alcance.

La presente investigación es de tipo descriptiva, que de acuerdo a la definición de Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio (2014) “busca especificar propiedades, características y rasgos importantes de cualquier fenómeno que se analice” (p. 122).

El propósito de la investigación es analizar la incidencia de las regulaciones tributarias en el desempeño financiero de las cooperativas de transporte de carga pesada en la provincia de Manabí, lo que conlleva a la descripción y análisis de las cooperativas objetos de estudio, sus características y aspectos relevantes de su gestión financiera y resultados a la luz de los principios que rigen la Economía Popular y Solidaria.

2.1.3. Enfoque.

Hernández Sampieri, Fernández Collado, & Baptista Lucio (2014), establecen que el “Enfoque cuantitativo usa la recolección de datos para probar hipótesis, con

énfasis en el análisis de datos y análisis estadístico, para establecer patrones de comportamientos y probar teorías”. p.46.

En este sentido, la presente investigación se realiza bajo el enfoque cuantitativo, dado que se trabaja con datos como: número de cooperativas que constan en el catastro de la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (SEPS), número de contribuyentes registrados con la actividad de transporte de carga pesada en el Servicio de Rentas Internas (SRI), número de cooperativas que se encuentran autorizadas por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT) como operadoras de transporte terrestre para carga pesada, también se utiliza información numérica contenida en el formulario 101 de declaración de Impuesto a la Renta.

2.2. Métodos de la investigación

Para la presente investigación se utiliza el método deductivo, que parte de una realidad en general y se deriva a un caso en particular. Este método utiliza el razonamiento lógico que hace uso de la deducción por una conclusión sobre una premisa en particular.

En la investigación científica, este método tiene una doble función “encubrir consecuencias desconocidos de principios conocidos (Cano, 1975, p. 42) el método deductivo se contrapone a la inducción. Es así, que con la aplicación de este método se parte de las regulaciones tributarias y de las políticas del sector de la Economía Popular y Solidaria para analizar su incidencia en el desempeño de las cooperativas de carga pesada en la provincia de Manabí.

2.3. Unidad de análisis, población y muestra.

2.3.1. Unidad de análisis.

Cooperativas de transporte de carga pesada en la provincia de Manabí.

2.3.2. Población.

De acuerdo a datos registrados en el catastro de la Economía Popular y Solidaria, al 31 de diciembre del 2018, del servicio de Transporte de Carga en la provincia de

Manabí existen 19 Cooperativas, que contribuyen al desarrollo de los sectores productivos de la economía y comercio exterior.

Las reformas tributarias contenidas en la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295, publicada en el Registro Oficial No 3 del martes 30 de mayo del 2017 son aplicables a las cooperativas autorizadas como operadoras de transporte; y de acuerdo a datos registrados en el catastro de la Agencia Nacional de Tránsito, en la provincia de Manabí se encuentra registradas con permiso de operación solo 18 cooperativas de servicios de transporte de carga pesada, que serán objetos del presente Estudio.

Tabla 6: Criterios de selección de la Población

Tipo de organización:	Cooperativas
Estado jurídico:	Activas
Clase Organización:	Transporte
Subclase Organización:	Carga y mixto
Servicio:	Carga pesada
Operadora de transporte:	18 Cooperativas con Permiso de operación ANT
Provincia:	Manabí

Fuente: Catastro ANT

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

2.3.3. Muestra.

Para esta investigación la población es finita, dado que está compuesta por un grupo de 18 cooperativas que brindan el servicio de transporte de carga pesada en la provincia de Manabí, que comparten atributos comunes entre sí, por lo cual la investigación estudiará al 100% de la población.

2.4. Variables de investigación, operacionalización.

2.4.1. Variables.

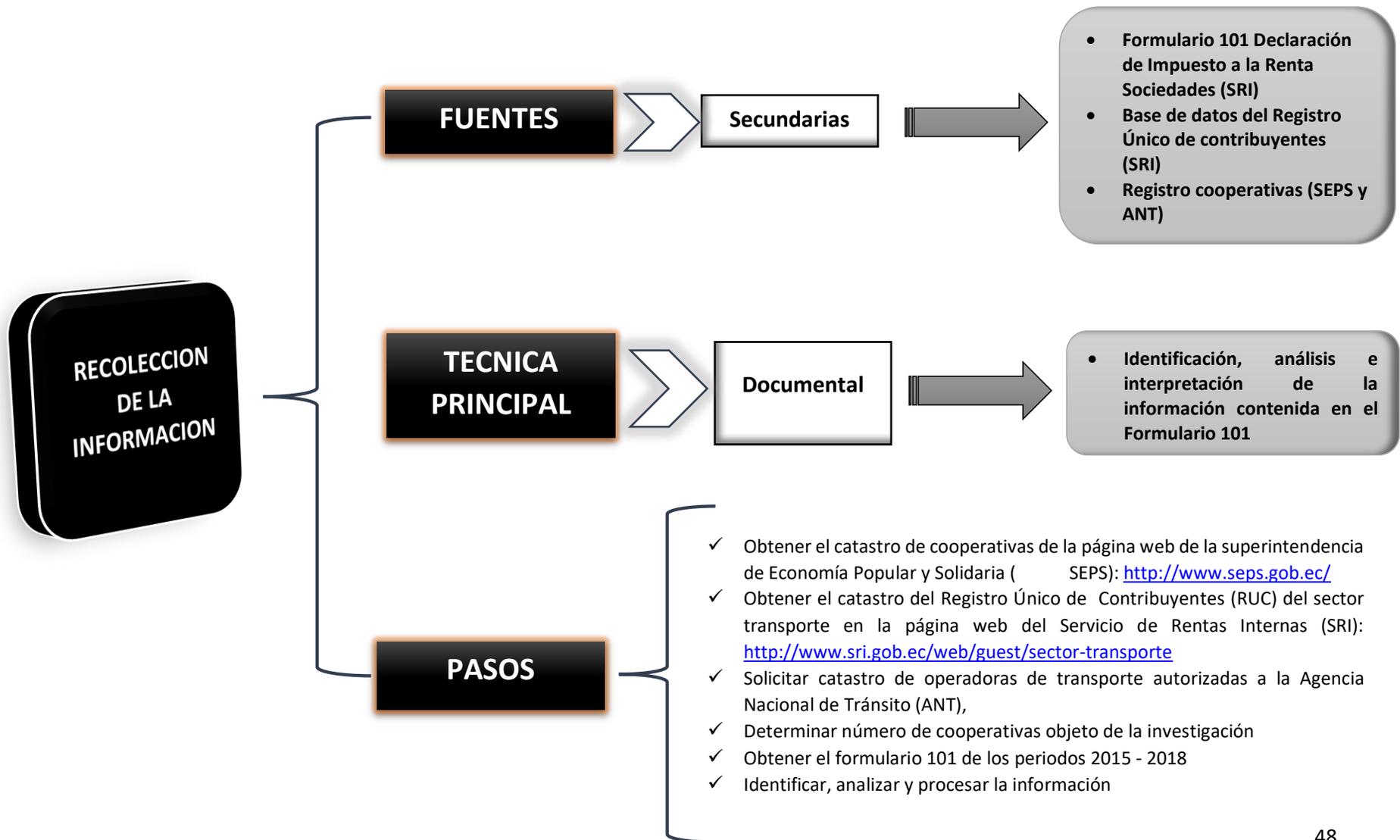
Variable Independiente: Regulaciones tributarias

Variable Dependiente: Desempeño financiero de las cooperativas de carga pesada en la provincia de Manabí.

2.4.2. Operacionalización de Variables

	Objetivos específicos	Conceptualización	Indicadores	Fuentes	Técnicas / Instrumentos
1. REGULACIONES TRIBUTARIAS PARA LA ACTIVIDAD TRANSPORTE TERRESTRE	<ol style="list-style-type: none"> Determinar si las reformas tributarias garantizan el cumplimiento de los principios de la Economía Popular y Solidaria. Establecer la incidencia de las reformas tributarias en los ingresos operativos y capital social de las cooperativas de transporte de carga pesada de Manabí. 	<p>Conjunto de cuerpos legales que norman o regulan las actividades de todos o de parte de los contribuyentes.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Tributos para el sector transporte 	<ul style="list-style-type: none"> Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno, LORTI Resolución NAC-DGERCGC17-00000295, publicada en el R.O. de 30 de mayo de 2017. 	<p>Análisis documental</p>
2. DESEMPEÑO FINANCIERO DE LAS COOPERTIVAS DE TRANSPORTE DE CARGA DE MANABI	<ol style="list-style-type: none"> Conocer los cambios implementados en las actividades administrativas de las cooperativas de transporte de carga pesada de Manabí por las reformas tributarias. 	<p>Mide el éxito de una institución en términos de su rentabilidad a través de ratios o indicadores financieros con miras al cumplimiento del desarrollo y principios cooperativos.</p>	<ul style="list-style-type: none"> Registro de Cooperativas Estado de Situación Financiera (Activos, Pasivos y Patrimonio) Estado de Resultados (Ingresos, Gastos y Utilidad) Indicadores Financieros: Liquidez, eficiencia, desempeño, endeudamiento y autonomía. 	<ul style="list-style-type: none"> Catastro de la SEPS y ANT Formulario 101 declaración de Impuesto a la Renta Sociedades (SRI) 	<p>Análisis documental y análisis de datos</p>

2.5. Fuentes, técnicas e instrumentos para la recolección de información



2.5.1. Fuentes

Para la presente investigación se utiliza como fuente secundaria el formulario 101 “Declaración de Impuesto a la Renta Sociedades”, de los ejercicios fiscales 2015 – 2016 - 2017 - 2018 presentados al Servicio de Rentas Internas.

Adicional se utiliza información secundaria que es de carácter pública, que se encuentra en las páginas web, como datos del Registro Único de contribuyentes (RUC), catastro de cooperativas registradas en la Superintendencia de Economía Popular y Solidaria (SEPS) y catastro de cooperativas registradas en la Agencia Nacional de Tránsito (ANT).

2.5.2. Técnica

Recopilación de datos y análisis documental, que se orienta en la identificación, análisis e interpretación de la información financiera, contenida en el formulario 101 “Declaración anual de Impuesto a la Renta Sociedades.

2.6. Tratamiento de la información

El análisis tiene el fin de resumir los resultados encontrados, los mismos que proporcionan respuestas a los objetivos de la investigación. Para este estudio se considera necesario aplicar estadística descriptiva en función de reducir los datos de manera comprensible para poder interpretarlos y responder a los objetivos planteados, para lo cual utilizaremos tablas y gráficos apoyados con la aplicación de hojas de cálculo de Microsoft Excel.

La información económica obtenida del formulario 101 “Declaración anual de Impuesto a la Renta Sociedades” se orienta en establecer la incidencia de las reformas tributarias en el desempeño financiero del sector cooperativo de transporte de carga pesada de la provincia de Manabí.

CAPÍTULO III

3. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

3.1. Análisis de la situación actual

El servicio de transporte, es una actividad económica considerada como una de las 3 divisiones que más incidieron en la inflación anual del Índice de Precios al Consumidor (IPC), considerando que en la canasta del IPC existen doce divisiones de consumo: Bienes y servicios diversos 0,1084%; Transporte 0,1040%; y, salud 0,0988% (Instituto Nacional de Estadísticas y Censos - INEC, 2019).

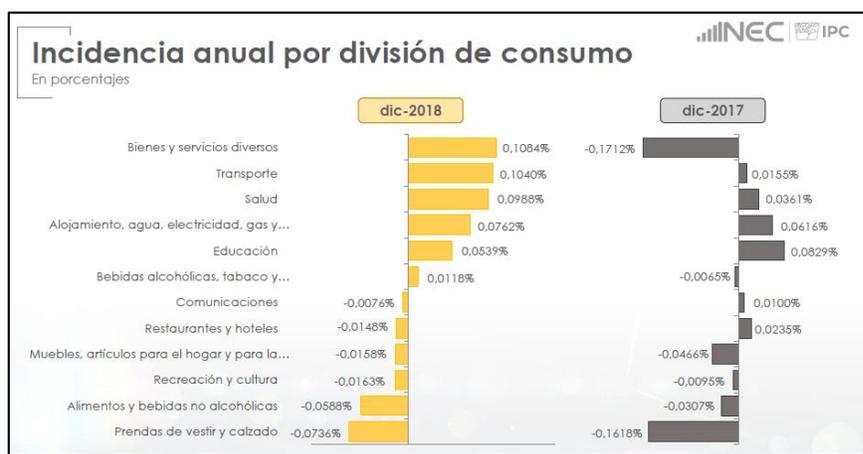


Figura 6: Índice de Precios al Consumidor

Fuente: INEC – Boletín Técnico IPC N° 12-2018-IPC

El servicio de transporte está considerado como una de las actividades económicas que aporta al desarrollo del país, que se confirma con datos del Boletín Macroeconómico a enero 2019 de la Asociación de Bancos del Ecuador - ASOBANCA (2019):

A nivel de producción industrial, son nueve las actividades que históricamente han mantenido una participación importante dentro del PIB total: manufactura (11%), petróleo y minas (11%), comercio (11%), construcción (8%), enseñanza, servicios sociales y salud (8%), agricultura (8%), otros servicios (8%), **transporte (7%)**, y actividades profesionales, técnicas y administrativas (6%). En promedio, estas nueve actividades cubren aproximadamente el 78% del PIB. (p.4).

El número de cooperativas registradas en la provincia de Manabí y autorizadas por la Agencia Nacional de Tránsito para ejercer la actividad de transporte de carga pesada, se encuentran distribuidas en 6 cantones, como se observa en la tabla N° 7.

Tabla 7: Registro de cooperativas por cantones

Cantón	N° de Cooperativas	Porcentaje (%)
Chone	3	16%
El Carmen	4	21%
Jipijapa	1	5%
Manta	5	26%
Montecristi	2	11%
Portoviejo	4	21%
Total	18	100%

Fuente: Catastro SEPS

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

De acuerdo a la información contenida en el Registro Único de Contribuyentes (RUC), se pudo determinar los años de funcionamiento de las cooperativas de carga pesada de Manabí. De las cuales 4 (22%) cooperativas tienen entre 46 a 60 años de fundadas, 8 (44%) cooperativas tienen entre 31 a 45 años de creación 5 cooperativa tienen entre 16 a 30 años de creación y 1 (6%) cooperativa tiene entre 1 a 15 años de fundada, demostrando que las cooperativas de transporte de carga pesada en la provincia de Manabí tienen una larga tradición histórica, lo cual se describe en la tabla N° 8.

Tabla 8: Años de fundación

Años	N	%
1 a 15	1	6%
16 a 30	5	28%
31 a 45	8	44%
46 a 60	4	22%
Total	18	100%

Fuente: Catastro RUC – SRI

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

Los socios fundadores representan el 81% de los socios actuales, mientras que el 19% constituyen socios que ingresaron después de constituidas las cooperativas, como se aprecia en los datos de la tabla N° 9.

Tabla 9: Historial de los Socios

Rango	N	%
Socios Fundadores	353	81%
Socios Nuevos	83	19%
Total Socios	436	100%

Fuente: Consultoría 2015 “Levantamiento Georeferenciado de las Organizaciones de la EPS y SFPS”; y, Catastro Superintendencia de Economía Popular y Solidaria, diciembre/2018

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

De acuerdo la actividad económica, 7 (39%) cooperativas se dedican al transporte de encomiendas; 6 (33%) cooperativas prestan servicios de transporte de alimentos y 5 (28%) cooperativas se dedican al transporte de materiales de construcción; datos que se detallan en la tabla N° 10.

Tabla 10: Tipo de servicios

Transporte	N	%
Materiales para construcción	5	28%
Alimentos	6	33%
Encomiendas	7	39%
Total	18	100%

Fuente: Catastro RUC – SRI

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

De acuerdo a información contenida en estadísticas del SRI, el 39% de las Cooperativas emiten facturas electrónicas, cumpliendo lo establecido en la Resolución NAC-DGERCGC17-00000430, Suplemento del Registro Oficial 59 de 17 de agosto de 2017, el SRI que establece nuevos sujetos pasivos obligados a emitir comprobantes de ventas, comprobantes de retención y documentos complementarios, de manera electrónica, *Art. 1, Literal a): “Proveedores del Estado cuya facturación sea igual o superior al duplo del valor de ingresos establecido para estar obligado a llevar contabilidad”*; como se observa en los datos de la tabla N° 11.

Tabla 11: Facturación electrónica

Rango	N	%
Emiten factura electrónica	7	39%
Emiten factura pre impresa	11	61%
Total	18	100%

Fuente: <https://www.sri.gob.ec/web/guest/facturacion-electronica>

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

La Resolución NAC-DGERCGC17-00000295, publicada en el RO de 30 de mayo de 2017, en el Art. 4 establece que “los socios o accionistas de operadoras de transporte, podrán ser designados como puntos de emisión exclusivos de comprobantes de ventas y documentos complementarios de la operadora a la que pertenezcan”.

En base a los datos informativos contenidos en el formulario 101, se puede determinar que las ventas para los años 2017 y 2018 equivalentes al 15% y 29% fueron facturadas a través de los puntos de emisión autorizados a los socios, como se aprecia en la figura N° 7.

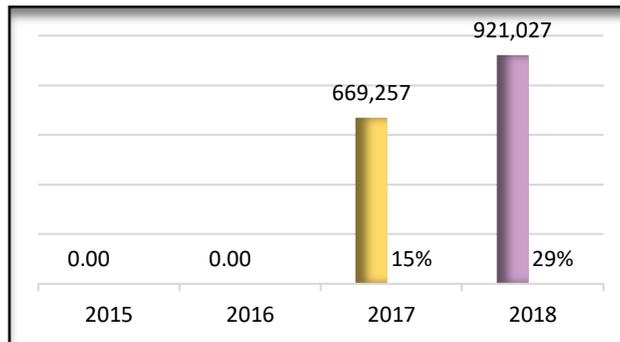


Figura 7: Ingresos por puntos autorizados de emisión de facturas (US \$)

Fuente: Formulario 101 Declaración Impuesto a la Renta

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

3.2. Presentación de Resultados

El formulario 101 se utiliza en el Ecuador para declarar el periodo de rentas de una sociedad ante el Servicio de Rentas Internas (SRI), para algunos Contribuyentes su presentación es carácter contributivo y para otros, como el caso de las cooperativas que pertenecen al sector no financiero de la Economía Popular y Solidaria, su presentación es de carácter informativo, ya que este sector se encuentra exento del pago de Impuesto a la Renta.

Tomado como base la información contenida en el Formulario 101 declaración anual de Impuesto a la Renta de las cooperativas de carga pesada en Manabí, presentada en los periodos 2015, 2016, 2017 y 2018 al Servicio de Rentas Internas, se determina la situación económica de las 18 Cooperativas sujetas a estudio, para lo cual se analizan el Estado de Situación Financiera (activos, pasivos y patrimonio) y el Estado de Resultados (ingresos, gastos utilidad o pérdida).

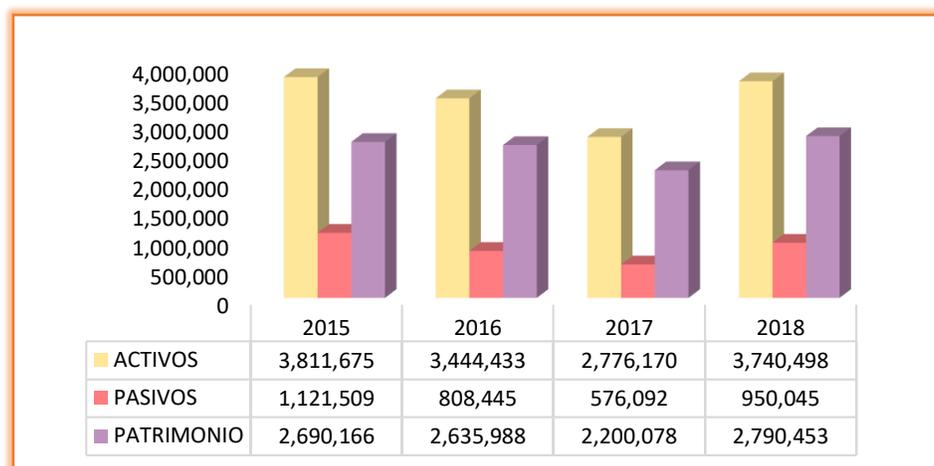


Figura 8: Situación Financiera (US \$)

Fuente: Formulario 101 Declaración Impuesto a la Renta

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

Como se observa en la figura N° 8, el promedio de Activos de las 18 cooperativas estudiadas asciende a \$ 3,5 millones de dólares y la posesión de Activos más importante fue en el año 2015. Las 18 cooperativas cuentan con un Patrimonio promedio de 2,57 millones de dólares.

Tabla 12: Variaciones del Estado de Situación Financiera

Rubros	Saldos				Variaciones					
	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017	31/12/2018	USD \$ 2016	%	USD \$ 2017	%	USD \$ 2018	%
Activos	3.811.675	3.444.433	2.776.170	3.740.498	-367.242	-9,63%	-668.263	-19,40%	964.328	34,74%
Pasivos	1.121.509	808.445	576.092	950.045	-313.064	-27,91%	-232.353	-28,74%	373.953	64,91%
Patrimonio	2.690.166	2.635.988	2.200.078	2.790.453	-54.178	-2,01%	-435.910	-16,54%	590.375	26,83%

Fuente: Formulario 101 Declaración Impuesto a la Renta

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

De acuerdo al análisis de las variaciones, datos contenidos en la tabla N° 12, el activo total tiene una disminución para los años 2016 y 2017 del **-9,63%** y **-19,40%** respectivamente y un aumento en el año 2018 del **34,74%**.

De la información contenida en el formulario 101 las cuentas por cobrar clientes (activo corriente) son las que sufrieron variaciones en sus saldos.

El pasivo total también denota una disminución en los años 2016 y 2017 del **-27,91%** y **-28,74** respectivamente, incrementándose en el año 2018 en 64,91%; siendo la cuenta obligaciones con socios (pasivo corriente) la que muestra variación en sus saldos.

En el Patrimonio también se observa una disminución en el año 2016 del **-2,01%** y en el año 2017 del **-16,54%** ocasionado por las Reservas Facultativas y Reservas Legales y un aumento del 26,83 para el año 2018 por efecto de la cuenta Certificados de Aportación.

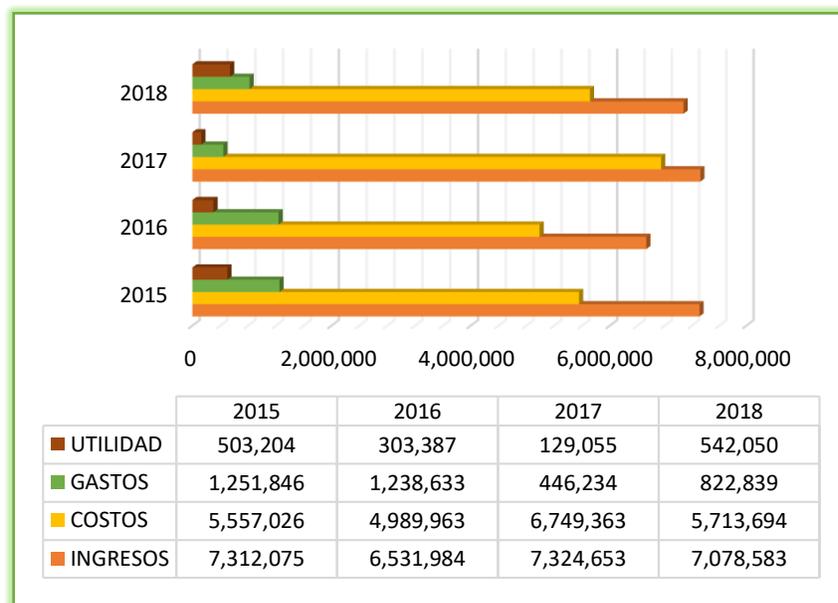


Figura 9: Estado de Resultados (US \$)

Fuente: Formulario 101 Declaración Impuesto a la Renta

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

De acuerdo a los datos detallados en la figura N° 9, el promedio de ingresos en el periodo estudiado asciende a \$ 7,06 millones de dólares. El promedio de costos alcanza los \$ 5,75 millones de dólares y el promedio de gastos asciende a \$ 940 mil

dólares, encontrándose dentro esta cuenta gastos fijos como: salarios del personal, servicios básicos, tasas y mantenimiento de activos.

Tabla 13: Variaciones del Estado de Resultados

Rubros	Saldos				Variaciones					
	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017	31/12/2018	USD \$ 2016	%	USD \$ 2017	%	USD \$ 2018	%
Ingresos	7.312.075	6.531.984	7.324.653	7.078.583	-780.092	-10,67%	792.669	12,14%	-246.070	-3,36%
Costos	5.557.026	4.989.963	6.749.363	5.713.694	-567.062	-10,20%	1.759.400	35,26%	-1.035.669	-15,34%
Gastos	1.251.846	1.238.633	446.234	822.839	-13.213	-1,06%	-792.399	-63,97%	376.605	84,40%
Utilidad	503.204	303.387	129.055	542.050	-199.816	-39,71%	-174.332	-57,46%	412.995	320,01%

Fuente: Formulario 101 Declaración Impuesto a la Renta

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

De los resultados obtenidos en la tabla N° 13 para el año 2016 los ingresos disminuyen en un **-10,67%**, incrementándose en el año 2017 en 12,14%, disminuyendo nuevamente en al año 2018 en **-3,36%**.

Los costos también muestran una disminución en el año 2016 del **-10,20%**, aumentando en 35,26% para el año 2017 y disminuyendo en **-15,34%** para el año 2018

La cuenta gastos refleja una disminución del **-1,06%** en el año 2016 y **-63,97%** en el año 2017, incrementándose en un 84,40% para el año 2018.

La utilidad refleja una disminución del **-39,71%** y **-57,46%** en los años 2016 y 2017 respectivamente; incrementándose en 320,01% para el año 2018.

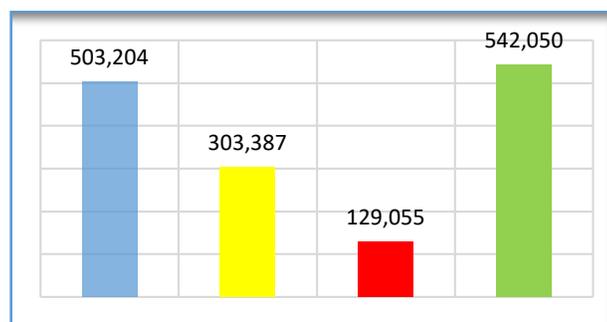


Figura 10: Utilidad (US \$)

Fuente: Formulario 101 Declaración Impuesto a la Renta

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

Según los valores contenidos en la figura N° 10 la utilidad promedio de los 4 años estudiados asciende a \$ 370 mil dólares, teniendo una proporción en relación a los ingresos del 6,88% año 2015; 4,64% año 2016; 1,76% año 2017 y 7,66% año 2018.

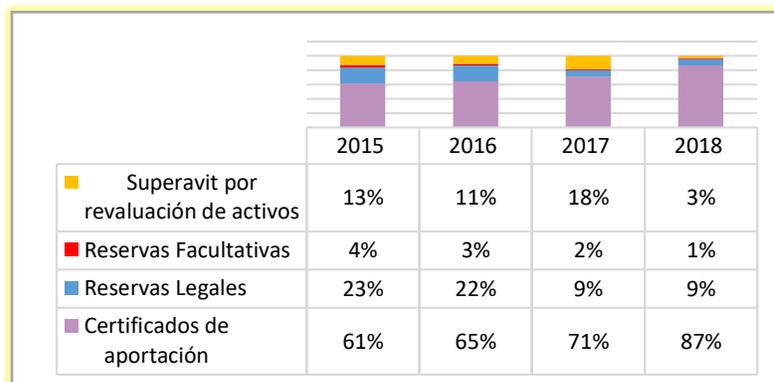


Figura 11: Composición del Patrimonio (US \$)

Fuente: Formulario 101 Declaración Impuesto a la Renta

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

Como se aprecia en la figura N° 11, el rubro más alto de la cuenta patrimonio de las 18 cooperativas sujetas a estudio está constituido por los Certificados de Aportación, que son los aportes en efectivos que realizan los socios al momento de ingresar a las Cooperativas para capitalizarlas.

Tabla 14: Variaciones Certificados de Aportación

Rubros	Saldos				Variaciones					
	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017	31/12/2018	USD \$ 2016	%	USD \$ 2017	%	USD \$ 2018	%
Certificados de aportación	1.649.242	1.706.777	1.570.876	2.416.884	57.535	3,49%	-135.901	-7,96%	846.008	53,86%

Fuente: Formulario 101 Declaración Impuesto a la Renta

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

De acuerdo a las variaciones contenidas en la tabla N° 14 los Certificados de Aportación se incrementan en el año 2016 en un 3,49%, disminuyendo en **-7,96%** para el año 2017 (año de la promulgación de la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295) e incrementándose en un 53,86% para el año 2018.

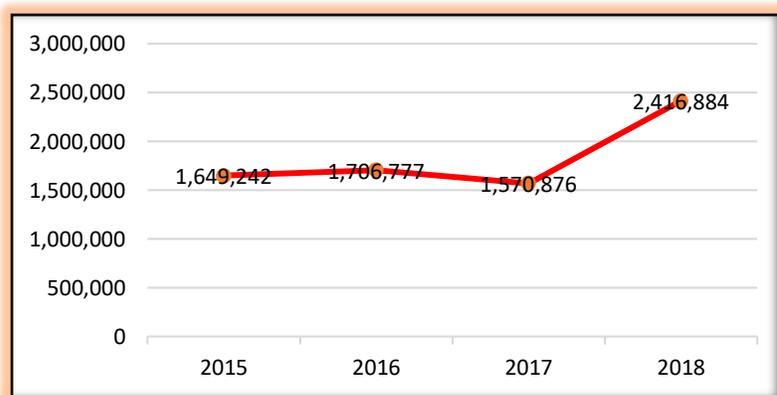


Figura 12: Certificados de Aportación (US \$)

Fuente: Formulario 101 Declaración Impuesto a la Renta

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

Conforme a la información contenida en la figura N° 12, el promedio de los Certificados de Aportación en el período analizado, asciende a \$ 1,8 millones de dólares, incrementándose significativamente en el año 2018, segundo año de vigencia de la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295.

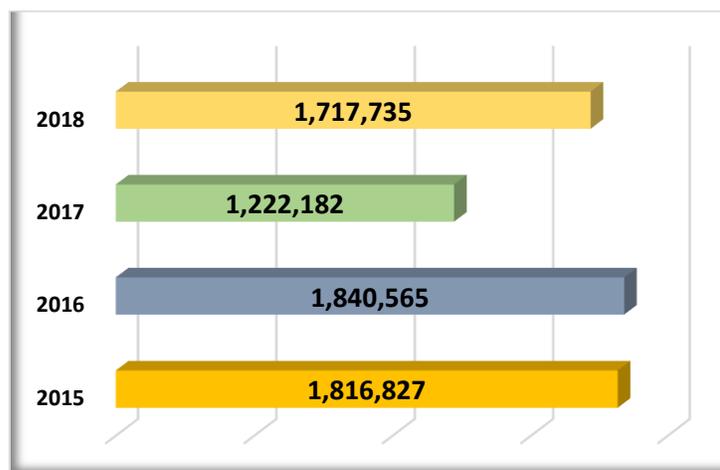


Figura 13: Bienes Inmuebles (US \$)

Fuente: Formulario 101 Declaración Impuesto a la Renta

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

La información detallada en la figura N° 13, nos indica que el grupo de cooperativas estudiadas posee bienes inmuebles en un promedio de \$ 1,65 millones de dólares.

Tabla 15: Variaciones Bienes Inmuebles

Rubros	SalDOS				Variaciones					
	31/12/2015	31/12/2016	31/12/2017	31/12/2018	USD \$ 2016	%	USD \$ 2017	%	USD \$ 2018	%
Bienes Inmuebles	1.816.827	1.840.565	1.222.182	1.717.735	23.738	1,31%	-618.383	-33,60%	495.553	40,55%

Fuente: Formulario 101 Declaración Impuesto a la Renta

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

De acuerdo a los datos de las variaciones contenidos en la Tabla N° 15, los activos de larga duración referidos a Bienes Inmuebles incrementan en un 1,31% para el año 2016, disminuyendo para el año 2017 en **-33,60%** por venta de terrenos y aumentando en 40,55% para el año 2018.

3.3. Análisis de los resultados

El sector cooperativo juega un factor clave en la economía ecuatoriana, dentro de este se encuentra el transporte de carga que constituye una de las actividades primordiales en la cadena de distribución y logística, que ha cobrado relevancia, sobre todo en el despacho de materia prima, partes de maquinarias, productos alimenticios y productos terminados hacia los consumidores finales.

El costo del traslado es conocido como flete y de acuerdo a la eficiencia del servicio de transporte de carga en el mercado, su resultado se ve reflejado en el nivel de competitividad que las compañías o cooperativas brindan al público.

De acuerdo al informe de Rendición de Cuentas 2018 de la SEPS, el sector cooperativo, grupo servicios dentro del cual se encuentra la actividad de transporte terrestre, registró los siguientes datos:

- Posee activos por \$ 458 millones de dólares a nivel nacional; considerando así a las 18 cooperativas de carga pesada en Manabí como un grupo económico sólido, que como se observa en la figura N° 8 la posesión de activos en el mismo año asciende a \$ 3.74 millones de dólares, que representa un 0,82% del total de activos dentro del grupo de servicios.
- Los ingresos a nivel nacional dentro de este grupo constituyen \$ 1. 212 millones de dólares, mientras que las cooperativas de carga pesada en Manabí llegan a \$ 7,07 millones de dólares que representa un 0,58%, como se muestra en la figura N° 9
- Las utilidades del sector servicios para el año 2018 representó \$ 15 millones de dólares, mientras que para las cooperativas de Manabí ascendió a \$ 542 mil dólares equivalente al 3,61% del total nacional, datos en la figura N° 10.
- Los Certificados de Aportación a nivel nacional en el año 2018 representaron \$ 408 millones de dólares y para el mismo año en las cooperativas de Manabí constituyó \$ 2.5 millones de dólares lo que representa el 0,59% del total, como se muestra en la figura N° 12.
- La cuenta más significativa dentro del grupo de Activos es la cuenta denominada Activos de Larga Duración, para el caso de las cooperativas de estudio los bienes inmuebles; tienen un promedio de \$ 1,65 millones de dólares, cerrando para el año 2018 con \$ 1.717 millones de dólares, activos que están integrados por terrenos, edificios y oficinas, como se detalla en la figura N° 13.
- De la información registrada en el Registro Único de Contribuyentes (RUC), se observa que al menos 4 (22%) de las 18 cooperativas estudiadas tienen alrededor de 60 años en funcionamiento, ratificando que este sector tiene una larga trayectoria de aportar a la economía del país, véase datos en la tabla N° 7.
- Actualmente las 18 cooperativas de carga pesada de Manabí agrupan a 356 socios que representan el 81% de los socios activos como se describe en la Tabla N° 8.

- Las actividades económicas de las 18 cooperativas de transporte de carga pesada de Manabí se concentran en tres líneas: 39% transporte de encomiendas (documentos, enseres, equipos, otros), 33% traslada alimentos (frutas, legumbres, carnes, pescado, lácteos y plátano para exportación) y el 28% transporta materiales de construcción (piedra, arena, ripio, asfalto, otros), obsérvese tabla N° 9.

La Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295, publicada en el Registro Oficial No 3 del martes 30 de mayo del 2017; establecida para para los socios de cooperativas de transporte terrestre, marcó un hito en el sector cooperativo del Ecuador, sector que tiene una trayectoria histórica en la provincia de Manabí, que con las reformas tributarias se busca fortalecer al sistema de la Economía Popular y Solidaria (EPS).

Análisis de 5 Indicadores Financieros

Para determinar si las regulaciones tributarias incidieron en el desempeño financiero del sector cooperativo de transporte de carga pesada en la provincia de Manabí, se analizan 5 indicadores financieros para medir: liquidez, eficiencia, desempeño, endeudamiento y autonomía.

Tabla 16: Datos para obtención de Indicadores Financieros (US \$)

Cuentas	2015	2016	2017	2018
Activo Corriente	1.607.044	1.248.595	1.139.680	1.099.197
Pasivo Corriente	1.121.509	733.130	537.453	827.970
Ventas netas	3.904.632	3.810.475	4.491.161	3.157.476
Activo Total	3.811.675	3.444.433	2.776.170	3.740.498
Ventas año corriente	3.904.632	3.810.475	4.491.161	3.157.476
Ventas año anterior		3.904.632	3.810.475	4.491.161
Pasivo total	1.121.509	808.445	576.092	950.045
Activo total	3.811.675	3.444.433	2.776.170	3.740.498
Pasivo total	1.121.509	808.445	576.092	950.045
Patrimonio	2.690.166	2.635.988	2.200.078	2.790.453

Fuente: Estado de Situación Financiera - Formulario 101 Declaración Impuesto a la Renta sociedades

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

Aplicando las fórmulas presentadas en el acápite 1.5.8 de Indicadores Financieros, se obtuvieron los resultados detallados a continuación:

Tabla 17: Resultados de Indicadores Financieros

N°	Indicadores Financieros	2015	2016	2017	2018
1	Razón corriente (indicador de liquidez)	1,43	1,70	2,12	1,33
2	Rotación de activos (indicador de eficiencia)	1,02	1,11	1,62	0,84
3	Índice de crecimiento en ventas (indicador de desempeño)		-2,4%	17,9%	-29,7%
4	Endeudamiento indicador de endeudamiento)	0,29	0,23	0,21	0,25
5	Autonomía (indicador de endeudamiento)	0,42	0,31	0,26	0,34

Fuente: Estado de Situación Financiera - Formulario 101 Declaración Impuesto a la Renta sociedades

Elaborado por: Madeline Párraga Muñoz

La promulgación de la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295 fue en el mes de mayo del año 2017, para medir su incidencia se analiza el comportamiento de 5 indicadores financieros principalmente en el ejercicio fiscal 2017. Obsérvese los resultados en la tabla N° 17.

Indicador de Liquidez

- 1. Razón Corriente.** – Realiza un diagnóstico a corto plazo y de acuerdo al resultado obtenido \$ 2,12 nos indica que al cierre del año 2017 las 18 cooperativas cuentan con liquidez suficiente, debido a que, por cada \$ 1 que disponen para cubrir sus obligaciones, tienen adicional \$ 1,12 para inversión.

Indicador de Eficiencia

- 2. Rotación de Activos.** – Este indicador es fundamental para entender el buen funcionamiento de la empresa, se expresa como una medida para conocer qué tan bien un negocio utiliza sus activos para generar rentabilidad; el resultado de \$ 1,62 nos muestra que por cada \$ 1 invertido se generan \$ 0,62 de rentabilidad (62%).

Indicador de Desempeño

- 3. Índice de crecimiento en ventas.** - Este indicador es un instrumento que proporciona información cuantitativa y/o cualitativa sobre el desenvolvimiento de una empresa, para establecer la productividad y rentabilidad; en este caso para las cooperativas de carga pesada al cierre del ejercicio fiscal 2017 existe un crecimiento en ventas del 17,9% en relación al año 2016.

Es importante resaltar que para los años 2017 y 2018 de acuerdo a lo establecido en los Art. 4, Art. 7 y Art. 11 párrafo 3 de la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295 las Cooperativas autorizaron puntos de emisión de comprobantes de ventas a sus socios por \$ 669.257 (15%) y \$ 921.027 (29%) respectivamente, rubros que son declarados como ingresos de los socios y no como ingresos de las cooperativas, lo cual incide en la disminución de los ingresos.

Indicador de Endeudamiento

- 4. Endeudamiento.** - Es una relación de deuda que mide el apalancamiento financiero de terceros, nos indica cuanta deuda se utiliza para financiar activos, como norma general debe situarse entre el 40% y el 60% si el resultado está por encima de este rango existe una dependencia excesiva con terceros.

Para el caso de las cooperativas sujetas a estudio se determina que por cada \$ 1 invertido en activos el financiamiento de terceros es de \$ 0,21 (21%). por lo que se considera que no tiene mayor dependencia con terceros.

Indicador de Endeudamiento

- 5. Autonomía.** - Se trata al inverso del indicador de endeudamiento, cuanto más alto sea este índice mejor para la empresa y mayor será su autonomía financiera.

Mide el grado de dependencia que tiene una empresa sobre sus acreedores; para este caso y de acuerdo a los datos de cierre del año 2017, por cada \$ 1

invertido por los accionistas se tiene comprometido con acreedores \$ 0,26 (26%).

Análisis de cómo la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295 influyó en los resultados de los indicadores financieros

De acuerdo a los resultados de los 5 Indicadores Financieros, a partir de la promulgación de la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295 en el mes de mayo de 2017, las cooperativas de carga pesada en la provincia de Manabí poseen mayor liquidez lo que les permite pagar sus obligaciones de manera oportuna a corto plazo; incrementaron su ventas lo que brindó mayores oportunidades de trabajo a sus socios; bajaron su nivel de dependencia económica con terceros, lo que implicó la disminución en sus cuentas por pagar; y, se convirtieron en Cooperativas autónomas al incrementar su patrimonio a través de sus certificados de aportación.

CONCLUSIONES

1. De acuerdo a los resultados obtenidos del Estado de Situación Financiera de los ejercicios fiscales 2015 - 2018, se puede determinar que las Reformas Tributarias aplicadas al sector transporte SI garantizan el cumplimiento de los principios de la Economía Popular y Solidaria, esto de acuerdo al crecimiento de la cuenta “certificados de Aportación” obtenidos por el sector cooperativo, especialmente en el año 2018 que se incrementó en 53,86%, un año después de la promulgación de la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295. Obsérvese datos en la figura N° 12.

La obligatoriedad de facturación a través de las Operadoras de transporte, en este caso las Cooperativas de carga pesada en la provincia de Manabí, consolida al sector cooperativo ya que sus socios no podrán realizar transacciones económicas de manera independiente si no solo a través de sus agremiadas.

2. Se ha comprobado que las Reformas Tributarias han incidido de manera positiva en los ingresos operativos y capital social (patrimonio) de las cooperativas, esto en función del comportamiento de los indicadores financieros aplicados a los resultados del ejercicio fiscal 2017, año en que se promulgó la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295, que demuestran: sólida liquidez de \$ 1,12 adicional para inversión; apropiada utilización de los activos para generar rentabilidad por un 62%, crecimiento en ventas por 17,9%; poca dependencia de financiamiento de terceros por 21% y adecuada autonomía patrimonial ya que la inversión de los socios solo está comprometida en un 26% que es adecuado para este sector. Obsérvese los resultados de la tabla N° 17.
3. Lo establecido en la Resolución N° NAC-DGERCGC17-00000295 no implicó mayores cambios en las actividades administrativas, estos se resumen solo en dos aspectos:

- Autorización a socios como puntos de emisión de facturas que significó un 15% sobre las ventas totales para el año 2017 y 29% para el año 2018 (datos figura N° 7); e,
- Implementación del sistema de facturación electrónica al que se acogió el 39% de la población estudiada (datos tabla N° 11).

RECOMENDACIONES

1. El Servicio de Rentas Internas debe seguir promoviendo políticas tributarias que vayan encaminadas a la satisfacción de las necesidades del sector Cooperativo, un punto clave es el costo del transporte regulado que grava tarifa 0% de IVA, a diferencia de los servicios, insumos, accesorios, aceites, lubricantes, combustibles, entre otros que gravan tarifa 12% lo que incrementa el costo final del flete; se deben establecer reformas que permita a este sector de la EPS recuperar el IVA pagado.
2. La Superintendencia de Economía Popular y Solidaria debe generar información relevante para el sector cooperativo no financiero, como tasas de crecimiento, establecimiento de indicadores financieros específicos para este sector y dar a conocer el impacto del sector transporte de carga pesada en la generación de trabajos indirectos.
3. Como complemento a las políticas tributarias, se debe promover la implementación de facturación electrónica a todo el sector cooperativo de carga pesada, para lo cual se debe dotar un sistema desde la plataforma del SRI que funcione los 365 días del año.

El SRI debe generar información sobre el número de puntos de emisión de facturas que se encuentran autorizados por cada cooperativa; a la fecha solo se pudo obtener datos generales de los rubros facturados por estos puntos de emisión.

Bibliografía

- Aghón, G. (2010). Desarrollo económico local y descentralización en América Latina. Santiago de Chile: CEPAL/GTZ.
- Alianza Cooperativa Internacional. (2017). Cooperativas: palanca sólida para enfrentarse al desafío climático. International Cooperative Alliance.
- Alianza Cooperativa Internacional . (2015). Cooperativas: palanca sólida para enfrentarse al desafío climático. *UN CLIMATE CHANGE CONFERENCE COP21*. Paris.
- Alianza Cooperativa Internacional. (11 de marzo de 2018). *Alianza Cooperativa Internacional*. Obtenido de <https://www.ica.coop/es>
- Arana Landín, Sofía. (2011). El régimen fiscal de las cooperativas españolas en la Unión Europea: conclusiones para las líneas de reforma del cooperativismo español. GEZKI, n. ° 7, 2011, 77-98.
- Barba-Bayas, Diego; Gavilánez Vega, María. (2016). Gestión social en las Cooperativas de Ahorro y Crédito de una provincia ecuatoriana. Revista Ciencia UNEMI. Vol. 9, Nº 19, mayo - agosto 2016, pp. 30 - 38, ISSN 1390-4272 Impreso ISSN 2528-7737 Electrónico.*
- Constitución de la República del Ecuador. (20 de octubre de 2008). Registro Oficial N° 449. Montecristi, Ecuador: Asamblea Constituyente.
- Da Ros, Giuseppina. (2007). El movimiento cooperativo en el Ecuador. Visión histórica, situación actual y perspectivas CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa, núm. 57, abril, 2007, pp. 249-284.
- Díaz, Héctor., Sosa, Magnolia., Cabello, María. (2019). Desempeño financiero y prácticas administrativas en las microempresas mexicanas: un análisis con redes neuronales artificiales. Revista Contaduría y Administración 64 (3) 2019, 1-16.
- Gallego Bono, Juan Ramón. (2008). Economía social y dinámica innovadora en los sistemas territoriales de producción y de innovación. Especial referencia a los sistemas agroalimentarios CIRIEC-España, Revista de Economía Pública, Social y Cooperativa, núm. 60, abril, 2008, pp. 7-40.
- Gómez, P.; Miranda, G. (2006). Sobre el régimen económico y financiero particular de las sociedades cooperativas. REVESCO, Revista de Estudios Cooperativos, 90: 28-56.
- Goya, E. (2015). Fortalecimiento de las finanzas populares y solidarias. Guayaquil, Ecuador: Universidad Politécnica Salesiana.
- Hall, R. (1991). The strategic Analysis of intangible Resources. Strategic Management Journal, 13: 135-144. <http://dx.doi.org/10.1002/smj.4250130205>

- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. (2014). *Metodología de la investigación, Quinta Edición*. Mexico: MCGRAW-HILL.
- Instituto Nacional de Contadores Públicos de Colombia, Principales Indicadores Financieros y de Gestión (2012), obtenido de <https://incp.org.co/Site/2012/agenda/7-if.pdf>
- Instituto Nacional de Estadísticas y Censos - INEC. (7 de Enero de 2019). Indices del Precios al Consumidor - IPC. Quito, Pichincha, Ecuador: Boletín Técnico N° 12-2018-IPC.
- J., Richards, T., & Tierney, D. (2016). Reading 31 Evaluating Portfolio Performance. En CFA Institute (Ed.), CFA Level III Volume 6 Trading and Rebalancing, Performance Evaluation, and Global Investment Performance Standards (pp. 120-123). Charlottesville USA: WILEY.
- Jácome, Hugo., Páez, José. (2015). Desafíos para la economía social y solidaria de la región: una mirada desde la realidad del Ecuador. España: Cooperativas de las Américas.
- Juliá, Igual., Gallego, Luis. (2016). Principios cooperativos y legislación de la sociedad cooperativa española. El camino hacia el fortalecimiento de su carácter empresarial. España: Revista Estudios Cooperativos núm. 70, primer cuatrimestre, 2000, pp. 123-146
- Lafleur, M. (2002). Estrategia y personalidad cooperativas: primera modelización, en el proceso estratégico en las organizaciones cooperativas. Serie Cuadernos Pedagógicos, Universidad de Costa Rica, Editorama, 1-27.
- Lara, Estevan. (2014). Análisis del Sector Cooperativo del Segmento 4 en la Economía Popular y Solidaria. Quito, Ecuador: Universidad San Francisco de Quito.
- Lopes de Oliveira, Miguel., Moneva, José. (2013). El desempeño económico financiero y responsabilidad social corporativa Petrobrás versus Repsol.
- Marcuellos, C., & Saz, M. I. (2008). Los Principios Cooperativos facilitadores de la innovación: Un modelo teórico. REVESCO N° 94, 59-79.
- Martín Fernández, Javier. (2017). El modelo de relación cooperativa y las buenas prácticas tributarias. España: Revista de Contabilidad y Dirección Vol. 25, año 2017, pp. 81-93.
- Márquez, M. (2013). El Cooperativismo en el Ecuador: Análisis del Buen Vivir a través de la Cooperativa Kallari. Málaga, España: Universidad de Málaga.
- Masbernat, Patricio. (2017). Una tesis sobre la naturaleza y las características de la obligación tributaria. Díkaion Revista de Fundamentación Jurídica, vol. 26, núm. 2, Julio-Diciembre, 2017, pp. 225-255. Universidad de la Sabana.

- Masbernat, P., Billardi, C., Fernández, J. A., y Sánchez, M. A. (2013). *Los principios materiales de la tributación en las constituciones de Argentina, España e Italia. Algunas luces para la construcción de una dogmática en Chile*. Revista de Derecho, Universidad Católica de Valparaíso.
- Matus Pérez, Daniel. (2018). Implementación operativa de un modelo de intervención para la mejora del desempeño organizacional. SIGNOS, 10(2), 71-86. DOI: <https://doi.org/10.15332/s2145-1389.2018.0002.04>
- Miño, W. (2013). *Historia del Cooperativismo en el Ecuador*. Quito: Ministerio Coordinador de la Política Económica.
- Mozas, A., Parras, M., Moyano, J., Murgado, E., & Senise, O. (2005). Cultura cooperativa y eficiencia empresarial una contrastación en el cooperativismo oleícola. *REVESCO: revista de estudios cooperativos* N° 85, 41-61.
- Mugarra, A. (2005). Capital social y cooperativas; la experiencia en el País Vasco. *Ekonomiaz: Revista vasca de economía* N° 59, 307-329.
- Nava Rosillón, Marbelis Alejandra (2009). Análisis financiero: una herramienta clave para una gestión financiera eficiente. *Revista Venezolana de Gerencia*, vol. 14, núm. 48, pp. 606-628 Universidad del Zulia Maracaibo, Venezuela
- Observatorio Valenciano de Economía Social. (2013). Cooperativas de servicios y transportes. Consultado: [18, febrero, 2018] Disponible en: http://www.observales.org/index.php?page=cifras_entidades
- Ortiz, Mercedes. (2015). Apuntes sobre el Estado del "Bien común" o "Buen Vivir". España: Universidad de Alicante.
- Pesce, G., Redondo, J.I, Milanesi, G.S., Menna, J. y Amarilla, R. (2018). Índice multifactorial para la evaluación del desempeño financiero de fondos comunes. *Estudios Gerenciales*, 34 (147), 200-215.
- Pérez de Ayala, J. (2017). *Fundamentos de derecho tributario*. España: Editorial Dykinson
- Poveda, G., Erazo, E., & Neira, G. (Julio de 2017). Importancia de las cooperativas en el Ecuador al margen de la Economía Popular y Solidaria. *Observatorio de la economía latinoamericana*, 2-17. Obtenido de <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2017/cooperativas-ecuador.html>
- Rodrigo Ruiz, Marco Antonio. (2017). Reflexiones sobre la reforma de la fiscalidad de las cooperativas y sobre su compatibilidad con el Derecho comunitario. Proyecto de investigación "La Economía Social: aspectos tributarios". España: IT304-10, Departamento de Educación, Universidades e Investigación del Gobierno Vasco.
- Ruiz, Emilia. (2015). *La Economía Social y Solidaria como modelo de desarrollo emergente en el Ecuador*. Quito, Ecuador: Universidad Católica del Ecuador.

- Ruiz, I., & Quesada, J. (2014). Los principios cooperativos como capital intangible ante los desafíos del cooperativismo. *Intangible Capital*, 897-921.
- Ruiz Guerra, I.; Martín López, V.M. (2011). El oleoturismo como atractivo turístico en el medio rural español. *Revista Papers de Turisme*, Generalitat Valenciana, Consejería de Turismo, Valencia. 49-50: 89-104
- Sanz, Rafael. (2014). La relación cooperativa entre administración tributaria y las grandes empresas: análisis de la experiencia española. España: Universidad de Sevilla.
- Superintendencia de Economía Popular y Solidaria - SEPS. (Enero de 2019). Informe de Rendición de Cuentas 2018. *Informe de Rendición de Cuentas 2018*. Quito, Pichincha, Ecuador: Superintendencia de Economía Popular y Solidaria - SEPS.
- Torres, J. (8 de marzo de 2011). *Gestión de alto desempeño en cooperativas, elementos clave*. Obtenido de <https://www.gestiopolis.com/gestion-de-alto-desempeno-en-cooperativas-elementos-clave/>
- Vinasco Guzmán, Martha. (2012). Análisis de los factores del éxito de las cooperativas de transporte. Estudio del caso de Cootranslaboyana Ltda. Bogotá, Colombia: UNAD.

Fuentes normativas

- Asamblea Constituyente. (2008). Constitución de la República del Ecuador. Montecristi, Ecuador: Registro Oficial N° 449 de 20 de octubre de 2008.
- Asamblea Constituyente. (2008). Ley Orgánica de Transporte, Terrestre Transito y Seguridad Vial. Quito, Ecuador: Registro Oficial Suplemento N° 398 de 07 de agosto de 2008.
- Asamblea Nacional del Ecuador. (2011). Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria. Quito, Ecuador: Registro Oficial N° 444 de 10 de mayo de 2011.
- Congreso Nacional. (2005). Código Tributario. Quito, Ecuador: Registro Oficial Suplemento N° 38 de 14 de junio de 2005.
- Congreso Nacional. (2004). Ley del Registro Único de Contribuyentes. Quito, Ecuador: Registro Oficial Suplemento N° 398 de 12-ago.-2004
- Decreto Ejecutivo 374. (2010). Reglamento para la aplicación de la Ley de Régimen Tributario Interno. Quito, Ecuador: Registro Oficial Suplemento N° 209 de 08 de junio de 2010.

Ley de creación del Servicio de Rentas Internas. (2 de diciembre de 1997). Registro Oficial N° 206. Quito, Ecuador: Congreso Nacional.

Ley Orgánica de Economía Popular y Solidaria. (10 de mayo de 2011). Registro Oficial N° 444. Quito, Ecuador: Asamblea Nacional.