

**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR**  
**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS**  
**MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN FINANCIERA**



**“DESARROLLO DE ESTRATEGIAS DE CONTROL TRIBUTARIO RELACIONADO A LA NATURALEZA DE LAS EMPRESAS QUE OFRECEN SERVICIOS DE TRANSPORTE A TRAVES DE PLATAFORMAS VIRTUALES EN LA ZONA METROPOLITANA DE SAN SALVADOR”**

**TRABAJO DE GRADUACIÓN PRESENTADO POR:**

**ROXANA CECILIA GALDÁMEZ FUENTES      GF13018**  
**GABRIELA SARAI GARCIA MARTÍNEZ      GM11016**

**PARA OPTAR AL GRADO DE**  
**MAESTRO/A EN ADMINISTRACIÓN FINANCIERA**

**DICIEMBRE 2023**

**CIUDAD UNIVERSITARIA, SAN SALVADOR, CENTROAMÉRICA**

# UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR



## AUTORIDADES UNIVERSITARIAS

RECTOR : MSC. JUAN ROSA QUINTANILLA

VICERRECTORA ACADÉMICA : DRA. EVELYN BEATRIZ FARFÁN MATA

SECRETARIO GENERAL : LIC. PEDRO RESALÍO ESCOBAR CASTANEDA

## AUTORIDADES DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

DECANA : LICENCIADA CELINA AMAYA DE CALDERÓN

VICEDECANO : MAESTRO NIXON ROGELIO HERNÁNDEZ VÁSQUEZ

SECRETARIO : LICENCIADO PEDRO JAVIER RIVAS MEJÍA

ADMINISTRADOR ACADÉMICO : LICENCIADO EDGAR ANTONIO MEDRANO MELÉNDEZ

TRIBUNAL EXAMINADOR : MAESTRO JUAN VICENTE ALVARADO RODRÍGUEZ

: MAESTRO JOSÉ FELIPE MEJÍA HERNÁNDEZ

: MAESTRO EFRAIN ANTONIO RIVAS GARCÍA

DICIEMBRE 2023

CIUDAD UNIVERSITARIA, SAN SALVADOR, CENTROAMÉRICA

## **AGRADECIMIENTOS**

Doy gracias a Dios por permitirme completar un logro más y poner a las personas adecuadas en mi vida; a mis padres Magdalena Fuentes y Jorge Galdámez, a mis hermanos Carolina Galdámez y Samuel Galdámez, quienes han sido un apoyo incondicional en cada uno de mis proyectos y por ayudarme a encontrar la determinación necesaria para no desistir. Gracias a mi compañera de tesis, por mantener el deseo continuo de culminar con éxito, a nuestro asesor, maestro Efraín Rivas, quien nos apoyó incondicionalmente en este recorrido y finalmente a la Universidad de El Salvador por contribuir a mi formación profesional.

**Roxana Cecilia Galdámez Fuentes**

Agradezco infinitamente a Dios, quien con su poder me ha fortalecido para terminar este trabajo de Graduación, por brindarme el conocimiento, fuerzas y la provisión necesaria para alcanzar este logro académico, a mis padres por su apoyo incondicional, oraciones y palabras de ánimo que nunca faltaron, a mis hermanos, cuñadas y amigos cercanos por su apoyo incondicional, a mi compañera de tesis Licda. Roxana Galdámez que a lo largo de la maestría me extendió su amistad y las palabras de aliento para poder culminar hasta nuestra graduación, a nuestro asesor Maestro Efraín Rivas quién nos brindó todo su conocimiento y apoyo incondicional para este logro académico.

**Gabriela Sarai García Martínez**

## INDICE

RESUMEN EJECUTIVO.....	i
INTRODUCCION .....	ii
CAPÍTULO 1: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA .....	1
1.1 Antecedentes .....	1
1.2 Definición del Problema.....	4
1.3 Preguntas de Investigación.....	4
1.4 Objetivos de la Investigación .....	5
1.5 Justificación del Problema .....	6
1.6 Delimitación teórica, geográfica y temporal .....	7
1.7 Limitantes de la investigación.....	7
1.8 Hipótesis de la investigación.....	8
1.9 Determinación de variables.....	9
CAPITULO 2: MARCO TEÒRICO.....	11
2.1 Antecedentes históricos del transporte público.....	11
2.1.1 Historia del transporte público.....	12
2.1.2 Transporte individual en El Salvador .....	15
2.2 Empresas de transporte basadas en plataformas virtuales .....	18
2.3 Organización de servicios de transporte usando la plataforma.....	21
2.3.1 Origen e inicio de operaciones de plataformas de servicios de transporte .....	22
2.3.2 Servicios brindados por la aplicación .....	23
2.4 Modelo de negocio de plataformas de servicio de transporte.....	27
2.4.1 Características de contratación. ....	28
2.4.2 Acceso a la plataforma.....	29
2.4.3 Control de prestación de servicio.....	30
2.5 Plataformas de transporte y la regulación laboral con sus asociados .....	31
2.6 Estatus actual de plataforma de servicio de transporte .....	33
2.7 Regulaciones tributarias para las plataformas virtuales en América Latina .....	33

2.8 Regulaciones tributarias para el servicio de transporte en El Salvador .....	34
2.8.1 Recaudación fiscal en El Salvador.....	39
2.9 Plataforma de servicio de transporte como contribuyentes de impuestos .....	40
CAPÍTULO 3: METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN .....	44
3.1 Tipo de investigación.....	44
3.2 Población y muestra.....	44
3.2.1 Población.....	44
3.2.2 Muestra .....	45
3.2.3 Unidades De Análisis.....	46
3.3 Técnica e instrumento de recolección de datos.....	46
3.3.1 Técnica.....	46
3.3.2 Instrumento .....	47
3.3.3 Procedimiento .....	47
CAPITULO 4 ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.....	48
4.1 Tabulación y análisis de resultados.....	48
4.2 Diagnóstico .....	65
4.3 Comprobación de la existencia del problema .....	66
4.4 Comprobación y Aceptación o Rechazo de la Hipótesis .....	66
4.5 Caso práctico aplicado a empresas que ofrecen servicios de transporte a través de plataformas virtuales.....	75
4.5.1 Modelo de regulación tributaria para ingresos generados por plataformas virtuales utilizado en México.....	75
4.5.2 Propuesta para aplicación al modelo de regulación tributaria para ingresos generados por plataformas virtuales en El Salvador.....	77
Capítulo I Disposiciones preliminares .....	77
CAPITULO 5: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	88
Conclusiones.....	88
Recomendaciones .....	88

Referencias Bibliográficas .....	89
Anexos.....	93
Cuestionario .....	93

## **INDICE DE FIGURAS**

Ilustración 1 Flujograma de Servicio de la Empresa Uber - Plataforma .....	25
Ilustración 2 Flujograma de Servicio de la Empresa Uber - Plataforma .....	26

## INDICE DE TABLAS

Tabla 1 Operacionalización de variables .....	9
Tabla 2 Regulaciones tributarias y fiscales del sector transporte. ....	35
Tabla 3 Impuestos con mayor participación en la recaudación tributaria. ....	39
Tabla 4 Promedio de ingresos semanales por socio conductor.....	81
Tabla 5 Promedio de gastos semanales por socio conductor.....	81
Tabla 6 Tabla de retenciones de impuesto sobre la renta anual proyectado. ....	82
Tabla 7 Determinación de impuesto anual para personas que obtienen ingresos de plataformas electrónicas y no poseen ningún tipo de dependencia laboral. ....	83
Tabla 8 Distribución poblacional por departamento.....	84
Tabla 9 Estimación de la distribución poblacional por departamento con cantidad de usuarios inscritos en Uber. ....	85
Tabla 10 Impuesto estimado aplicando el régimen de retención definitiva.....	86
Tabla 11 Impuesto estimado aplicando el régimen de retención provisional. ....	87

## RESUMEN EJECUTIVO

Actualmente El Salvador cuenta con impuestos directos e indirectos y se ha determinado que en todos los países (incluso los desarrollados) existe un nivel de evasión y elusión fiscal mínimo que resulta muy difícil de eliminar, sin embargo, las pérdidas tributarias en la recaudación fiscal se estima que son menores en los países desarrollados. En relación al impuesto sobre la Renta se tiene mayores niveles de evasión en los trabajadores independientes que realizan actividades empresariales en comparación a los trabajadores asalariados que suelen tener retenciones en la fuente de ingresos lo que hace difícil que caigan en incumplimientos tributarios. Por lo que aumentar las tasas o alícuotas de los impuestos existentes no es una solución, la solución podría ser reducir los niveles de evasión Fiscal, sin embargo en la actualidad los avances tecnológicos y la implementación de éstos en la mercadotécnica de las empresas y/o emprendedores ha sido relevante llegando al punto que existen plataformas virtuales que sirven como herramientas para generar ingresos a personas naturales, por lo cual éstos ingresos se consideran hecho generador de impuestos y deben de ser sometidos a la tributación de El Salvador , para ello se deben crear estrategias de control para minimizar la evasión fiscal de éste tipo de ingresos que a la fecha son una novedad con relación a la tributación establecida en años anteriores (Gómez & Morán, 2020)

## INTRODUCCION

Los avances tecnológicos hoy en día son de mucha importancia para la humanidad, actualmente la tecnología aporta al área de salud, seguridad, áreas académicas y a la economía siendo ésta la más importante para los países en relación a la sustentabilidad de sus pobladores, en ese sentido el Estado debe regular aspectos de carácter tributario que eviten que la legislación actual sea obsoleta ante los avances tecnológicos. Por lo que se realizó la presente investigación “Desarrollo de estrategias de control tributario relacionado a la naturaleza de las empresas que ofrecen servicios de transporte a través de plataformas virtuales, conformada por cinco capítulos. El primero menciona los antecedentes y la evolución del sistema de transporte privado de pasajeros a través de las plataformas virtuales, la justificación de la investigación los objetivos planteados y la determinación de las hipótesis de investigación. El segundo capítulo está conformado por los antecedente historia y evolución del transporte de pasajeros, empresas que se dedican al servicio de pasajeros por medio de plataformas virtuales, historia, características del modelo de negocio, estatus legal actual en otros países de la plataforma virtual y regulaciones tributarias relacionadas con las plataformas virtuales dedicadas al servicio de transporte de pasajeros. En el tercer capítulo se aborda el tipo de investigación, sujetos y objetos de estudio, la población, muestra y procedimientos e instrumento para recopilar, procesar y analizar la información que facilitan realizar un diagnóstico de la situación actual. En el capítulo cuatro se desarrolla el análisis de datos, diagnóstico de la situación actual, comprobación de aceptación o rechazo de hipótesis de investigación, Modelo de regulación tributaria utilizada en México para este tipo de negocio y propuesta de regulación en El Salvador. Finalizando la presente investigación con el capítulo cinco estableciendo los hallazgos de esta investigación por medio de conclusiones y recomendaciones.

## **CAPÍTULO 1: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

### **1.1 Antecedentes**

En la actualidad con los avances tecnológicos, la creación de plataformas virtuales de entretenimiento y servicios de transporte aumentaron durante los últimos años, convirtiéndose en una herramienta para generar ingresos, no solo en la población excluida del empleo formal; sino también, en personas que poseen empleos formales. Ofreciendo ventajas sobre los empleos formales debido a que los usuarios de plataformas virtuales deciden sobre sus horarios laborales.

The McKinsey Global Institute, realizó una encuesta a 8,000 estadounidenses y europeos para determinar todas las formas en que las personas obtienen ingresos, las cuatro tipologías de trabajadores independientes que surgieron de la investigación son: Trabajadores ocasionales (40%), laboran independientemente para obtener ingresos suplementarios y lo hacen por decisión propia; Agentes libres (30%), eligen ser trabajadores independientes siendo ésta su principal fuente de ingresos; Trabajadores con problemas financieros (16%), laboran porque necesitan complementar su fuente primaria de ingresos; Otros trabajadores (14%), laboran independientemente porque no han obtenido un empleo formal pero su preferencia se inclina a obtener empleos tradicionales (Manyika & Lund, 2016).

En el año 2015 México fue el primer país en América Latina que legisló los servicios que ofrecen las plataformas virtuales, uno de los cambios incorporados es el Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y Prestación de Servicios (IVA) a los servicios de transporte provenientes de plataformas electrónicas y no se incluyó al servicio de transporte público (Fabián, 2020). Según el Artículo 113-A de la Legislación Tributaria Mexicana vigente, se implementó el pago del impuesto a las plataformas virtuales e incluyó a contribuyentes con actividades

empresariales que enajenen bienes o presten servicios a través de Internet, mediante plataformas virtuales (Ley del Impuesto sobre la Renta , 2021).

Colombia, a partir del mes de enero 2023 ha realizado propuestas en el órgano Legislativo para regular los ingresos de personas naturales obtenidos mediante plataformas virtuales relacionadas con el servicio de transporte de pasajeros.

Costa Rica, no considera exoneración fiscal para los ingresos de personas naturales generados mediante plataformas virtuales. “Por otra parte, el hecho de que las plataformas sean empresas multinacionales y su sede se encuentre en el exterior, para efectos fiscales no impide que el prestador del servicio se registre en Costa Rica, para efectos del pago del impuesto de renta, habiéndose prestado el servicio en el país, resulta indiferente si el pago lo recibe de una fuente local o internacional” (Godínez Vargas, 2020).

En El Salvador, el servicio de transporte es regulado por el Viceministerio de Transporte (VMT). De acuerdo a la Ley de Transporte Terrestre, Transito y Seguridad Vial Asamblea Legislativa de la Republica de El Salvador. (2013) artículo 27 define como vehículos destinados al transporte público de pasajeros, todos aquellos destinados al servicio de transporte colectivo de pasajeros, los cuales son:

- a. Autobuses del servicio público colectivo de pasajeros, institucional o privado;
- b. Microbuses del servicio público; y
- c. Otros tipos de vehículos que cumplan los requisitos para la prestación de este servicio; según el Reglamento General de Transporte Terrestre.

El artículo 28 establece: “para los efectos de la presente ley, se entiende como vehículos destinados al servicio de transporte selectivo de pasajeros, únicamente a los taxis, los cuales podrán prestar este tipo de servicio, previa autorización emitida por el viceministerio de transporte, a

través de la dirección general de transporte y mediante el cumplimiento de los requisitos señalados en esta ley y sus reglamentos”.

Tanto las unidades destinadas al servicio de transporte colectivo y selectivo de pasajeros en el país deben contar con previa autorización del Vice Ministerio de Transporte, identificándose con el tipo de placas y tarjeta de circulación correspondientes al tipo de servicio.

Los servicios de transporte que no estén debidamente autorizados por el Vice Ministerio de Transporte, están expuestos a recibir diversas sanciones, la creciente afiliación a las plataformas virtuales dedicadas a la prestación de servicios de transporte no solo carece de las regulaciones establecidas por el órgano rector de este servicio (VMT); sino propicia la escasa o nula regulación tributaria, siendo un rubro potencial generador de tributos.

Actualmente en El Salvador existe legislación aplicada a las rentas obtenidas como el Código tributario y sus reformas, Ley del Impuesto sobre la Renta y sus Reformas; Por otra parte, la Ley del IVA, regula los impuestos indirectos dado que grava el valor agregado, considerado como hecho generador de IVA en su artículo 17, la prestación de servicios de transporte o flete de carga, terrestre, aéreo y marítimo y de pasajeros, aéreo y marítimo.

A partir del surgimiento de las plataformas virtuales destinadas a la prestación de servicio de transporte de pasajeros en el año 2008 y su posterior desarrollo en el año 2019 han obligado a los legisladores a formular, actualizar y crear nuevas regulaciones que permitan el control tributario, específicamente a ingresos provenientes de plataformas virtuales destinadas a la prestación de servicios de transporte.

## **1.2 Definición del Problema**

La recaudación fiscal en los países desarrollados y en vías de desarrollo siempre ha sido una situación problemática debido que los Estados dejan de percibir tributos, por lo que se ha determinado que la solución no se encuentra únicamente en realizar modificaciones a las tasas y montos impositivos, sino también, en incorporar regulaciones tributarias específicas, que se enfoquen en las plataformas virtuales utilizadas para la prestación de servicios de transporte, las cuales son herramientas importantes en la generación de ingresos y requieren una adecuada regulación tributaria en El Salvador.

De acuerdo con los datos del Banco Central de Reserva (BCR), el déficit presupuestario en El Salvador para el ejercicio fiscal 2021 fue de 1,315 (millones) de dólares de los Estados Unidos de Norteamérica, este déficit mejoraría considerablemente aumentando la base tributaria, razón por la cual será necesario contar con un plan de recaudación fiscal más eficiente.

En base a lo antes expuesto se plantea el siguiente problema: ¿El desarrollo de estrategias de control tributario relacionado a la naturaleza de las empresas que ofrecen servicios de transporte a través de plataformas virtuales contribuirá al incremento de la recaudación fiscal de El Salvador período 2021-2023?

## **1.3 Preguntas de Investigación**

1. ¿Cuál serían los efectos tributarios que producirían nuevas regulaciones enfocadas a los ingresos generados a través de plataformas virtuales en materia laboral?

2. ¿Qué impacto ocasionarían los impuestos obtenidos mediante la regulación de los ingresos generados a través de plataformas virtuales dedicadas a la prestación de servicios de transporte en el déficit fiscal de El Salvador periodo 2021-2023?

3. ¿Qué elementos constitutivos, deberían considerarse para facilitar a la administración tributaria la obtención de información acerca de los ingresos derivados del uso de plataformas virtuales dedicadas a la prestación de servicios y transporte?

## **1.4 Objetivos de la Investigación**

### **Objetivo General**

Desarrollar estrategias de control tributario que regulen los ingresos obtenidos mediante empresas que ofrecen servicios de transporte a través de plataformas virtuales en El Salvador que contribuyan al incremento de la recaudación fiscal durante el período 2021 - 2023.

### **Objetivos específicos**

- Determinar el grado de incidencia que produciría la implementación de nuevas regulaciones tributarias enfocadas a los ingresos generados a través de plataformas virtuales en materia laboral, período 2021 – 2023.
- Identificar la situación tributaria actual relacionada al impacto que ocasionarían los impuestos obtenidos mediante la regulación de los ingresos generados a través de plataformas virtuales dedicadas a la prestación de servicios de transporte.
- Determinar los principales elementos constitutivos que deberán considerarse para facilitar a la administración tributaria la recolección de información sobre de los ingresos derivados del uso de plataformas virtuales, dedicadas a la prestación de servicios de transporte.

## **1.5 Justificación del Problema**

### **Importancia**

Esta investigación pretende demostrar la importancia de la aplicación de nuevas regulaciones tributarias enfocadas en la obtención de nuevas fuentes de ingresos, basados en plataformas virtuales, dado que no se posee legislación tributaria para estos modelos de negocio.

### **Utilidad**

Las plataformas virtuales dedicadas a la prestación de servicios de transporte utilizadas para la generación de ingresos es una realidad desde hace varios años. No obstante, es un sector que ha presentado un bajo nivel de discusión en materia tributaria y fiscal. La investigación buscará realizar una propuesta de estrategias de control tributario que incorpore elementos que contribuyan a la recaudación de tributos, logrando así mayor eficiencia en la generación de ingresos del Estado.

### **Originalidad**

El trabajo de investigación a realizar es original por su aporte teórico práctico considerando la experiencia de otras investigaciones, adicional en El Salvador no existen estrategias de control tributario que regulen el uso de plataformas virtuales utilizadas para la obtención de ingresos y en la actualidad no existen estudios que estimen los niveles de recaudación fiscal que provengan de este giro.

### **Factibilidad**

El trabajo es factible dado que existen diversas fuentes de información tanto internacional como nacional que apuntan al desarrollo y mejoramiento de estrategias de control tributario y buscan incrementar la recaudación fiscal, mediante el estudio de los ingresos generados por el uso de plataformas virtuales en el rubro de transporte periodo 2021-2023.

## **1.6 Delimitación teórica, geográfica y temporal**

### **Teórica**

La investigación desarrollo de estrategias de control tributario relacionado a la naturaleza de las empresas que ofrecen servicios de transporte a través de plataformas virtuales de la zona Metropolitana de San Salvador, período 2021 - 2023, se obtendrá de estados financieros de empresas enfocadas a la explotación de los modelos de negocio dedicadas a la prestación de servicios de transporte; a fin de sustentar y demostrar los ingresos sobre los cuales se aplicará la base imponible para cálculo de impuestos.

### **Espacial**

La investigación se desarrolló en la zona metropolitana de San Salvador.

### **Temporal**

Esta investigación comprenderá el período 2021 al 2023, con el fin de obtener proyecciones adecuadas sobre el impacto que ocasionarían los impuestos obtenidos al aplicarse las nuevas estrategias de control tributario a las plataformas virtuales dedicadas al rubro de servicios de transporte.

## **1.7 Limitantes de la investigación**

En esta investigación se presentan las siguientes limitantes:

1. Actualmente El Salvador no ha incorporado nuevas regulaciones tributarias enfocadas a las rentas generadas a través de las plataformas virtuales.
2. No existe una base de datos pública específica que contengan los ingresos que generan las plataformas virtuales.

## **1.8 Hipótesis de la investigación**

### **Hipótesis General**

La implementación de la modelación tributaria enfocada en regular los ingresos obtenidos por empresas dedicadas al servicio de transporte a través de plataformas virtuales mejorará los niveles de recaudación fiscal en El Salvador durante el periodo 2021-2023.

### **Hipótesis Específicas**

- El impacto económico ocasionado por los ingresos obtenidos mediante las plataformas tecnológicas dedicadas a la prestación de servicios de transporte, contribuirían al incremento de la base imponible periodo 2021 al 2023.
- Existe un bajo grado de desarrollo de regulaciones a los negocios generados mediante plataformas virtuales en El Salvador que contribuye al déficit fiscal en El Salvador.

## 1.9 Determinación de variables

Tabla 1 Operacionalización de variables

Hipótesis	Variable	Indicador
La implementación de la modelación tributaria enfocada en regular los ingresos obtenidos por empresas dedicadas al servicio de transporte a través de plataformas virtuales mejorará los niveles de recaudación fiscal en El Salvador durante el periodo 2021-2023.	Variable dependiente: Implementación de modelación tributaria	-Número de empresas dedicadas al servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas. -Número de plataformas tecnológicas dedicadas a este servicio. -Características del modelo de negocio
	Variable independiente: Niveles de recaudación fiscal	-Tasa impositiva -Nivel de base imponible -Tributos aplicables
Hipótesis específica		
El impacto económico ocasionado por los ingresos obtenidos mediante las plataformas tecnológicas dedicadas a la prestación de servicios de transporte, contribuirían al incremento de la base imponible.	Variable dependiente: Impacto económico de las plataformas virtuales.	-Número de empresas dedicadas al servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas. -Número de plataformas tecnológicas dedicadas a este servicio. -Características del modelo de negocio
	Variable independiente: Base imponible de impuestos	1. Ingresos generados. 2. Número de usuarios de plataformas virtuales. 3. Costo de afiliación a plataformas virtuales y costos de mantenimiento.
Existe un bajo grado de desarrollo de regulaciones a los negocios generados mediante plataformas virtuales en El Salvador que contribuye al déficit fiscal.	Variable dependiente: Déficit fiscal	1. Presupuesto general de la nación

<b>Hipótesis</b>	<b>Variable</b>	<b>Indicador</b>
		2. Informes de recaudación del Ministerio de Hacienda.
	Variable independiente: Falta de regulación al uso de plataformas virtuales.	1. Número de personas que no declaran ingresos obtenidos a través de plataformas virtuales. 2. Montos de ingresos obtenidos a través de plataformas virtuales.

*Fuente: elaboración propia*

## CAPITULO 2: MARCO TEÒRICO

### 2.1 Antecedentes históricos del transporte público.

Las ciudades de América Latina están cobrando auge como motor de desarrollo de la región, en este sentido el transporte urbano tiene un papel importante en la creación de ciudades más equitativas, limpias y habitables (Linke et al, 2018)

El transporte urbano juega un rol decisivo en la estructuración urbana, la accesibilidad es uno de los factores distintivos que influye en la calidad de vida, productividad y competitividad.

El modelo de expansión en el desarrollo de infraestructura vial no controlado, seguido del hacinamiento del vehículo particular, ha ocasionado una mala distribución del espacio público, ahondando en las desigualdades de la región, en tal sentido la reestructuración del espacio público está siendo considerado en varios lugares.

Los autores Estupiñan, Scorcia, Navas, Zegras, Rodríguez Vasconcellos señalan:

“Desde hace ya algunas décadas, y particularmente en los últimos años, esta distribución del espacio público se está comenzado a corregir en varias ciudades de la región. Ciudades como Bogotá, Buenos Aires, Ciudad de México, Guayaquil, Lima, Medellín, Montevideo y Rosario, entre otras.” (Linke et al, 2018)

Pese a los esfuerzos de reestructuración urbana en la región, el modo de transporte individual sigue siendo dominante. De acuerdo con Vasconcellos & Mendonça (2016) se estima que los modos de transporte individual (Auto, taxi y motocicleta) corresponden al 32% de los viajes diarios, por otra parte, los modos activos y el transporte público suman el 68% de los viajes.

La creciente necesidad de movilización e ineficiencia del transporte público conlleva a los usuarios a utilizar como alternativa el servicio de transporte privado, denominado transporte ejecutivo empresarial y/o servicio de taxi.

### ***2.1.1 Historia del transporte público***

Los inicios del transporte en El Salvador necesitaban animales para ser arrastrados como por ejemplo las carretas o carruajes con capacidad de transportar cuatro personas, inicio en el año 1528 en Villa de San Salvador creada por los españoles los cuales tardaron quince días en construir las calles, plaza e iglesia (Flores, Huezco, & Iraheta Leiva, 2016).

En el año 1872 el presidente Santiago González otorgó al francés Jean-Louis Bueron, un contrato para construir líneas ferroviarias que unieran los principales puertos del país, El 24 de junio de 1873 se instaló la primera línea ferroviaria de El Salvador, con un recorrido desde San Salvador hasta Santa Tecla y viceversa, El Salvador obtuvo su primera locomotora el 30 de abril de 1882 desembarcada en el puerto de Acajutla e inauguró dos meses después el primer ferrocarril del país el 04 de junio de 1882, suceso que dio paso a las primeras camionetas en San Salvador, los autobuses que funcionaban en distintas zonas de la ciudad incrementaron. El Salvador obtenía los chasis de Estados Unidos y la carrocería era construida en el país. En 1894 la empresa tranvía construyó un sistema de vías en la capital y se inauguró el Ferrocarril Urbano de El Salvador (Flores, Huezco, & Iraheta Leiva, 2016).

En el año de 1885 fue fundada la primera compañía de tranvía de El Salvador la cual funcionaba solamente en la zona de la capital; en el año 1894 se inauguró el tranvía que conducía de Sonsonate a Izalco. En 1899 se apertura una clase de transporte de mayor capacidad en los pueblos de Mejicanos y San Jacinto conformada por carruajes más grandes halados por cuatro

mulas y tenían la capacidad de transportar a veinte personas de una sola vez, ganando mayor frecuencia en su ruta. Cincuenta años después la mayor parte del sistema de tranvías se encontraban en condiciones precarias por lo que el 12 de septiembre de 1919, la empresa del Ferrocarril de San Salvador y Santa Tecla, adquirió cuatro tranvías operados con baterías por medio de la empresa J. G. Brill Company de Philadelphia; los tranvías iniciaron sus operaciones el día 15 de octubre de 1920 en la misma ruta del ferrocarril de vapor, para complementar a los trenes de vapor que seguían operando. Un evento que permitió el desarrollo de El Salvador en el sistema de transporte terrestre fue un programa de pavimentación de calles en la ciudad de San Salvador realizado en 1925, que sustituyó las líneas de tranvía (Flores, Huezco, & Iraheta Leiva, 2016).

En el año de 1928 que se crea la División de Transporte en la entonces Jefatura de Tránsito, dependencia de la Policía Nacional; en ese año se incrementó la autorización de más rutas de buses en San Salvador y se crearon rutas de buses hacia los departamentos de Sonsonate, La Libertad, Santa Ana, Ahuachapán, San Miguel, Cojutepeque y Usulután, la cuales eran realizadas por camionetas que su chasis era para camión y estaba sobre él una carrocería de madera con la capacidad de transportar hasta dieciocho personas (Flores, Huezco, & Iraheta Leiva, 2016).

En San Salvador en los años de 1932 a 1939 el sector transporte sobresalía por ser ordenado y se aumentaron de setenta y cinco a ciento veinticinco camionetas, y para ese tiempo ya existían rutas de San Martín y de Soyapango. El sector transporte se vio afectado por la guerra en 1940 afectando a los empresarios de la época por el racionamiento de gasolina, llantas y otros costos, por lo que los autobuses laboraban quince días al mes y los sábados y domingos no se corrieran la ruta (Flores, Huezco, & Iraheta Leiva, 2016).

En el año 1946 se crea el reglamento de tránsito que regula el transporte general del país y en 1948 El Salvador recibe autobuses nuevos con carrocería fabricadas en Estados Unidos. En

1957 por orden presidencial se creó un reglamento de transporte antecedente de la Ley General de Transporte en El Salvador (Flores, Huerdo, & Iraheta Leiva, 2016).

Actualmente en El Salvador se distingue dos tipos de carreteras que han contribuido al desarrollo económico. Las carreteras troncales, que conforman el sistema de vías principales y en las que convergen las carreteras, comunales o vecinales, que conectan a toda la población del país. La carretera principal del país es la Panamericana, en la cual se puede conducir por todo el país desde el puente sobre el río Guáscoran en la frontera con Honduras hasta San Cristóbal, en el límite fronterizo con Guatemala, otra carretera de gran importancia es la carretera del Litoral Costero (Flores, Huerdo, & Iraheta Leiva, 2016).

Según el informe de Transporte y Desarrollo en América Latina (Banco de Desarrollo de América Latina, 2018) el concepto de automóvil compartido nace en el año 2000, liderado por ZipCar, que en la actualidad cuenta con más de un millón de usuarios y más de diez mil vehículos en el mundo.

El creciente desarrollo de los teléfonos inteligentes ha permitido desarrollar una amplia gama de servicios, combinando tecnología, bienes existentes y capacidad instalada. La optimización de servicios y creación de plataformas que permiten enlazar a usuarios y proveedores, también se ha visto reflejado en los servicios de transporte. El modelo básico para seguir es proveer acceso a vehículos particulares por un tiempo predefinido, pagando una tarifa establecida.

De acuerdo con Shaheen, Cohen, & Zohdy (2016) entre el año 2006 y el 2014 el número de vehículos registrados en esquemas formales e informales de vehículo compartido pasó de 15.700 a 955.880 a nivel global. En ese mismo periodo, el número de miembros afiliados pasó de 346.610 a 4,8 millones”.

De acuerdo con Katz (2015) actualmente la mitad de la población en la región de América Latina y el Caribe no utiliza internet. En contraste, la penetración de la telefonía móvil pasó del 12,6% en el año 2000 a 97,7% en el 2010”.

Con el auge de este fenómeno, algunos países de América Latina han iniciado con la implementación de normativa que regule la prestación de servicios de transporte vía plataformas. Ciudad de México en el año 2015 introdujo modificaciones a su legislación, São Paulo en el 2016, y actualmente hay proyectos de ley en varios países incluyendo Chile y Colombia para regular la prestación de este tipo de servicios (Banco de Desarrollo de América Latina, 2018).

### ***2.1.2 Transporte individual en El Salvador***

El transporte es de gran importancia significativa económica y social de El Salvador porque su objetivo la conexión de sectores productivos, la industria, el comercio, y el turismo que permiten el desarrollo económico del país. La palabra transporte proviene de los vocablos <trans> y <portare>, que se traduce como moverse hacia otro lado, básicamente transporte significa el constante movimiento físico de bienes y personas entre dos lugares con el propósito que cambiar de posición que genere un beneficio económico o social, el transporte público posee como característica la colectividad que permite el acceso a la mayoría de la población y se determina por rutas y paradas en lugares específicos. A lo largo de la historia la creación y mejora de la infraestructura, la creación de carreteras y autopista constituye un avance de los modelos territoriales que producen desarrollo económico en los países (Herrera Campos , Sánchez Rodríguez, & Tobar Torres, 2021).

El término de transporte privado de pasajeros es distinto en relación al transporte público, la gran mayoría pertenece a empresas privadas o personas que poseen vehículo propio y no posee

una ruta específica, sino que el cliente selecciona horario y recorrido más conveniente para su persona exceptuando transportes privados que realicen viajes turísticos o empresariales. El transporte privado o individual de pasajeros se encuentra regulado por el Viceministerio de Transporte a través de la Ley de Transporte y Seguridad Vial y el Reglamento General de Transporte Terrestre en los que existen algunos artículos referentes al transporte privado, no obstante, en ninguno de ellos incluye los transportes ofertados en plataformas digitales (Herrera Campos, Sánchez Rodríguez, & Tobar Torres, 2021).

En la Ley de Transporte y Seguridad Vial artículo 28 aborda la situación del transporte selectivo de pasajeros, donde solo se acepta únicamente a los taxis para poder prestar servicio privado de pasajeros con autorización del VMT, así como algunos pick-ups y medios alternativos locales como tricimotos. El artículo 29 se detalla los requisitos para el transporte selectivo y colectivo como: las placas para la identificación correspondiente al vehículo, tarjeta de circulación, poseer un conductor autorizado y que el vehículo posea el número de asientos de acuerdo a la capacidad del vehículo. En el artículo 34 menciona las normas de conducción que se deben de cumplir en el sector del transporte selectivo, las revisiones técnicas y mecánicas para los vehículos. En el artículo 118; párrafo 25 literal D, se refiere a la sanción decomiso de licencia o tarjeta de circulación cuando se transporta personal en función comercial sin gestionar los permisos correspondientes (Ley de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial., 2013).

El Reglamento General de Transporte Terrestre tiene como objetivo regular los servicios de transporte y en el artículo 4 sugiere que el transporte particular de pasajeros no será objeto de necesitar autorización, registro y control por ellos no existe mucha base legal relacionada al sector de transporte individual de pasajeros. En el artículo 5 define la palabra automóvil; como todo vehículo automotor destinado al servicio de transporte unitario de personas con comodidad y

seguridad, en el artículo 10 se realiza una clasificación del transporte terrestre como taxis, según su naturaleza como transporte público y se categoriza como transporte público unitario de pasajeros, en el artículo 74 se establecen que el servicio de taxi debe de estar identificado con color amarillo y una banda o franja cuadriculada negro y blanco de 30 cm. en todo el contorno del vehículo con la leyenda "Taxi", con el número de Permiso de Operación de Licencia de Transporte Terrestre u óvalo y clasificación nacional, debe portar placas con la identificación "A" a su vez, no tener más de quince años de haber sido fabricados a la fecha de concesión, los requisitos anteriores no son aplicables a conductores y vehículos que ofrecen servicios de transporte individual por medio de plataformas virtuales (Reglamento General de Transporte Terrestre, 2002).

En relación a los puntos o establecimientos de ubicación el artículo 89 establece que es necesario que los taxis se anexas a un sistema de radiocomunicación y en el artículo 119 se encuentran los requisitos para las solicitudes de renovación como presentar la solicitud de número de NIT, partida de nacimiento, Documento único de Identidad u otro documento, tener domicilio dentro del país, y declaración de características del vehículo. Asimismo, en el artículo 120 define que los taxis que cuenten con autorización legal se deben de identificar por el color amarillo y la franja o banda cuadriculada negra y blanca en el contorno de todo el automóvil y la Dirección General requiere que se indiquen sus números de óvalos y codificaciones y cobro por servicios de preferencia a partir de taxi metros. Por otra parte, la forma de operar se define en el artículo 121, lugares de estacionamientos puntos y sistema de tránsito constante y ruletero. En el artículo 123 establece como punto, estacionamiento o garaje el lugar de la vía pública o el lugar particular autorizado, donde se estacionan los taxis dedicados al servicio de transporte de pasajeros no sujeto rutas y de fácil acceso al público y en el artículo 124 establece que, para solicitar la autorización

de un estacionamiento, garaje o punto, se necesita: nombre y dirección del solicitante, lugar donde se establecerá el punto y número de taxis que se estacionarán contando con la opinión de la municipalidad y si se solicita garaje se debe presentar la solvencia municipal. En el artículo 126 define que los puntos de taxis autorizados tendrán validez de un año, pero puede estar sujeto a modificaciones de la Dirección General o cancelados en algunos casos (Herrera Campos , Sánchez Rodríguez, & Tobar Torres, 2021).

## **2.2 Empresas de transporte basadas en plataformas virtuales**

La red de internet ofrece diversas aplicaciones móviles de transporte de pasajeros como Didi Chuxing, Cabify, InDriver y Uber que permiten conocer la ubicación de un vehículo de servicio en tiempo real tomando en cuenta la ubicación del usuario. El sistema muestra al usuario las características del vehículo, tarifa, tiempo de recorrido y una vez seleccionado muestra los datos del vehículo; como modelo, número de registro; además de los datos del socio conductor y el tiempo estimado en que estará llegando al lugar de aborda.

“Uno de los principales ejes de la economía que mantiene a un país es la capacidad de movilizar de manera eficiente y a tiempo sus productos y personal a diferentes sitios del territorio nacional o internacional” (Charcas Moscoso, 2012).

Tradicionalmente, el servicio de transporte es prestado con un vehículo particular estacionado en un punto autorizado previa autorización del ministerio de transporte, además de que el vehículo debe identificarse con las placas de registro correspondiente para prestar dicho servicio. Esta nueva modalidad permite a personas dueñas de vehículos asociarse a cualquiera de las plataformas vigentes en el país como Uber e InDriver y mostrar su visibilidad en el momento

que se encuentren disponibles para prestar dicho servicio. Por otra parte, los usuarios tienen más opciones para comparar los precios de desplazo.

Según Galvis Restrepo (2018) en Colombia el Ministerio de Transporte reglamentó la utilización de plataformas tecnológicas como medios técnicos que sirven de soporte o herramienta para el transporte público individual de pasajeros en el nivel de lujo.

Si bien el trabajo a través de medios virtuales se caracteriza por poseer poca o nula subordinación para el trabajador, en el caso del servicio de transporte podemos decir que es el controlador de la plataforma quien tiene la mayor parte del control sobre la forma en que se presta el servicio.

Didi Chuxing (Beijing) Network Platform Technology es una aplicación con Sede en Pekín, República Popular China operando en países como Argentina, Australia, Brasil, Chile, China, Colombia, Costa Rica, Egipto, Hong Kong, Japón, México, Perú, Rusia, República Dominicana Panamá y Sudáfrica, en esta aplicación se pueden alquilar taxis o coches autorizados para prestar servicios a través de aplicaciones móviles, smartphone o multimedia. Es similar a otras aplicaciones como Grab o Uber. En mayo de 2015, Didi Chuxing tenía 1,35 millones de conductores<sup>11</sup> en 360 ciudades de China, con 4 millones de viajes diarios a diferencia de su rival Uber que realiza un poco más de 1 millón de viajes al día. Proporciona los servicios de Didi Bus y se puso a prueba inicialmente en Beijing y Shenzhen con empresas de turismo y operadores turísticos para proporcionar autobuses o vehículos más grandes. Se enfoca principalmente en rutas de media y larga distancia (aunque ya tiene una ruta desde la ciudad hasta el aeropuerto) y compite con los autobuses regulares. Otras empresas, como Lenovo y Huawei, están utilizando la versión del autobús de Didi para transportar a los empleados además presta servicios de entrega de comida y servicio de viajes exclusivo para mujeres ofreciendo facilidades de métodos de pago con dinero

plástico y en efectivo, registrando la marca Didi Pay en Chile, en particular ante el Instituto Nacional de la Propiedad Industrial (DiDi Global, 2023).

Cabify es una plataforma virtual española para smartphones, que consiste en vehículos son conducidos por proveedores de servicios autónomos, Cabify se encuentra operando en España y Latinoamérica (Colombia, México, Argentina, Perú, Chile y Uruguay), ofreciendo dos servicios, uno para empresas y otro para particulares. En el 2016 inició sus operaciones en Portugal y Brasil.

A diferencia de otras plataformas virtuales, Cabify trabaja con regulaciones del gobierno por lo que ha tenido éxito legalmente en los países donde se encuentra. Los conductores que trabajan con Cabify lo hacen bajo un contrato mercantil de servicios y no reciben un sueldo mensual fijo, sus ingresos provienen de la facturación de las horas y viajes realizados. Cabify mantiene un registro de todos los cobros y pagos (© 2023 Cabify España S.L.U, 2023).

InDriver se fundó en 2012 en Yakutsk. Creado por un grupo de estudiantes locales que se agruparon formando un grupo de "Conductores independientes" (inDrivers) como opción ante el aumento de las tarifas de los taxis cuando las temperaturas exteriores bajaban precipitadamente. Es la única compañía que ofrece el servicio de transporte de pasajeros con el modelo de Ofertas en tiempo real por medio de negociaciones instantáneas entre conductores y pasajeros sin hacer uso de algoritmos arbitrarios de precios mediante una aplicación virtual, su sede principal es en Estados Unidos California y opera en países como Argentina, Brasil, México, Guatemala, Colombia, Perú, El Salvador, Chile, Ecuador, Costa Rica, Panamá, Honduras, República Dominicana, Bolivia, Nicaragua, Paraguay, Tanzania, Marruecos, Sudáfrica, Kenia, Uganda, Nigeria, Botsuana, Egipto, Rusia, Kazajistán, Kirguistán, Uzbekistán, Armenia, India, Indonesia, Malasia, Tailandia, Laos y Vietnam. Ofrece servicios como entregas de comida, transporte interurbano y flete (Indrive Conductor indriver, 2023).

### **2.3 Organización de servicios de transporte usando la plataforma**

El avance de la tecnología ha permitido la creación de plataformas virtuales que colaboran al incremento del comercio de una manera más fácil y económica a la tradicional.

Un autor afirma lo siguiente:

La economía colaborativa posee características que la identifican como la utilización de nuevas tecnologías de la información, comunicación e informática (La economía colaborativa es el resultado de la interacción de individuos previamente no relacionados entre sí, gracias a las tecnologías, especialmente la utilización de Internet.), la proliferación de terminales móviles inteligentes, que garantizan el acceso ubicuo a la red al tiempo que permiten la geolocalización del dispositivo terminal, es decir, la identificación del lugar en que este se encuentra; la multiplicación de la potencia de las computadoras personales, que permite la automatización de procesos, merced especialmente al uso de un algoritmo<sup>22</sup> “conjunto ordenado y finito de operaciones que permite hallar la solución de un problema”, según el diccionario de la Real Academia Española (García, 2020).

Estas tres características han permitido la aparición de plataformas virtuales que permiten la prestación de bienes y servicios por personas físicas con costos más reducidos (García, 2020).

Actualmente existe una franquicia de servicio de transporte, se encuentra operando actualmente en el país por medio de la aplicación virtual y a la fecha no se encuentra regulada materia tributaria y de transporte.

### ***2.3.1 Origen e inicio de operaciones de plataformas de servicios de transporte***

Inicialmente en diciembre de 2008 con un ingeniero llamado Garret M. Camp en París y el californiano Travis Kalanik, quienes asistían a un congreso en el que tratarían sobre negocios de futuro e innovación, ambos se encontraban esperando un taxi que tardó demasiado tiempo, por lo que se les ocurrió la idea que daría pie a la creación de esta aplicación. Nació bajo la interrogante ¿Qué pasaría si con un celular se pudiese pedir un automóvil que estuviese en el lugar que los usuarios lo necesitaran en vez de esperar horas por un taxi?, Posterior a esta pregunta en el año 2009 Garret M. Camp realizó su primer negocio virtual con la venta StumbleUpon, un negocio que fue fundado en 2002 y vendida a empresa EBay en 2007 por US \$75 millones (en 2009 Garret volvió a comprar la empresa junto con Geof Smith), situación que le proporcionaba fondos para la creación del negocio en ese tiempo. Por otra parte, Travis Kalanik, había fundado en 1996 junto con sus compañeros de universidad el motor de búsqueda Scour, motor de búsqueda que se vendió a Ángel Investors en el 2000; con la ganancia en 2001 crearon RedSwoosh, una web de intercambio de archivos, la cual vendió a Akamai en 2007 por US \$15 millones de dólares, lo que le generó ganancias y liquidez disponible. La idea generada en París por ambos colegas dio frutos se hizo realidad en marzo de 2009 con el título de UberCab. Las primeras señales de esta idea se dieron en enero de 2010 en la ciudad de New York, ingresaron y utilizaron prototipos para la aplicación en los móviles, en Julio 2010 incursionaron en la ciudad de San Francisco con gran aceptación por la rapidez del servicio y automóviles más actualizados, en octubre 2010 la Comisión de Servicios Públicos de California pidió el cese y cierre de la compañía por actuación ilícita, fue una de las primeras demandas contra esta compañía, pero se realizó un cambio de nombre con el objetivo de disminuir probabilidades al proceder de la demanda interpuesta. En diciembre del 2011 lanzó un nuevo servicio en motocicleta y en 2012 estableció tarifas más baratas

y abastecieron el mercado con una gama de colores y vehículos diferentes a sus inicios que solo aceptaban conductores con vehículos color negro, expandieron operaciones en otras ciudades como Toronto, Berlín, Ámsterdam, Roma, Estocolmo, Londres y Milán (Rodríguez, 2015).

De acuerdo con Novoa (2013) en el año 2013 se expande a México, Colombia y el Estado de California aprobó una ley para permitir la actividad de esta aplicación, la cual copiada por otros estados tiempo después, en este año lograron una financiación de US \$250 millones de dólares por parte de Google a cambio del 6% de la compañía.

En 2014 estaban presentes a 100 ciudades diferentes y para finales del año 2015 lograron tener operaciones en 300 ciudades y realizar 1.000 millones de viajes, en 2016 la compañía operaba en 500 ciudades con más de 50,000 nuevos conductores cada mes y a mediados de 2017 logró 5,000 millones de viajes alrededor del mundo (Bocanegra Diez, 2018).

### ***2.3.2 Servicios brindados por la aplicación***

Esta aplicación ofrece servicios a usuarios que solicitan transporte de pasajeros por medio de aplicaciones virtuales disponibles como transporte o servicio de delivery para dispositivos móviles las cuales se descargan por medio de las diferentes tiendas de aplicaciones para posteriormente ser utilizada por los usuarios.

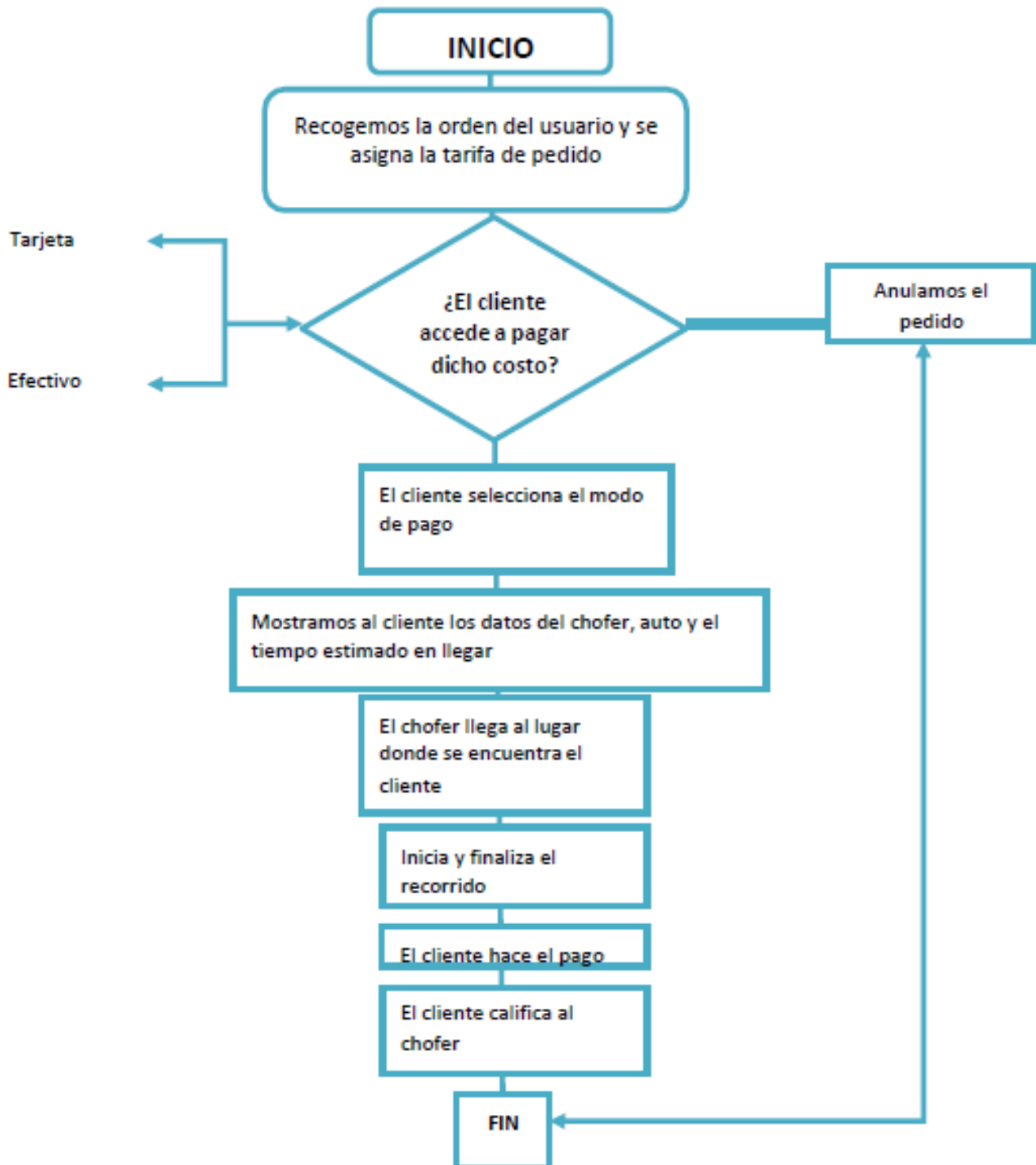
Servicio de transporte de pasajeros privado a diferentes destinos, se solicita un vehículo para que el conductor realice viajes a diferentes destinos por medio de un viaje económico que podría ser compartido con los miembros familiares siempre y cuando el número de pasajeros corresponda con la capacidad del vehículo, vehículos eléctricos, híbridos, híbridos enchufables que realizan viajes al destino solicitado por los usuarios, renta de vehículo el usuario elige un

automóvil para rentarlo con las condiciones específicas, servicio flash que se utiliza para enviar o recibir artículos (© 2023 Uber Technologies Inc., 2023).

Las ventajas que posee la plataforma son la facilidad de solicitar de manera inmediata, el pago se puede realizar a través de la aplicación por medio de tarjetas de crédito y débito o realizar el pago en efectivo al conductor del vehículo, el precio de los viajes se establece de acuerdo a los kilómetros recorridos y el tiempo de duración del viaje y conductores deben cumplir requisitos establecidos por la aplicación que contribuyen a la seguridad de los usuarios (Toro Delgado, 2021).

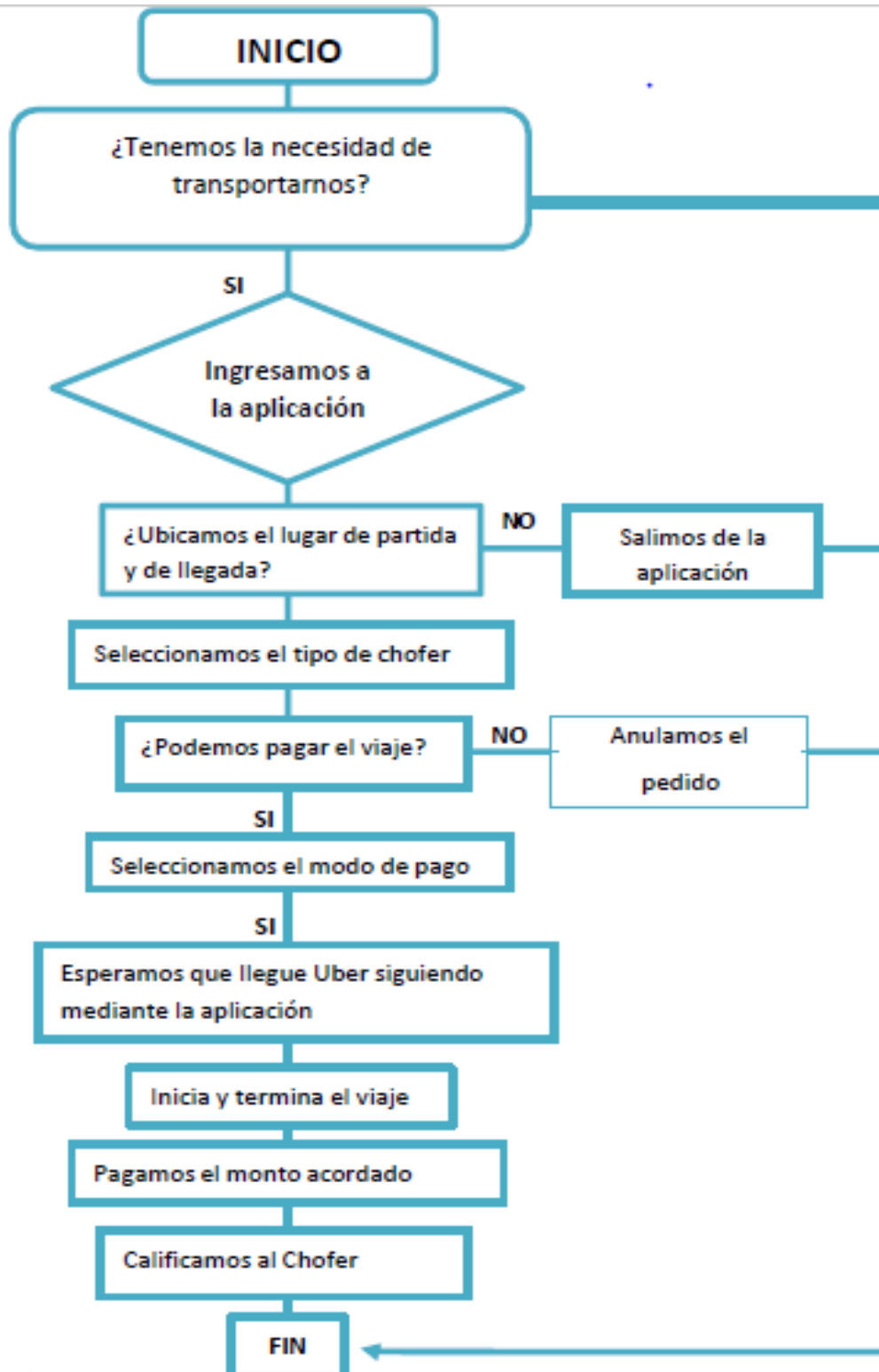
Las desventajas que se identifican en la plataforma son que los conductores pueden no aceptar o cancelar el viaje solicitado por el usuario no cumpliendo con la necesidad de los clientes, los conductores no poseen relación laboral directa con la compañía y la no legalidad de la plataforma en muchos países provoca gastos en los conductores como multas que deben ser cubiertas por ellos (Toro Delgado, 2021).

Ilustración 1 Flujograma de Servicio de la Empresa - Plataforma



Fuente: (Toro Delgado, 2021)

Ilustración 2 Flujograma de Servicio de la Empresa - Plataforma



Fuente: (Toro Delgado, 2021)

La característica principal de la plataforma virtual es la conexión entre el usuario y el conductor que satisface la necesidad de ambas personas por la aplicación que se ha convertido en una forma innovadora de servicio de transporte de pasajeros privada.

#### **2.4 Modelo de negocio de plataformas de servicio de transporte**

Uber posee un modelo de negocio innovador llamado Canvas (González Fuenzalida, 2017).

Segmentación de clientes , utiliza la última tecnología en el ámbito de mapas para elaborar rutas más rápidas, conectividad con los usuarios dejando en el olvido el concepto que la empresa determina lo que los clientes necesitan y estableciendo un concepto innovador que es el cliente quien se pronuncia acerca de sus necesidades por ejemplo la hora y el lugar que necesita un servicio de transporte y son los usuarios quien le dan valor a la aplicación ya que por sí sola la compañía no tenía generaría ganancias. Los clientes que posee la aplicación virtual son usuarios que no poseen vehículo y desean un viaje más privado que el transporte colectivo de pasajeros o desean asistir a una fiesta y no desean manejar de regreso a sus hogares, se ha convertido en una plataforma virtual multilateral porque existe una demanda de servicio por parte de usuarios que solicitan viajes como de usuarios que tienen un vehículo y desean poner sus servicios de manejo para generar ingresos en su economía (González Fuenzalida, 2017).

La propuesta de valor para los usuarios que solicitan viajes ofrece diferentes ventajas como tarifas inferiores a los taxis que son vehículos que ofrecen un servicio bastante parecido a la aplicación, tiempo mínimo de espera, el vehículo solicitado llega a la hora y el lugar que los clientes lo necesiten, dos modalidades de pago (efectivo y pago con tarjeta), muestra el recorrido del vehículo en tiempo real dentro del mapa de la aplicación, los conductores de la plataforma son

filtrados por requisitos establecidos por la compañía por lo que brinda seguridad a sus clientes (González Fuenzalida, 2017).

El canal de comunicación de este servicio es la plataforma virtual llamada en los sitios de aplicaciones, tanto clientes como conductores interactúan por medio de ella, la aplicación mide el nivel de aceptación o rechazo por los usuarios. También cuenta con una página web que se adapta a cada país en donde opera y en ella se encuentra detallada la historia de la compañía, indicaciones de cómo utilizar la plataforma virtual, servicios que se ofrecen por medio de la aplicación y un apartado de atención a dudas y soporte técnico en caso que se requiera. La relación con los clientes se basa en relacionarse con sus usuarios de dos formas, la primera es de autoservicio en el que la relación es directa con los clientes y la segunda creación colectiva, que se trata de la fidelización del cliente por lo que en la plataforma virtual se encuentra un apartado en el los clientes evalúen la experiencia que tuvieron al solicitar viajes por medio de esta aplicación. Posee una fuente de ingresos sólidos basado en los pagos puntuales de los clientes. La principal fuente de ingresos de la empresa son las tarifas que cobra por cada viaje, siendo un porcentaje para la compañía y el otro para el conductor que realiza los viajes, la tarifa de cobro se establece: tomando en cuenta los siguientes aspectos: Kilómetros recorridos, tarifas variables de mercado, costes por tipo y servicio solicitado, este último dependiendo del método de envío elegido por el usuario (González Fuenzalida, 2017).

#### ***2.4.1 Características de contratación.***

Actualmente las plataformas de servicio de transporte en El Salvador no posee una relación laboral establecida con sus conductores pero por medio de la aplicación los conductores generan ingresos por prestación de servicios los cuales no son reportados por la compañía para ser considerados en la tributación de los contribuyentes, se trata de una relación llamada socio de la

App en la que los conductores adquieren licencia de uso y asumen costos como gasolina mantenimiento del vehículo y otros a cambio de la oportunidad de obtener viajes de transporte de pasajeros o entregas de comidas de restaurantes obteniendo parte de la ganancia de este servicio tomando en cuenta que la aplicación obtiene un porcentaje de dinero en cada viaje realizado. Calculamos la estimación de ganancias a partir de los datos de los socios de la App de San Salvador que condujeron en las últimas cuatro semanas por \$303.00 dólares por semana incluyendo montos extra dólares por propinas (© 2023 Uber Technologies Inc., 2023).

#### ***2.4.2 Acceso a la plataforma***

Para obtener acceso a la plataforma los conductores deben cumplir requisitos mínimos: mayor de 18 años de edad, licencia de conducir vigente, un video de capacitación proporcionado por la aplicación virtual. Para realizar el registro en la aplicación se deben compartir documentos escaneados: licencia de conducir vigente, solvencia policial, certificado de antecedentes penales, tarjeta de circulación del vehículo vigente e ingresar número de cuenta bancaria. El registro del automotor procede si completa el requisito de ser un modelo de máximo 10 años de antigüedad, de 4 puertas y en buen estado.

Los problemas a los que se enfrentan los conductores de las plataformas digitales son la seguridad económica y la seguridad social, puesto que carecen de un contrato laboral que establezca la responsabilidad el patrón de los costos de financiación de la protección social, las plataformas digitales consideran a sus conductores como empleados independientes que deben cubrir sus propios costos de operación laboral pero deben sujetarse a laborar con la plataforma digital cierto número de veces en un periodo terminado dejando, con la responsabilidad laboral al conductor y la seguridad a la integridad física se deja en manos de los conductores de las plataformas digitales.

### ***2.4.3 Control de prestación de servicio.***

Controla a sus conductores por medio de aplicación virtual, que exige requisitos que son completados por medio de la aplicación, los cuales son verificados por trabajadores de la empresa con un tiempo de espera variable de dos semanas o un mes, posteriormente los conductores inscritos son controlados por medio de la aplicación virtual que registra tiempo laborado, número de viajes realizados, modalidad de pago de los clientes ya sea pago con tarjeta o en efectivo, porcentaje y monto de ganancia de la aplicación y del conductor, resultado que es confrontado cada semana y el excedente de esta operación da como resultado el depósito de dinero en la cuenta del conductor o el pago del conductor a la aplicación por medio de los puntos de pago. Cada semana los conductores reciben por medio de correo electrónico detalle del monto de dinero generado y número de viajes realizados, en relación a la extinción del vínculo financiero entre la plataforma y sus conductores se detallan las disposiciones legales en el sitio web y la aplicación el vínculo de licencia se extingue por inactivación del conductor en la aplicación y sin responsabilidad laboral para la compañía (© 2023 Uber Technologies Inc., 2023).

Las tarifas de pago para los conductores consideran factores como distancia recorrida, tiempo en completar un viaje incluyendo tiempo de espera y cuando los conductores no se encuentran de acuerdo con alguna tarifa pueden contactar al área de soporte de aplicación para realizar ajuste a la tarifa del viaje realizado, sumado a las ganancias obtenidas por los viajes completados la aplicación ofrece incentivos monetarios a sus conductores que cumplan una meta de viajes establecida por la compañía (© 2023 Uber Technologies Inc., 2023).

## **2.5 Plataformas de transporte y la regulación laboral con sus asociados**

De acuerdo con Ferrer (2021) en la última década se han producido hechos significativos en la economía a mundial, que tuvieron un gran impacto en las relaciones laborales y durante la 46a edición del Foro Económico Mundial, se abordó lo que se conoce como “La Cuarta Revolución Industrial”, que informa la utilización de la inteligencia artificial, la robótica, la nanotecnología y la impresión 3D en los procesos de trabajo, por lo que es importante destacar que, con esta transformación del trabajo, es natural suponer la creación de nuevas formas de contratación, se incrementará el trabajo por cuenta propia, los empleos parciales y temporales y la llamada terciarización en sectores importantes de la economía.

De acuerdo con un estudio realizado por la Organización Internacional del Trabajo (OIT) se estima que el ingreso devengado por las personas a través de las plataformas era bastante baja, por lo cual propone que los trabajadores deben ser reconocidos como empleados de las plataformas, con derecho a un salario mínimo vigente, a la negociación colectiva, a la sindicalización y a la seguridad social (Berg, Furrer, Harmon, Rani, & Silberman, 2019).

La mayoría de los términos de servicio de las plataformas contienen cláusulas de acuerdo, con las cuales los trabajadores ratifican ser trabajadores independientes o contratistas autónomos. Esta clasificación es de particular relevancia ya que muchos derechos laborales se vinculan al tipo de empleo; no obstante, estos términos de servicio imponen restricciones a la autonomía del trabajador que son incompatibles con el empleo independiente (Berg, Furrer, Harmon, Rani, & Silberman, 2019).

La OIT afirma que “a pesar de realizar un trabajo valioso para muchas empresas altamente exitosas, su remuneración es a menudo inferior al salario mínimo, tienen que gestionar flujos de

ingresos impredecibles y trabajan sin las protecciones convencionales de una relación laboral” (Berg, Furrer, Harmon, Rani, & Silberman, 2019).

De acuerdo con Jiménez, Tristán , & Siles (2020) América Central es una región que enfrenta retos económicos sociales y de sistema político, siendo Costa Rica el que representa menores situaciones desfavorables ante el resto de países de la región no es inmune a esta realidad. Según la Encuesta Continua de Empleo del III trimestre de 2020 en Costa Rica el desempleo se situó en 22%, y el trabajo informal en 44,5%.

El área de las tecnologías digitales ofrece una fuente de ingresos asequibles a diferentes personas. El ritmo de crecimiento de este tipo de tecnologías es altamente acelerado, dejando atrás las regulaciones en la normativa legal laboral (Jiménez, Tristán , & Siles , 2020).

Para 2020 esta plataforma reportó en una carta pública que contaba con 28,000 conductores y 971,000 usuarios en el país. El acceso a la información en Costa Rica es escaso, no paga impuestos, ni informa sobre sus ingresos a nivel de país. De acuerdo a una encuesta aplicada por la Fundación Friedrich Ebert (FES) en Costa Rica, en colaboración con el Centro de Investigación en Comunicación (CICOM) de la Universidad de Costa Rica y la Escuela de Economía de la Universidad Nacional, a 103 choferes, el 87.5% de los entrevistados no posee una cobertura de seguro, debido a la ausencia de reglamentación de las actividades realizadas se encuentran al margen de las cotizaciones a la Caja Costarricense de Seguro Social (CCSS) (Jiménez, Tristán , & Siles , 2020).

“Los choferes de la plataforma trabajan en una situación de informalidad que genera altos costos para la sociedad y el sistema solidario de seguridad social del país, al mismo tiempo implica bajos ingresos y alta vulnerabilidad para los conductores. Mientras que la plataforma asuma poca

responsabilidad para sus “socios”, el modelo aplicado garantiza altas ganancias para la plataforma” (Jiménez, Tristán , & Siles , 2020).

El 27 de marzo de 2023 el Juzgado de Trabajo del Tercer Circuito Judicial de San José sentenció que la empresa tiene una relación laboral con las personas conductoras de los vehículos, por lo que debe pagarles vacaciones, aguinaldo y seguridad social (Molina, 2023).

## **2.6 Estatus actual de plataforma de servicio de transporte**

Los servicios de transporte que vinculan pasajeros y conductores a través de una aplicación en línea son substancialmente onerosos, porque las empresas gastan mucho dinero en subsidios para atraer a conductores y pasajeros, está gastando mucho efectivo para competir con rivales feroces tanto en Estados Unidos como en el extranjero (Grocer & Condliffe, 2019).

Actualmente opera en más de 63 países y 700 ciudades alrededor del mundo y realiza más de quince millones de viajes al día. Además, ha expandido operaciones más allá del servicio de transporte de pasajeros incluyendo, patines eléctricos, la renta de bicicletas, la entrega de comida y el servicio de mensajería, al mismo tiempo que invierte en tecnologías como vehículos autónomos (Grocer & Condliffe, 2019).

## **2.7 Regulaciones tributarias para las plataformas virtuales en América Latina**

Es probable que el volumen de comercio electrónico continúe creciendo rápidamente a corto y largo plazo. La creciente penetración global de Internet a través del uso de dispositivos digitales personales (teléfonos inteligentes y tabletas) es un factor clave para el crecimiento futuro del comercio electrónico (OCDE/GBM/CIAT/BID , 2022).

## 2.8 Regulaciones tributarias para el servicio de transporte en El Salvador

En la actualidad los servicios de transporte prestados por personas naturales o jurídicas se regulan bajo las siguientes leyes tributarias:

- Código Tributario,
- Código de Comercio,
- Ley de Impuesto Sobre la Renta,
- Ley del Impuesto a la Transferencia de Bienes Muebles y a la Prestación de Servicios,
- Reglamento Aplicación Código Tributario,
- Reglamento de la ley de Impuesto sobre la renta, y
- Reglamento de la Ley de Impuesto a la transferencia bienes muebles y prestación de servicios.

Si bien es cierto que la actividad de servicios de transporte tradicional ya cuenta con un marco regulatorio, este no considera las nuevas formas de operar del servicio a través de la utilización de plataformas virtuales, sin omitir el hecho de que los vehículos que operan bajo esta modalidad no se encuentran regulados por el Viceministerio de Transporte.

Además de las regulaciones generales aplicables a personas naturales y jurídicas titulares de empresas, se ha recopilado una serie de artículos enfocados específicamente al sector transporte

A continuación, se muestra un detalle de los artículos relacionados con la regulación tributaria relacionados al servicio de transporte.

Tabla 2 Regulaciones tributarias y fiscales del sector transporte.

Artículo Ley	Código tributario	Ley de Impuesto sobre la Renta	Ley de IVA
Artículo 1	El presente Código contiene los principios y normas jurídicas, aplicables a todos los tributos internos bajo la competencia de la Administración Tributaria.	La obtención de rentas por los sujetos pasivos en el ejercicio o período de imposición de que se trate, genera la obligación de pago del impuesto establecido en esta Ley.	
Artículo 2	Este Código se aplicará a las relaciones jurídico tributarias que se originen de los tributos establecidos por el Estado, con excepción de las relaciones tributarias establecidas en las legislaciones aduaneras y municipales.	Se entiende por renta obtenida, todos los productos o utilidades percibidas o devengados por los sujetos pasivos, ya sea en efectivo o en especie y provenientes de cualquier clase de fuente	
Artículo 17			Para los efectos del impuesto, son prestaciones de servicios todas aquellas operaciones onerosas, que no consistan en la transferencia de dominio de bienes muebles corporales, señalándose entre ellas las siguientes: m) transporte o flete de carga, terrestre, aéreo y marítimo y de pasajeros, aéreo y marítimo.

Artículo Ley	Código tributario	Ley de Impuesto sobre la Renta	Ley de IVA
Artículo 45			Estarán exentas del impuesto las siguientes importaciones e internaciones definitivas: literal i) autobuses, microbuses y vehículos de alquiler dedicados al transporte público de pasajeros. del mismo beneficio gozarán las transferencias de dominio que realicen los importadores de dichos automotores, a favor de sujetos dedicados al transporte público de pasajeros. los autobuses, microbuses y vehículos de alquiler a que se refiere este literal deberán reunir las características necesarias que, para efectos de su distinción, señale el reglamento de transporte terrestre.
Artículo 66		Las personas jurídicas, las personas naturales titulares de empresas, las sucesiones, los fideicomisos, los Órganos del Estado y las Dependencias del Gobierno, las Municipalidades y las Instituciones Oficiales Autónomas que paguen o acrediten a las	

Artículo Ley	Código tributario	Ley de Impuesto sobre la Renta	Ley de IVA
		<p>personas naturales que se encuentren dentro de los casos que a continuación se mencionan, sumas en concepto de pagos por prestación de servicios, asimismo, si se trata de anticipos a tales pagos en la ejecución de contratos o servicios convenidos, están obligados a retenerles en concepto de este impuesto el siguiente porcentaje de dichas sumas, independientemente del monto de lo pagado: b) Técnicos en cualquier especialidad, comisiones y bonificaciones, prestación de servicios contables, legales, deportivos o los prestados por conjuntos musicales, servicios de arrendamientos de bienes muebles e inmuebles, transporte de pasajeros, artísticos y similares...</p>	
Artículo 151	<p>Inciso cuarto: Las personas naturales titulares de empresas mercantiles distribuidores de bebidas, productos comestibles o artículos para la higiene personal, a quienes su proveedor les asigne precios sugeridos de venta al público o el margen de utilidad, estarán obligadas a enterar</p>		

Artículo Ley	Código tributario	Ley de Impuesto sobre la Renta	Ley de IVA
	<p>mensualmente en concepto de pago o anticipo a cuenta el 0.3% sobre sus ingresos brutos mensuales. los ingresos de tales personas provenientes de transacciones de productos diferentes a los enunciados en este inciso estarán sujetos al porcentaje de pago a cuenta mensual del 1.75% sobre sus ingresos brutos mensuales. las personas autorizadas para prestar servicio de transporte al público de pasajeros, también estarán supeditados al pago del referido 0.3%</p>		

*Fuente: Elaboración propia, tomando como referencia las regulaciones fiscales y tributarias vigentes*

### 2.8.1 Recaudación fiscal en El Salvador

En El Salvador, los tributos representan la mayor fuente de ingreso para el Estado, cuyo hecho generado está constituido en el desarrollo de toda actividad económica o actos de naturaleza jurídica que evidencian la capacidad contributiva de los sujetos que las desarrollan. La carga tributaria salvadoreña se sustenta principalmente en los impuestos indirectos. A continuación, se muestra en la siguiente tabla.

*Tabla 3 Impuestos con mayor participación en la recaudación tributaria.*

<b>Impuestos Vigentes</b>	<b>% En la recaudación tributaria</b>
<b>Impuesto al Valor Agregado</b>	47.0%
<b>Impuesto sobre la Renta</b>	38.2%
<b>Derechos Arancelarios a la Importación</b>	4.7%
<b>Otros</b>	10.1%
<b>Total</b>	<b>100%</b>

*Fuente: (Melgar et al, 2016)*

La recaudación tributaria como porcentaje del PIB de El Salvador en 2021 (23.3%) estuvo por encima del promedio de ALC (21.7%) en la edición de este año de las Estadísticas tributarias de América Latina y el Caribe a 1.6 puntos porcentuales y por debajo del promedio de la OCDE (34.1%).

El Salvador ha venido enfrentando una serie de retos en cuanto a su ejecución presupuestaria, siendo la consolidación fiscal en la búsqueda de una estabilización de la carga de la deuda pública en el mediano plazo uno de los desafíos más grandes para el país.

El Grupo Técnico de Sostenibilidad Fiscal (GTSF) de El Salvador, en su propuesta de Marco macroeconómico fiscal 2013-2017 (2013) establece que: “El debilitamiento que registran las finanzas públicas del país requiere que se adopten prontamente medidas para su consolidación y orientar su desempeño por el camino de la sostenibilidad en el mediano y largo plazo, ya que el deterioro fiscal tiene costos importantes para la sociedad salvadoreña a corto y mediano plazo. Elevados niveles de endeudamiento público limitan al Estado en el cumplimiento de sus fines, al

tener que destinar cuantiosos recursos para el pago de la deuda, en vez de atender las necesidades básicas de la población, tales como salud, educación, seguridad ciudadana, etc. También limita la capacidad para enfrentar desastres naturales o choques económicos externos” (Melgar et al, 2016).

## **2.9 Plataforma de servicio de transporte como contribuyentes de impuestos**

La Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico (OCDE) dio a conocer lineamientos y recomendaciones para el comercio electrónico para garantizar los derechos al consumidor y crear procesos idóneos de las plataformas virtuales. La OCDE sugiere crear legislaciones que regulen todo tipo de actividades para tener la potestad de gravar los impuestos y aplicar el tratamiento tributario de los diferentes escenarios que presenten el comercio electrónico no contemplados en ninguna disposición tributaria (Toro Delgado, 2021).

Un artículo publicado por el diario El Economista, las regulaciones tributarias aplicadas a las empresas de Internet como Airbnb, Uber, Netflix, y Spotify, en Argentina los organismos públicos analizan alternativas para su regulación. Si se considerara a Uber como una empresa tradicional de radio taxi de Argentina, esta debería abonar tres impuestos: Impuesto a las ganancias, Impuesto al Valor Agregado (IVA) e Ingresos Brutos. No obstante, no opera así, sino que se define como un intermediario entre el conductor y el usuario, servicio por el cual cobra el 25% del viaje, de esta forma la Aplicación debería pagar impuestos sobre ese porcentaje, pero actualmente no lo hace en Argentina (El Economista , 2017).

Según Yrarrázaval & Saieh (2017) el funcionamiento para el pago de impuestos y para ello primero enfatizan en el hecho de que la plataforma es una aplicación creada por una empresa estadounidense, con sede en Silicon Valley, Estados Unidos, a su vez cuenta con distintas compañías filiales, cuya matriz radica en Bermudas. La segunda filial es una sociedad de

responsabilidad limitada constituida en países bajos, cuyo objetivo principal es el apoyo para el cobro de tarifas y el correspondiente desembolso a los conductores de las filiales independientes de cada país. Otorgando un margen entre el 70% y 80% al socio conductor. Del dinero restante se descuenta los gastos de operación y lo que resulta es la ganancia para la filial. Sin embargo, de esta ganancia solo el 1% es otorgada a la filial, el resto se remesa a la casa matriz en concepto de regalías por propiedad intelectual, que de acuerdo con la legislación holandesa se encuentran libres de impuestos.

En Chile opera la empresa de servicio de transporte, sociedad por acciones constituida bajo las leyes chilenas. Como sociedad por acciones, y al ser su accionista una filial internacional, de acuerdo con la simplificación de la reforma tributaria promulgada en febrero de 2017, debiera pagar un impuesto de primera categoría con tasa de 25,5% durante el año comercial 2017 y con tasa de 27% a partir del año comercial 2018 en adelante. Además de que los conductores no poseen un vínculo de subordinación y dependencia con la plataforma, no pagan el impuesto de segunda categoría que corresponde a sueldos y salarios ( Yrarrázaval & Saieh, 2017).

Por otra parte, México ha incorporado en su reciente reforma tributaria del 2020, en el artículo 113-A de la Ley de Impuesto Sobre la Renta Federal, la obligación del pago de impuesto para los afiliados que realicen actividades a través de plataformas tecnológicas. “Están obligados al pago del impuesto establecido en esta Sección, los contribuyentes personas físicas con actividades empresariales que enajenen bienes o presten servicios a través de Internet, mediante plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y similares que presten los servicios a que se refiere la fracción II del artículo 18-B de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, por los ingresos que generen a través de los citados medios por la realización de las actividades mencionadas,

incluidos aquellos pagos que reciban por cualquier concepto adicional a través de los mismos.” (Ley del Impuesto sobre la Renta , 2021).

La retención se deberá efectuar sobre el total de los ingresos que efectivamente perciban las personas físicas por conducto de los citados medios a que se refiere el primer párrafo de este artículo, sin incluir el impuesto al valor agregado. Esta retención tendrá el carácter de pago provisional. Al monto total de los ingresos mencionados se le aplicarán las siguientes tasas de retención:

- Tratándose de prestación de servicios de transporte terrestre de pasajeros y de entrega de bienes la retención se hará por el 2.1%.
- Tratándose de prestación de servicios de hospedaje la retención se hará por el 4%.
- Tratándose de enajenación de bienes y prestación de servicios la retención se hará por el 1%.

El artículo 18-B de la Ley del Impuesto al Valor Agregado, establece se consideran únicamente los servicios digitales que a continuación se mencionan, cuando éstos se proporcionen mediante aplicaciones o contenidos en formato digital a través de Internet u otra red, fundamentalmente automatizados, pudiendo o no requerir una intervención humana mínima, siempre que por los servicios mencionados se cobre una contraprestación:

- La descarga o acceso a imágenes, películas, texto, información, video, audio, música, juegos, incluyendo los juegos de azar, así como otros contenidos multimedia, ambientes multijugador, la obtención de tonos de móviles, la visualización de noticias en línea, información sobre el tráfico, pronósticos meteorológicos y estadísticas.

No se aplicará lo dispuesto en esta fracción a la descarga o acceso a libros, periódicos y revistas electrónicos.

- Los de intermediación entre terceros que sean oferentes de bienes o servicios y los demandantes de los mismos.

No se aplicará lo dispuesto en esta fracción, cuando se trate de servicios de intermediación que tengan por objeto la enajenación de bienes muebles usados.

- Clubes en línea y páginas de citas.
- La enseñanza a distancia o de test o ejercicios.

Londres determino la legalidad de una de esta plataforma, decisión que fue respaldada por Transport for London (TfL), entidad encargada de regular dar las licencias del transporte privado. El tribunal alemán dio fin al conflicto de legalidad de la plataforma revocando la decisión de prohibir el servicio en todo el territorio Nacional, de esta manera ya no se podría imponer multas a los usuarios, ligado a esta decisión el director de la plataforma en Alemania anunció que los proveedores del servicio pagaran los impuestos municipales de taxi e impuestos que se pagan a la Cámara de Comercio alemana para evitar futuros problemas y la posible prohibición del servicio de Uber en Alemania (Acosta López & Espinoza Salazar , 2015).

En Colombia la plataforma está generando conflictos en el gremio taxista por competencia desleal al ofrecer el servicio de transporte individual de pasajeros con una tarifa más baja a la tarifa que exige el gremio taxista y al no tener respaldo sino más bien generar incumplimientos en la normatividad del país la única solución a estos conflictos es ampliar y aprobar una legislación colombiana que esté a la vanguardia de los avances tecnológicos tomando en cuenta que pretender sacar de funcionamiento el servicio de transporte se está vulnerando derechos de los usuarios y proveedores puesto que jurídicamente existe el derecho constitucional al trabajo así como a la libertad de empresa (Acosta López & Espinoza Salazar , 2015).

## **CAPÍTULO 3: METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN**

### **3.1 Tipo de investigación**

El capítulo a continuación muestra la metodología utilizada para el levantamiento, recolección, análisis y presentación de datos, partiendo de la determinación de la población y cálculo de muestra, describiendo los procedimientos desarrollados en la elaboración y aplicación de instrumentos, con el fin de alcanzar los objetivos propuestos en la investigación.

El estudio se desarrollará bajo el enfoque cuantitativo del tipo descriptivo y correlacional dado que se busca porque para obtener la información de las variables involucradas en la investigación, con un procedimiento sistemático que permita recolectar procesar y analizar los datos para obtener información que establezca relación entre las variables estudiadas, en la recolección de datos se obtiene una visión más completa e integral del fenómeno estudiado (Hernández Sampieri, Fernández Collado , & Baptista Lucio, 2014).

El estudio será de tipo descriptivo porque busca especificar propiedades, características y rasgos importantes de cualquier fenómeno que se analice. Describe tendencias de un grupo o población y correlacional porque asocia variables mediante un patrón predecible para un grupo o población (Hernández Sampieri, Fernández Collado , & Baptista Lucio, 2014).

### **3.2 Población y muestra**

#### **3.2.1 Población**

La investigación sobre las estrategias de control tributario relacionado a la naturaleza de las empresas que ofrecen servicios de transporte a través de plataformas virtuales en el salvador, período 2021-2023, se implementó con las personas que generan ingresos por medio de la

plataforma virtual, debido a que no existe una base de datos pública de la población a investigar registrados bajo la modalidad en la plataforma virtual, esta información se identificó al momento de recolección de datos. De la población a investigar, se seleccionó una muestra de 228 conductores.

### 3.2.2 Muestra

El universo en la investigación está conformado por todos los conductores registrados en la plataforma virtual de la zona metropolitana de San Salvador y para determinar el tamaño de la población se consideró 3,136 conductores asociados en la red social Facebook (META), debido a que no existe una base de datos pública que determine la población objeto de estudio. La muestra es parte de la población y es un subconjunto de elementos con las mismas características de interés para una investigación (Hernández Sampieri, Fernández Collado , & Baptista Lucio, 2014).

Según Hernández Sampieri, Fernández Collado , & Baptista Lucio (2014) la muestra requiere delimitar la población para generalizar resultados y establecer parámetros, sin embargo, para esta investigación las unidades de análisis representaran 3,136 conductores seleccionados de la población.

$$n = \frac{(N) (Z_{\alpha}^2) (p)(q)}{(i^2) (N - 1) + (Z_{\alpha}^2) (p)(q)}$$

Donde:

**n** = tamaño muestral

**N** = total de la población

**Z<sub>α</sub>** = valor correspondiente a la distribución de Gauss,  $Z_{\alpha=0.05} = 1.88$  considerando un nivel de confianza del 95%.

**p** = probabilidad esperada del parámetro a evaluar, en caso de desconocerse ( $p = 0.5$ ).

**q** =  $1-p = (1-0.5) = 0.50$  complemento de “p”

**i** = error muestral, se ha considerado un error equivalente a 0.06

$$n = \frac{3,136 (1.88)^2 (0.5)(0.5)}{(0.06)^2 \times (3,136 - 1) + (1.88)^2(0.5)(0.5)} = 227.70 \approx 228$$

El total de la muestra son 228 conductores registrados en la plataforma virtual de la zona metropolitana de San Salvador.

### ***3.2.3 Unidades De Análisis***

Las unidades de análisis en la investigación se centran sobre qué o quiénes se deben de recolectar los datos tomando en cuenta el planteamiento del problema y los alcances de la investigación (Hérmendez Sampieri, Fernández Collado , & Baptista Lucio, 2014).

Como unidad de análisis se tomaron los conductores asociados a la plataforma virtual dedicados a la actividad económica de transporte en la zona Metropolitana de San Salvador pertenecientes a la red social Facebook (META), dado que no existe a la fecha de la investigación información en las bases de datos de Ministerio de Hacienda u otra institución del Gobierno.

## **3.3 Técnica e instrumento de recolección de datos**

### ***3.3.1 Técnica***

La etapa de la recolección de información para la investigación es determinante en el proceso investigativo (Hérmendez Sampieri, Fernández Collado , & Baptista Lucio, 2014). El momento de aplicar los instrumentos de medición y recolectar los datos representa la oportunidad para el investigador de confrontar el trabajo conceptual y de planeación con los hechos. En ese

sentido, la Técnica de recolección de datos a utilizar fue la Encuesta, con la que se recolectó información general sobre la generación de ingresos de personas naturales que laboran como conductores de las plataformas virtuales de transporte de pasajeros en la zona Metropolitana de San Salvador, por otra parte, se analizó información secundaria o documental basadas en experiencias de otros países, se utilizó en la investigación bibliográfica.

### ***3.3.2 Instrumento***

El diseño de cuestionario facilita una descripción cuantitativa o numérica de tendencias, actitudes, u opiniones de una población por medio del estudio de una muestra de la población y de los resultados de la muestra el investigador propone acerca de la población, el cuestionario es un instrumento utilizado para la recolección de datos y está formado por un conjunto de preguntas relacionadas con una o más variables de importancia para la investigación (Hérmendez Sampieri, Fernández Collado , & Baptista Lucio, 2014). Para la recolección de los datos el instrumento utilizado fue el cuestionario; el cual contiene el objetivo de la investigación, preguntas cerradas y abiertas, que se utilizó para el levantamiento de información de los 228 conductores de las plataformas virtual, este instrumento permitió obtener un panorama acerca de la problemática en esta investigación con la finalidad de proponer una solución.

Las TI (Tecnologías de información) serán una herramienta importante para la elaboración de los instrumentos de investigación y sitios web de encuestas en línea.

### ***3.3.3 Procedimiento***

El análisis de datos se fundamenta en la interpretación de los resultados obtenidos y la comprobación de hipótesis que ayuda a solucionar la problemática planteada en la investigación

(Hérmendez Sampieri, Fernández Collado , & Baptista Lucio, 2014). Para realizar el análisis los datos recopilados por medio del instrumento y de la técnica de investigación, para procesar, analizar, tabular y presentar resultados de los 228 cuestionarios se empleó el programa de Microsoft Office Excel, una herramienta diseñada especialmente para obtener cálculos estadísticos y elaborar representaciones gráficas con distribución de frecuencias que facilitan análisis de datos de una investigación determinada.

## **CAPITULO 4 ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS.**

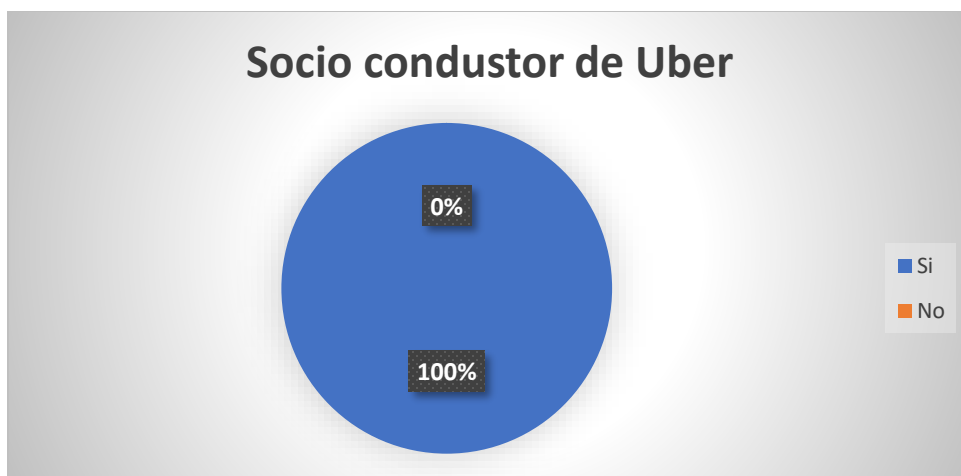
Los datos obtenidos en la investigación fueron procesados de forma mecanizada, mediante la utilización de Microsoft Excel, para el procesamiento, consolidación y tabulación de todas las respuestas obtenidas para cada pregunta.

### **4.1 Tabulación y análisis de resultados**

El análisis e interpretación de datos obtenidos, esta ordenado de la siguiente manera: pregunta, cuadro de valores absolutos y relativos para cada opción de respuesta, respectivo gráfico de resultados y análisis.

1. ¿Actualmente se encuentra registrado como socio conductor de una plataforma de servicio de transporte?

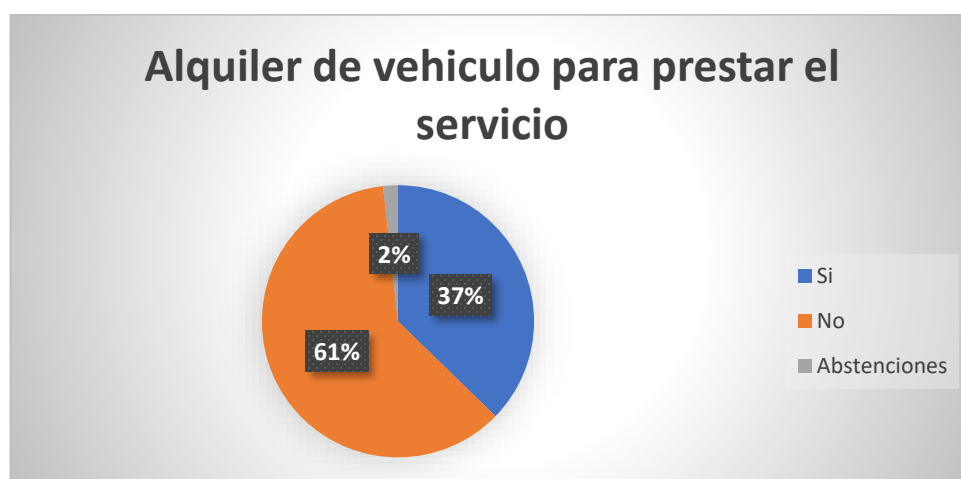
<b>Respuestas</b>	<b>Frecuencia relativa</b>	<b>Frecuencia absoluta</b>
Si	228	100%
No	0	0%
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>100%</b>



**Análisis:** Todos los encuestados cumplen con las características de la muestra que se definieron, es decir que las respuestas son obtenidas de las personas que se dedican a prestar servicios de transporte a través de Uber.

2. ¿El servicio que presta lo hace con un vehículo alquilado registrado a nombre de otro socio conductor en la plataforma?

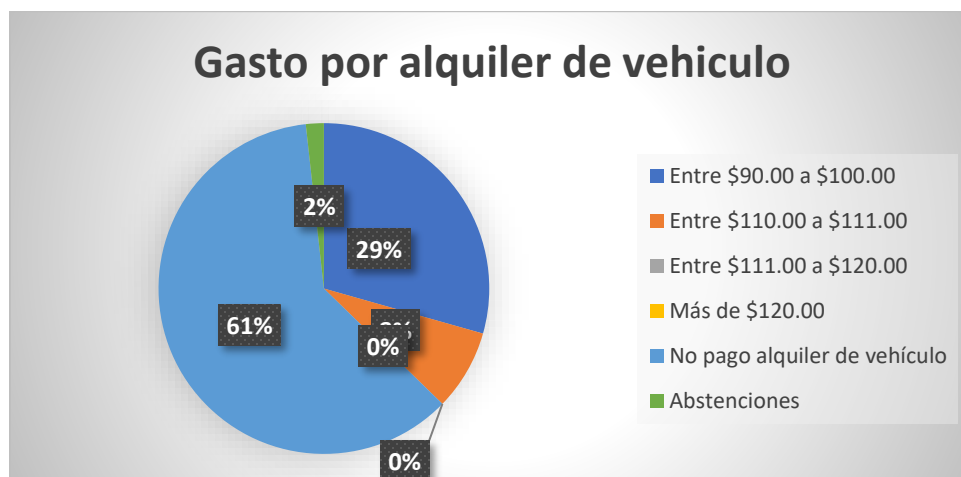
Respuestas	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Si	85	37.28%
No	139	60.96%
Abstención	4	1.75%
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>100.00%</b>



**Análisis:** La prestación de servicios de transporte realizados por los socios conductores es realizado mayormente con vehículos propios; no obstante, se puede observar que a pesar de ello esta forma de trabajo se puede tercerizar.

3. ¿Cuánto paga en concepto de alquiler del vehículo de forma semanal?

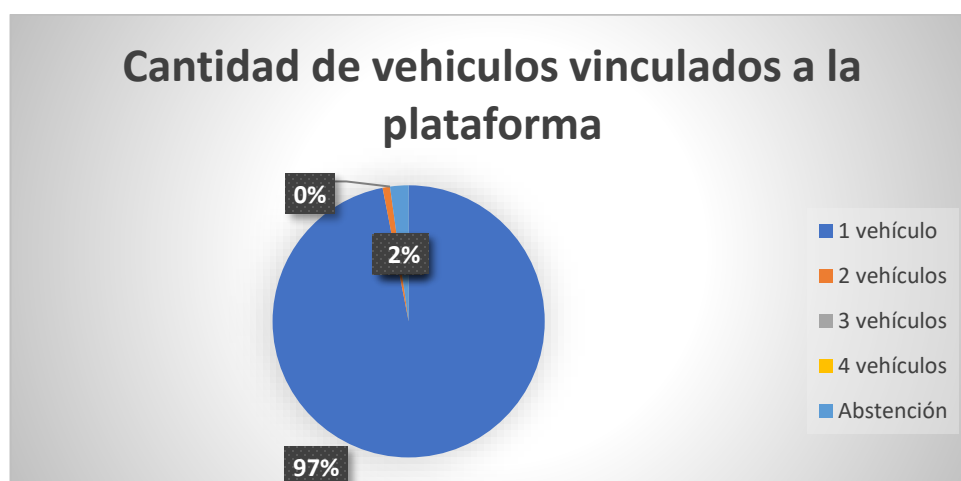
Respuestas	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Entre \$90 a \$100	67	29.39%
Entre \$101 a \$110	18	7.89%
Entre \$111 a \$120	0	0.00%
Más de \$120	0	0.00%
No pago alquiler de vehiculo	139	60.96%
Abstención	4	1.75%
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>100.00%</b>



**Análisis:** 9 de cada 10 conductores dedicados a prestar servicios de transporte mediante la aplicación no incurren en un gasto de alquiler de vehículo, dado que manifiestan ser propietarios del activo no corriente destinado a esta actividad económica.

4. ¿Cuántos vehículos posee registrados en la plataforma?

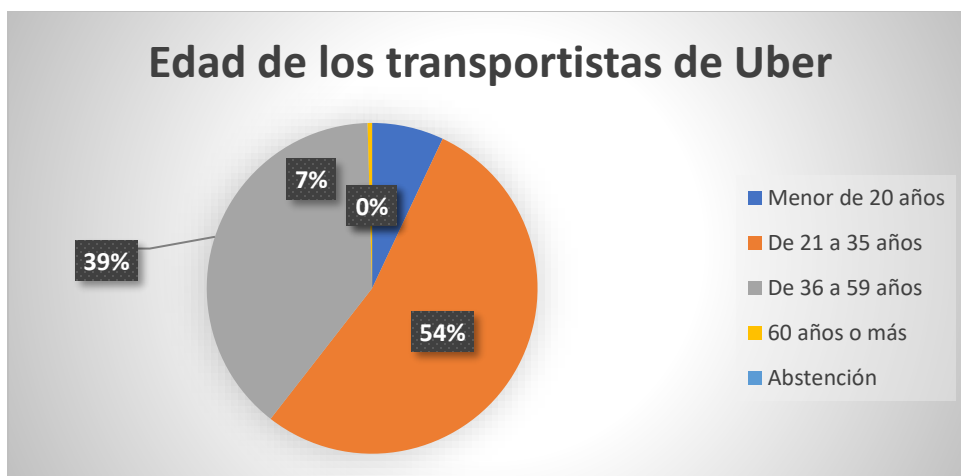
Respuestas	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
1 vehículo	221	96.93%
2 vehículos	2	0.88%
3 vehículos	0	0.00%
4 vehículos	0	0.00%
Abstención	5	2.19%
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>100.00%</b>



**Análisis:** Al menos 9 de cada diez conductores poseen un bien vinculado a generar ingresos prestando servicios de transporte particular usando la plataforma.

5. ¿En qué rango de edad se encuentra?

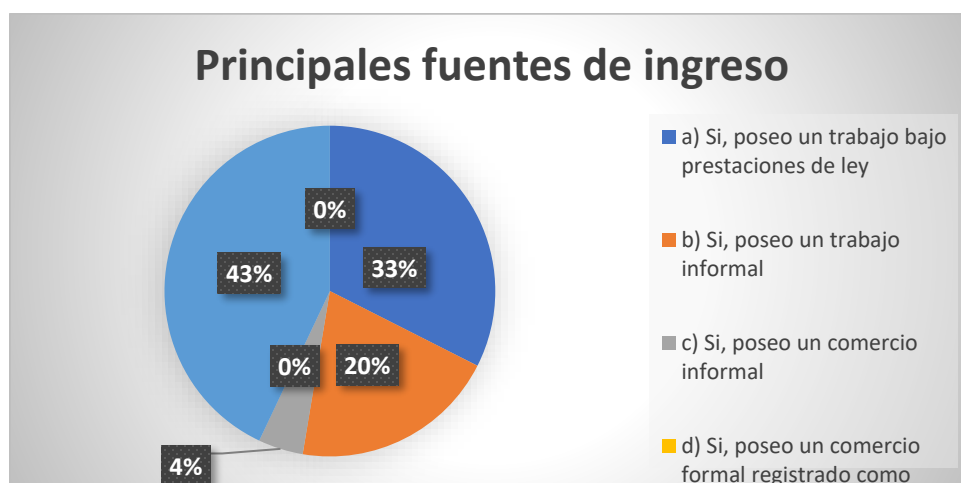
Respuestas	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Menor de 20 años	16	7.02%
De 21 a 35 años	122	53.51%
De 36 a 59 años	89	39.04%
60 años o más	1	0.44%
Abstención		0.00%
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>100.00%</b>



**Análisis:** Las personas dedicadas a prestar servicios de transporte a través de la plataforma se encuentran dentro del rango de Población En Edad de Trabajo (PET).

6. ¿Posee una fuente adicional de ingresos a parte de la plataforma?

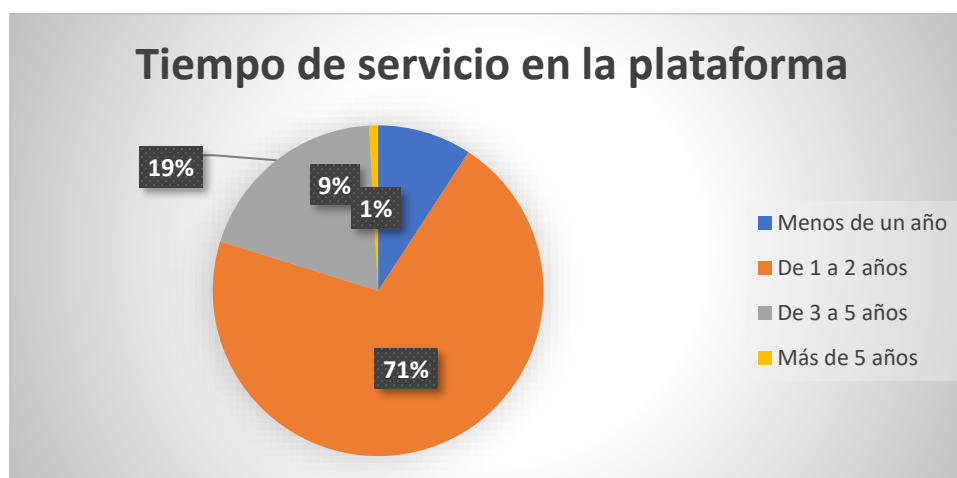
Respuestas	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
a) Si, poseo un trabajo bajo prestaciones de ley	74	32.46%
b) Si, poseo un trabajo informal	46	20.18%
c) Si, poseo un comercio informal	10	4.39%
d) Si, poseo un comercio formal registrado como contribuyente de IVA	0	0.00%
e) No, la plataforma es mi única fuente de ingresos	98	42.98%
	<b>228</b>	<b>100.00%</b>



**Análisis:** De los ingresos generados por los conductores de plataformas para servicio de transporte 43 de cada 100 afirma que es su única fuente de ingresos, mientras que 24 de cada 100 generan ingresos en el sector informal ya sea mediante un trabajo o comercio propio, por lo que un total de aproximadamente 68 de cada 100 conductores no se encuentran generando impuestos de las actividades que realizan.

7. ¿Cuánto tiempo tiene de ser conductor de la plataforma virtual?

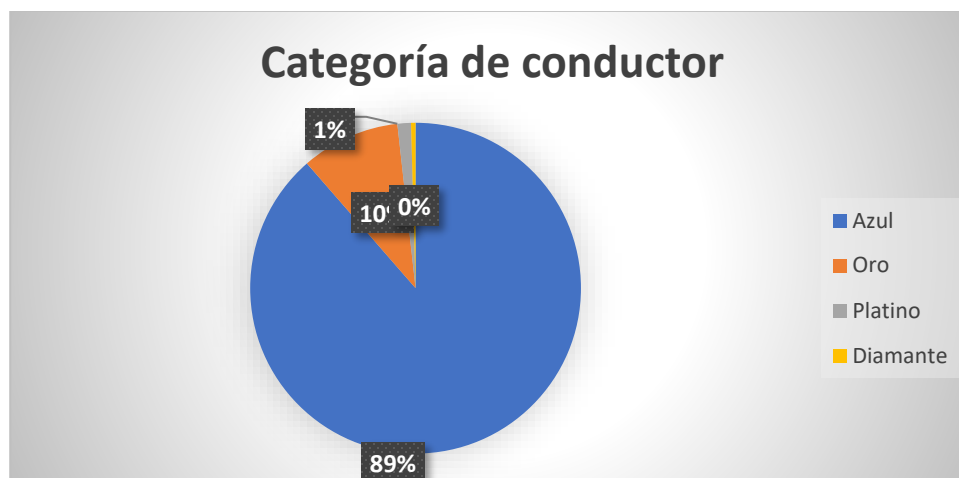
Respuestas	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Menos de un año	21	9.21%
De 1 a 2 años	161	70.61%
De 3 a 5 años	44	19.30%
Más de 5 años	2	0.88%
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>100.00%</b>



**Análisis:** De los conductores entrevistados 71 de cada 100 manifiestan realizar estos servicios en un intervalo aproximado de dos años, si bien el período de tiempo que concentra la mayor cantidad de servicios prestados es relativa mente bajo, concentra una cantidad importante de personas que han encontrado una fuente alternativa para generar ingresos.

8. ¿Qué categoría de conductor posee dentro de la plataforma virtual?

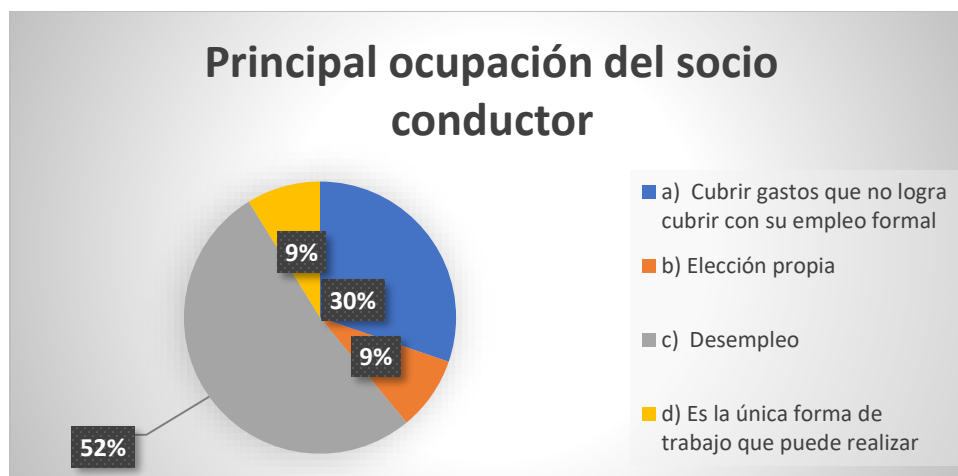
Respuestas	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Azul	202	88.60%
Oro	22	9.65%
Platino	3	1.32%
Diamante	1	0.44%
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>100.00%</b>



**Análisis:** El poseer una categoría como socio conductor puede influir en los márgenes de comisión cobrados por la plataforma, se puede afirmar que 89 de cada 100 conductores se encuentran dentro de la categoría Azul, por lo que la empresa que administra la franquicia genera un mayor ingreso en concepto de comisiones.

9. ¿Cuál es el motivo por el cual labora como conductor de esta plataforma virtual?

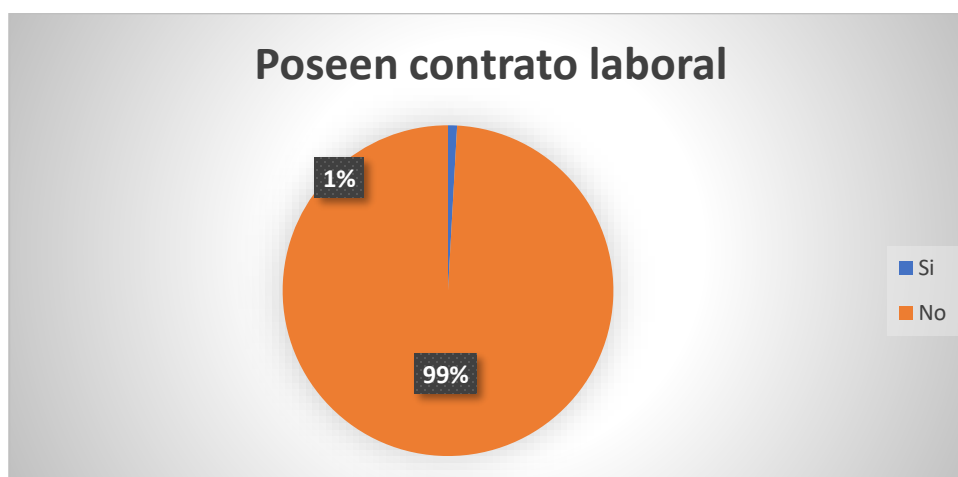
Respuestas	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
a) Cubrir gastos que no logra cubrir con su empleo formal	69	30.26%
b) Elección propia	20	8.77%
c) Desempleo	119	52.19%
d) Es la única forma de trabajo que puede realizar	20	8.77%
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>100.00%</b>



**Análisis:** El motivo por el cual las personas se dedican a utilizar la plataforma para generar ingresos es en primera opción según los encuestados la causa de desempleo, además que se complementa con las personas que se dedican para generar un ingreso extra.

10. ¿Le proporcionan la plataforma virtual contrato de empleo formal?

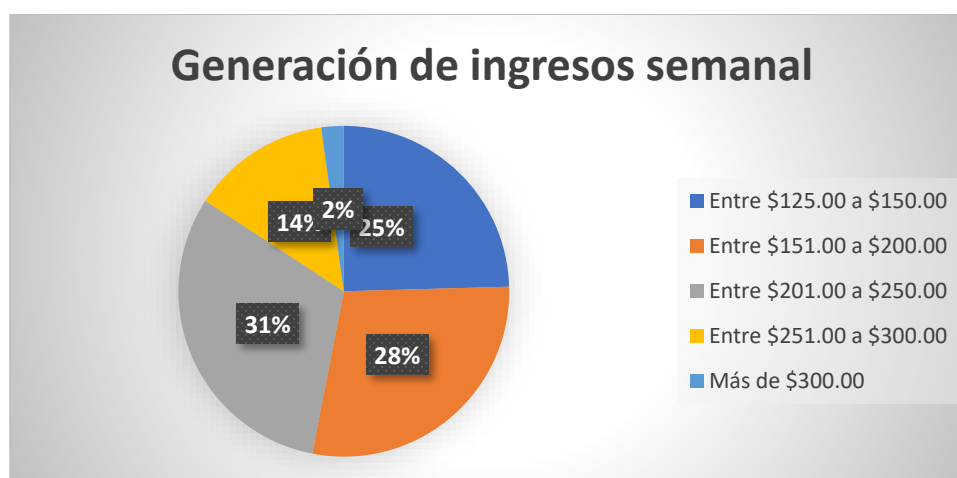
Respuestas	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Sí	2	0.88%
No	226	99.12%
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>200.00%</b>



**Análisis:** Se evidencia que la plataforma no proporciona contrato de trabajo a los socios conductores por lo que se puede inferir que no les realizan retenciones bajo ningún concepto de prestación social.

11. ¿El promedio de ingresos semanales obtenidos por medio de la plataforma virtual son?

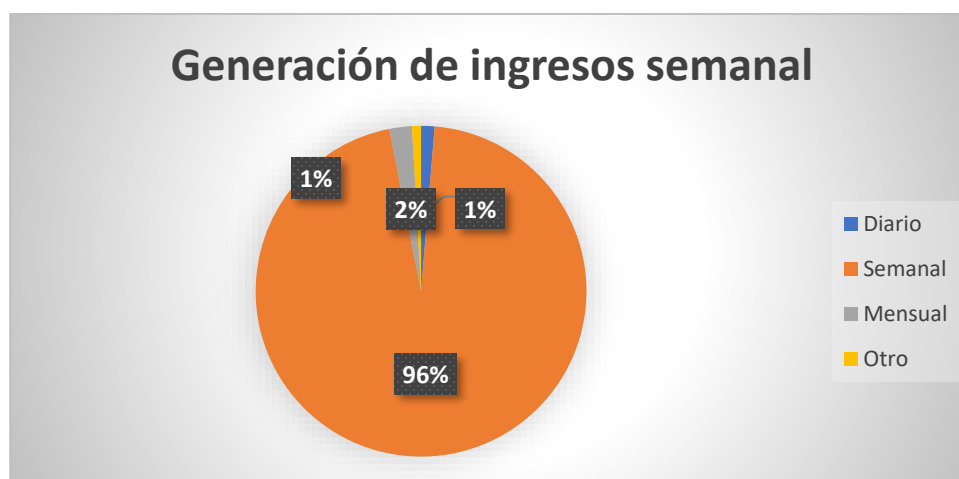
Respuestas	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Entre \$125.00 a \$150.00	56	24.56%
Entre \$151.00 a \$200.00	65	28.51%
Entre \$201.00 a \$250.00	71	31.14%
Entre \$251.00 a \$300.00	31	13.60%
Más de \$300.00	5	2.19%
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>100.00%</b>



**Análisis:** El promedio de ingresos generados por conductor de forma semanal se ubican en el rango entre \$201.00 a \$250.00, por lo que de forma anual 31 de cada 100 conductores estarían generando como mínimo \$10,452.00 ( $\$201.00 \times 52$  semanas) y como máximo \$13,000.00 ( $\$250.00 \times 52$  semanas), es importante considerar que estos son ingresos brutos.

12. ¿Cada cuánto tiempo la plataforma virtual le envía reportes a su correo electrónico acerca de los ingresos generados por medio de la misma?

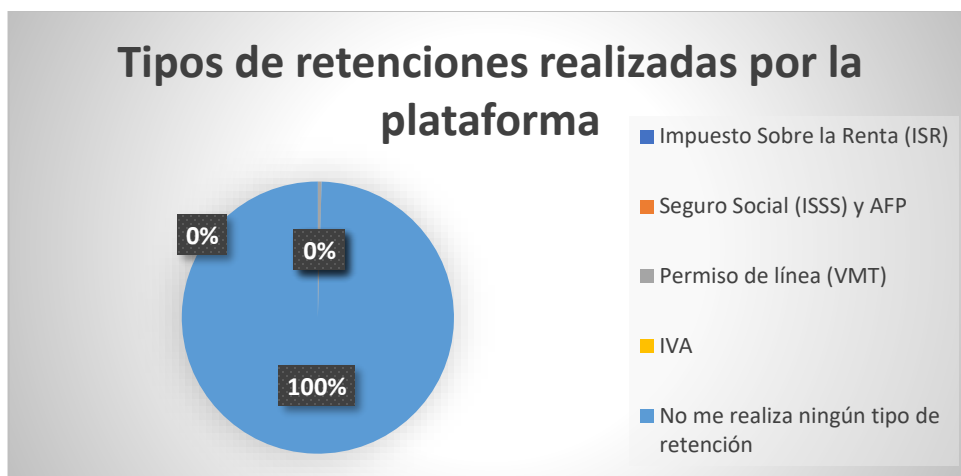
Respuestas	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Diario	3	1.32%
Semanal	218	95.61%
Mensual	5	2.19%
Otro	2	0.88%
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>100.00%</b>



**Análisis:** El reporte de ingresos es enviado de forma mensual a los socios conductores, por lo que estos estarían siendo los comprobantes de ingresos para las personas que prestan el servicio y por parte de la empresa sería el comprobante de gasto, esto último siempre y cuando cuente con los requisitos de ley ya establecidos.

13. La plataforma virtual le realiza algún tipo de retención a sus ingresos bajo alguno de los siguientes conceptos:

Respuestas	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Impuesto Sobre la Renta (ISR)	0	0.00%
Seguro Social (ISSS) y AFP	0	0.00%
Permiso de línea (VMT)	1	0.44%
IVA	0	0.00%
No me realiza ningún tipo de retención	227	99.56%
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>100.00%</b>



**Análisis:** La plataforma no realiza ningún tipo de retención a las personas afiliadas a la aplicación, evidenciando así que no existe relación laboral establecida entre las partes ni obligaciones tributarias aplicadas.

14. ¿Le realizan algún cobro por pertenecer como conductor a la plataforma virtual?

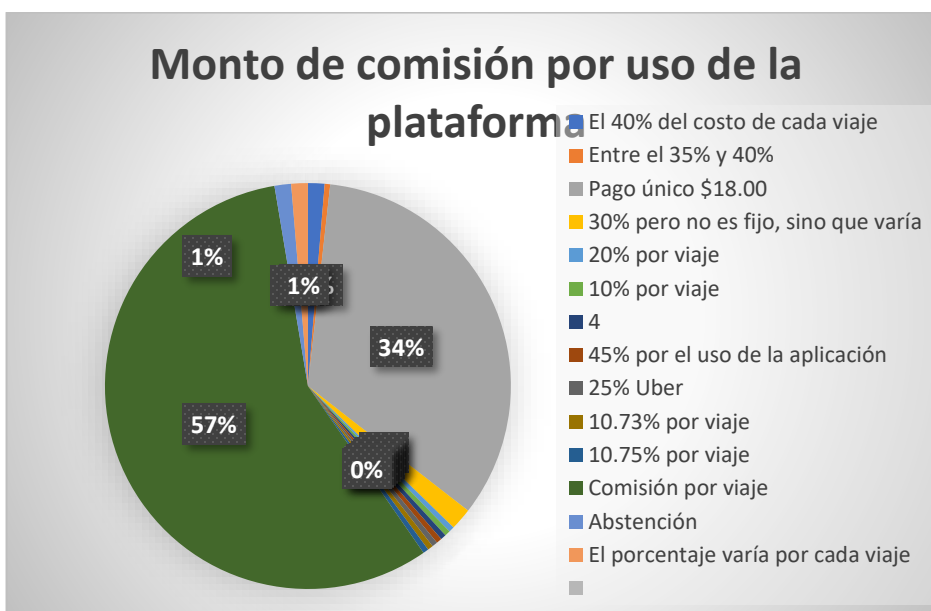
Respuestas	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Sí	225	98.68%
No	3	1.32%
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>100.00%</b>



**Análisis:** La utilización de la plataforma realiza un gasto por afiliación y un gasto de comisión por cada viaje realizado.

15. ¿Cuánto es el porcentaje o monto que le cobra y bajo que concepto lo hace?

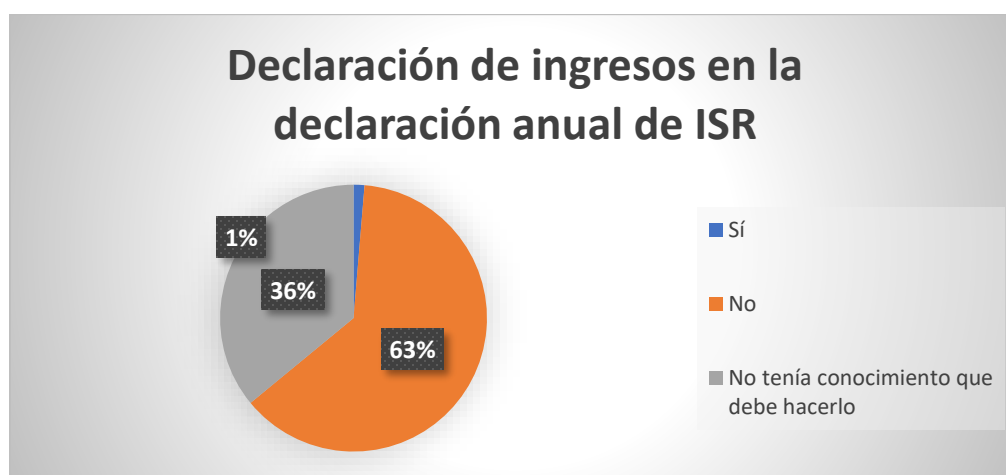
Respuestas	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
El 40% del costo de cada viaje	3	1.32%
Entre el 35% y 40%	1	0.44%
Pago único \$18.00	77	33.77%
30% pero no es fijo, sino que varía	4	1.75%
20% por viaje	1	0.44%
10% por viaje	1	0.44%
4	1	0.44%
45% por el uso de la aplicación	1	0.44%
25%	1	0.44%
10.73% por viaje	1	0.44%
10.75% por viaje	1	0.44%
Comisión por viaje	130	57.02%
Abstención	3	1.32%
El porcentaje varía por cada viaje	3	1.32%
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>100.00%</b>



**Análisis:** La plataforma realiza un cobro inicial por afiliación de \$18.00 a cada socio conductor, posteriormente se realiza el cobro de una comisión que varía dependiendo de la categoría que le es asignada a cada conductor. El porcentaje cobrado varía en relación a cada conductor ya que la mayor parte de encuestados no proporcionó un monto cuantitativo; sin embargo, mediante la información que se obtuvo de parte de los conductores encuestados manifiestan que la comisión se ubica en un rango entre el 30 y 40 por ciento.

16. ¿Reporta los ingresos obtenidos en la plataforma en la declaración anual de Impuesto Sobre la Renta (ISR)?

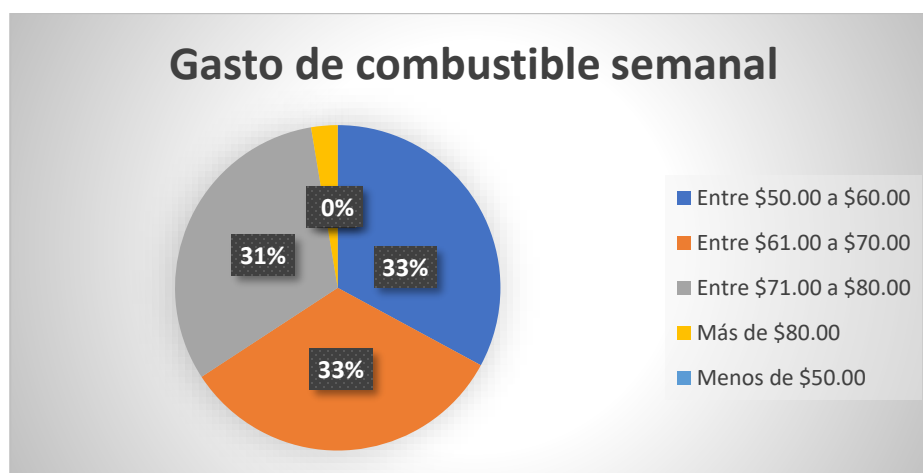
Respuestas	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Sí	3	1.32%
No	143	62.72%
No tenía conocimiento que debe hacerlo	82	35.96%
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>100.00%</b>



**Análisis:** Del total de ingresos que se generan utilizando la plataforma el 98.7% no están siendo reportados a la Dirección General de Impuestos Internos, por lo que existe un alto potencial de generación de nuevos ingresos mediante tributos para la Administración Tributaria.

16. ¿Cuál es el promedio de gastos en concepto de combustible que invierte semanalmente?

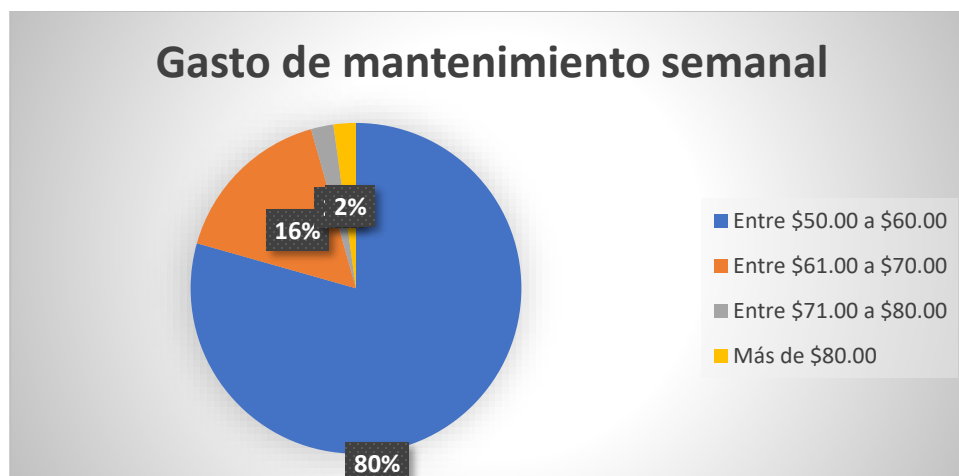
Respuestas	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Entre \$50.00 a \$60.00	75	32.89%
Entre \$61.00 a \$70.00	75	32.89%
Entre \$71.00 a \$80.00	72	31.58%
Más de \$80.00	6	2.63%
Menos de \$50.00	0	0.00%
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>100.00%</b>



**Análisis:** El gasto promedio que conforma el gasto por combustible se ubica entre \$61.00 a \$70.00, por lo que el gasto anual estaría ubicándose como valor mínimo \$3,172.00 ( $61.00 \times 52$  semanas) y como valor máximo \$3,640.00 ( $70.00 \times 52$  semanas).

17. ¿Cuál es el promedio de gastos de mantenimiento del vehículo de forma mensual?

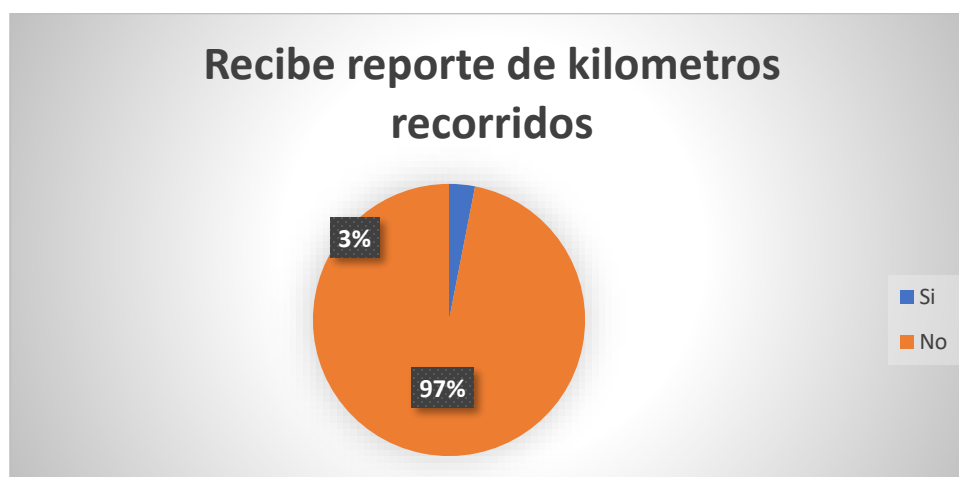
Respuestas	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Entre \$50.00 a \$60.00	181	79.39%
Entre \$61.00 a \$70.00	37	16.23%
Entre \$71.00 a \$80.00	5	2.19%
Más de \$80.00	5	2.19%
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>100.00%</b>



**Análisis:** El gasto por mantenimiento de vehículo que realiza cada sujeto encuestado se ubica en un rango semanal de entre \$50.00 a \$60.00, por lo que el gasto estimado anual mínimo sería de \$2,600.00 ( $\$50.00 * 52$  semanas) y en valor máximo de \$3,120.00 ( $\$60.00 * 52$  semanas).

18. ¿La plataforma le proporciona algún reporte del promedio de kilómetros recorridos?

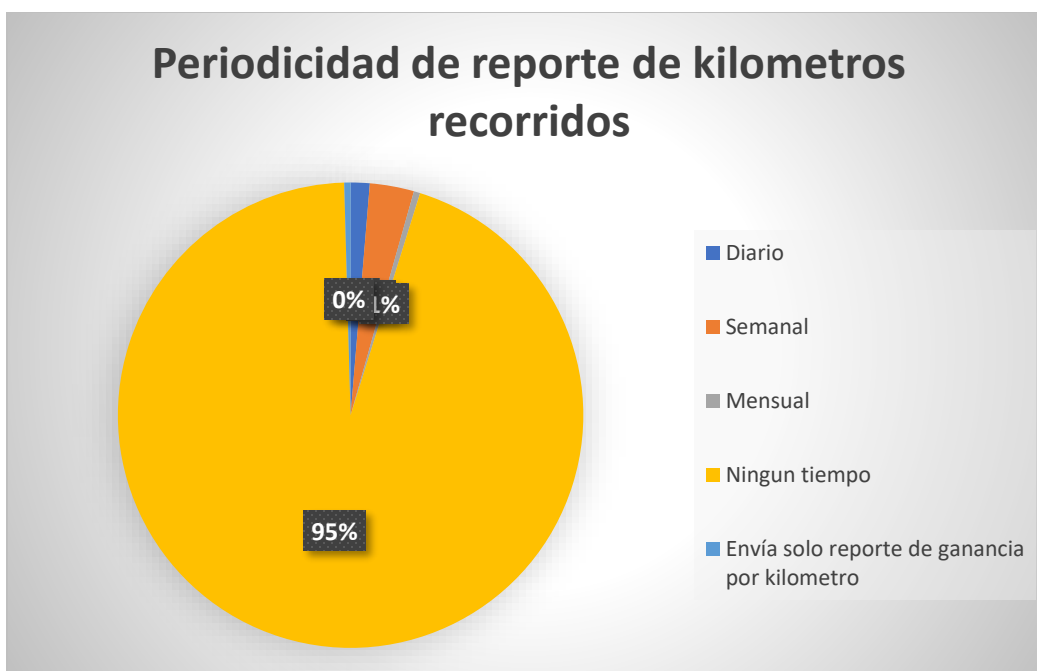
Respuestas	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Sí	7	3.07%
No	221	96.93%
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>100.00%</b>



**Análisis:** Se evidencia que los conductores no reciben un reporte de kilómetros recorridos, por lo que la forma de establecer gastos que pueden considerarse deducibles para efectos de impuesto, deberá basarse en otros parámetros.

19. ¿En qué período de tiempo genera el reporte de kilómetros recorridos?

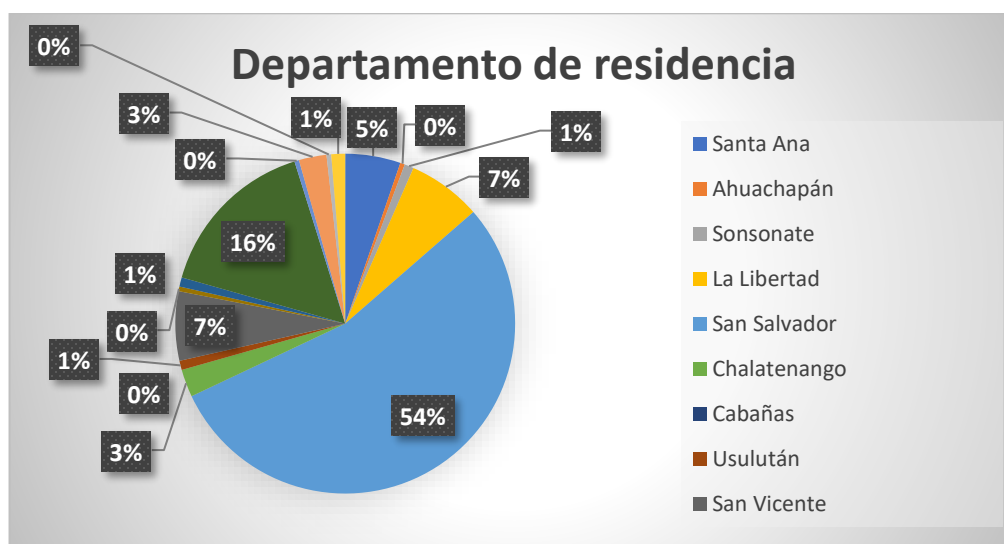
Respuestas	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Diario	3	1.32%
Semanal	7	3.07%
Mensual	1	0.44%
Ningun tiempo	216	94.74%
Envía solo reporte de ganancia por kilometro	1	0.44%
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>100.00%</b>



**Análisis:** Debido a que no se recibe reportes de kilómetros recorridos, se puede observar que 95 de cada 100 conductores manifiestan no recibir en ningún período de tiempo este tipo de reportes.

20. Por favor indique en qué departamento presta principalmente su servicio

Respuestas	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa
Santa Ana	12	5.26%
Ahuachapán	1	0.44%
Sonsonate	2	0.88%
La Libertad	16	7.02%
San Salvador	124	54.39%
Chalatenango	6	2.63%
Cabañas	0	0.00%
Usulután	2	0.88%
San Vicente	15	6.58%
La Paz	1	0.44%
Morazán	2	0.88%
San Miguel	36	15.79%
Cuscatlán	1	0.44%
La Unión	6	2.63%
En todos los departamentos	1	0.44%
En varios departamentos	3	1.32%
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>100.00%</b>



**Análisis:** El departamento donde se concentra la mayor parte de servicios de transporte prestados es en San Salvador, no obstante, como se puede observar en los documentos recolectados el servicio tiene presencia en todo el país.

## 4.2 Diagnóstico

Los resultados de la encuesta brindaron información valiosa para la investigación respecto a los ingresos generados mediante plataformas virtuales en el servicio de transporte mostrando la realidad de la no tributación los ingresos obtenidos a través de esta actividad económica “transporte privado de pasajeros”. En el análisis de resultados se destacaron los siguientes aspectos:

- a) Ingresos obtenidos mediante plataforma virtuales en el servicio de transporte que no son reportados y declarados ante la Administración Tributaria.
- b) Potenciales contribuyentes con fuentes primarias y secundarias de ingresos para ser sujetos de tributación.
- c) Por falta de un empleo formal una gran cantidad de contribuyentes potenciales se dedican a este rubro de la economía.

Las plataformas virtuales en el sector transporte son imprescindibles en la actualidad tomando en cuenta que se han convertido en una herramienta para generar ingresos en los hogares salvadoreños y una alternativa ante el desempleo, por lo que se denota que el 52.19% de los encuestados se encuentran desempleados y el 42.98% consideran los ingresos generados por medio de la plataforma virtual como su única fuente de ingresos. En este sentido el 57.02% de los encuestados se consideran como potenciales contribuyentes con ingresos de fuentes diversas provenientes de ingresos de empleos formales, comercio informal y trabajos no formales.

El rango de ingresos generados por medio de plataformas virtuales en el sector transporte no son controlados por medio de la base tributaria del Ministerio de Hacienda y el 31.14% de los encuestados generan un rango de \$201.00 a \$250.00 semanales los cuales tienen mayor proporción

de toda la muestra y el 98.68% de los encuestados no declaran los ingresos obtenidos mediante el ejercicio de esta actividad económica en la declaración del Impuesto sobre la Renta.

### **4.3 Comprobación de la existencia del problema**

Evidentemente existe un problema con relación al control tributario de los ingresos generados mediante plataformas virtuales del sector transporte, dentro de la investigación se comprobó que los ingresos generados no están siendo declarados ante la administración tributaria expresamente no tener conocimiento que se debe hacer y por reportarlos ya que no se realiza ningún tipo de retención a estos ingresos.

La plataforma virtual no está realizando ningún tipo de retención a los ingresos que los conductores de la plataforma generan por medio de la misma. Según Código Tributario (2017) en art 154 “Es agente de retención todo sujeto obligado por este Código a retener una parte de las rentas que pague o acredite a otro sujeto, así como también aquellos que designe como tales la Administración Tributaria”. Por lo que la plataforma virtual se encuentra en el país como franquicia perteneciente a una Contribuyente Social domiciliada en el país y los servicios de transporte son prestados dentro del territorio salvadoreño, pero se aclara que los ingresos generados por medio de plataformas virtuales no están regulados tributariamente específicamente en las leyes salvadoreñas.

### **4.4 Comprobación y Aceptación o Rechazo de la Hipótesis**

Para determinar la aceptación o rechazo de la hipótesis enunciada en el apartado VI. se utilizó la el valor crítico de Z, dado que la muestra es mayor a 30.

La Hipótesis a comprobar es la siguiente:

La implementación de la modelación tributaria enfocada en regular los ingresos obtenidos mediante empresas dedicadas al servicio de transporte a través de plataformas virtuales mejorará los niveles de recaudación fiscal en El Salvador durante el periodo 2021-2023.

La hipótesis nula indica que el incremento en la recaudación fiscal en El Salvador no depende de la implementación de un modelo tributario que regule los ingresos obtenidos mediante empresas dedicadas al servicio de transporte.

Para la comprobación de esta hipótesis se tomaron los resultados de la pregunta 16 ¿Actualmente ¿reporta los ingresos obtenidos en la plataforma en la declaración anual de Impuesto Sobre la Renta (ISR)? En términos cuantitativos la  $H_0 = 228$ , al considerarse que el incremento de la recaudación tributaria no se ve afectado por la aplicación de nuevas regulaciones, se espera que del total de encuestados todos estén reportando los ingresos en la declaración de renta anual (ISR).

<b>Respuestas</b>	<b>Frecuencia absoluta</b>
SI	3
NO	143
NO TENIA CONOCIMIENTO	82
<b>Total</b>	<b>228</b>

Mientras que la hipótesis de investigación  $H_1 < 228$ , al considerar que, por no estar regulado los ingresos obtenidos mediante empresas dedicadas al servicio de transporte a través de plataformas tecnológicas, los sujetos no se sienten obligados a cumplir con la presentación de la declaración anual de Impuesto Sobre la Renta (ISR).

Se utiliza la prueba Z, que es una prueba de hipótesis basada en el estadístico Z, que sigue una distribución normal bajo la hipótesis nula.

La fórmula a desarrollar es la siguiente

$$Z = \frac{\bar{x} - \mu}{\frac{\sigma}{\sqrt{n}}}$$

Dónde

Z= Estadístico de la prueba Z para la media

$\bar{X}$  = media muestral

$\mu$  = Es el valor de la media propuesto

$\sigma$  = Desviación estándar de la población

n = tamaño de la muestra

La desviación estándar de los datos observados es 70.19. El valor crítico de Z para un nivel de confianza del 96% y un margen de error del 4% es de 1.88, por lo que la hipótesis nula se acepta si el valor de Z propuesto es mayor a -1.88

Para efectos de análisis se considera que los datos siguen una distribución normal.

$$Z = \frac{76 - 228}{\frac{70.19}{15.10}}$$

$$Z = -32.70$$

De acuerdo a los resultados obtenidos el valor crítico de Z se encuentra a la izquierda de -1.88 por lo que se rechaza la hipótesis nula, y se da por aceptada la hipótesis de investigación donde se determina que al existir un modelo de regulaciones tributarias enfocado a los ingresos generados mediante empresas de servicios de transporte a través de plataformas tecnológicas la recaudación fiscal si se vería influenciada con una tendencia de incremento, respecto a años anteriores.

Segunda hipótesis a comprobar

El impacto económico ocasionado por los ingresos obtenidos mediante las plataformas tecnológicas dedicadas a la prestación de servicios de transporte, contribuirían al incremento de la base imponible periodo 2021 al 2023.

Donde la variable independiente es el impacto económico de los ingresos obtenidos mediante plataformas tecnológicas y la variable dependiente es el incremento de la base imponible de impuestos. Estas variables están representadas en la pregunta 11 del cuestionario de investigación. ¿El promedio de ingresos semanales obtenidos por medio de la plataforma virtual son?

<b>Respuestas</b>	<b>Frecuencia absoluta</b>	<b>Frecuencia relativa</b>
Entre \$125.00 a \$150.00	56	24.56%
Entre \$151.00 a \$200.00	65	28.51%
Entre \$201.00 a \$250.00	71	31.14%
Entre \$251.00 a \$300.00	31	13.60%
Más de \$300.00	5	2.19%
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>100.00%</b>

En este planteamiento la hipótesis nula busca comprobar que la base tributaria imponible no se ve afectada por el impacto económico de los ingresos obtenidos mediante plataformas tecnológicas, considerando el nivel de ingresos imponibles para efectos del Impuesto Sobre la Renta, vigente al momento de la investigación, según el artículo 37 de dicha ley la base imponible son ingresos iguales o superiores a \$4,064.01. En términos cuantitativos la  $H_0 < 4,064.00$ , indicando que los ingresos que proporcionan las plataformas tecnológicas se encuentran por debajo del umbral gravable para efectos del Impuesto sobre la renta.

Con la anterior afirmación la hipótesis de investigación se define de la siguiente manera, la base imponible tributaria se ve afectada por el impacto económico ocasionado por los ingresos generados mediante plataformas virtuales, por lo que se espera que los ingresos anuales obtenidos en este sector sean iguales o superiores a \$4,064.01. En términos cuantitativos la  $H_i \geq \$4,064.01$ .

$$Z = \frac{\bar{x} - \mu}{\frac{\sigma}{\sqrt{n}}}$$

Dónde

Z= Estadístico de la prueba Z para la media

$\bar{X}$  = media muestral

$\mu$  = Es el valor de la media propuesto

$\sigma$  = Desviación estándar de la población

n = tamaño de la muestra

La desviación estándar de los datos observados es 70.19. El valor crítico de Z para un nivel de confianza del 96% y un margen de error del 4% es de 1.88, por lo que la hipótesis nula se acepta si el valor de Z propuesto es menor a 1.88.

Respuestas	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa	Xi	Frecuencia absoluta acumulada	Frecuencia relativa	Frecuencia relativa acumulada	Frecuencia absoluta * Xi
Entre \$125.00 a \$150.00	56	24.56%	137.50	56	24.56%	24.56%	7,700.00
Entre \$151.00 a \$200.00	65	28.51%	175.50	121	28.51%	53.07%	11,407.50
Entre \$201.00 a \$250.00	71	31.14%	225.50	192	31.14%	84.21%	16,010.50
Entre \$251.00 a \$300.00	31	13.60%	275.50	223	13.60%	97.81%	8,540.50
Más de \$300.00	5	2.19%	150.00	228	2.19%	100.00%	750.00
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>100.00%</b>	964.00				<b>44,408.50</b>

$$\text{Media de ingresos semanales} = \frac{44,408.50}{228}$$

$$\text{Media de ingresos semanales} = 194.77$$

$$\text{Media de ingresos anual} = 194.77 * 52$$

$$\text{Media de ingresos anual} = 10,128.25$$

Se consideran las 52 semanas del año.

Para efectos de análisis se considera que los datos siguen una distribución normal.

$$Z = \frac{10,128.25 - 4,064}{\frac{101.10}{15.10}}$$

$$Z = 905.72$$

El valor Z calculado se encuentra por arriba de 1.88 la hipótesis nula se rechaza, dando como resultado la aceptación de la hipótesis de investigación, donde se muestra que la base imponible tiene una relación con el impacto económico ocasionado por los ingresos obtenidos mediante plataformas tecnológicas, principalmente en los servicios de transporte. Se acepta la hipótesis de investigación.

La última hipótesis por comprobar es la siguiente

Existe un bajo grado de desarrollo de regulaciones a los negocios generados mediante plataformas virtuales que contribuye al déficit fiscal en El Salvador.

La hipótesis nula indica que existe un alto grado de desarrollo de regulaciones a los negocios generados mediante plataformas virtuales que contribuye al déficit fiscal en El Salvador. Para la comprobación de esta hipótesis se tomaron los resultados de la pregunta 13 ¿La plataforma virtual le realiza algún tipo de retención a sus ingresos? En términos cuantitativos la  $H_0 = 228$ , al considerarse que el alto grado de regulaciones tributarias en El Salvador contribuye al déficit fiscal actual por lo que se espera que el total de encuestados reporten que su agente de retención realice las retenciones tributarias respectivas a sus ingresos.

<b>Respuestas</b>	<b>Frecuencia absoluta</b>
IVA	1
NO ME REALIZA NINGUN TIPO DE RETENCION	227
<b>Total</b>	<b>228</b>

Mientras que la hipótesis de investigación  $H_i < 228$ , al considerar que el agente de retención respectivo no está realizando retenciones tributarias a los ingresos generados por los conductores por medio de la aplicación virtual por prestación de servicio regulados en el art 156 del Código Tributario de El Salvador., aclarando que en materia tributaria en El Salvador no se encuentran regulados específicamente los ingresos obtenidos mediante empresas dedicadas al servicio de transporte a través de plataformas virtuales.

Se utiliza la prueba Z, que es una prueba de hipótesis basada en el estadístico Z, que sigue una distribución normal bajo la hipótesis nula.

La fórmula a desarrollar es la siguiente

$$Z = \frac{\bar{x} - \mu}{\frac{\sigma}{\sqrt{n}}}$$

Dónde

Z= Estadístico de la prueba Z para la media

$\bar{X}$  = media muestral

$\mu$  = Es el valor de la media propuesto

$\sigma$  = Desviación estándar de la población

n = tamaño de la muestra

La desviación estándar de los datos observados es 159.81. El valor crítico de Z para un nivel de confianza del 96% y un margen de error del 4% es de 1.88, por lo que la hipótesis nula se acepta si el valor de Z propuesto es mayor a -1.88

Para efectos de análisis se considera que los datos siguen una distribución normal.

$$Z = \frac{114 - 228}{\frac{159.81}{15.10}}$$

$$Z = -10.77$$

De acuerdo a los resultados obtenidos el valor crítico de Z se encuentra a la izquierda de -1.88 por lo que se rechaza la hipótesis nula, y se da por aceptada la hipótesis de investigación donde se determina que actualmente existen pocas regulaciones tributarias enfocadas específicamente a los ingresos generados por medio de plataformas virtuales en el sector transporte por lo que la implementación de estrategias de control tributaria a éstos ingresos contribuiría al déficit fiscal en El Salvador.

### Correlación de variables bajo el modelo de Pearson

Para determinar si existe correlación entre las variables estudiadas se utilizó el coeficiente de correlación de Pearson, donde se definió como variable independiente X el ingreso promedio percibido y como variable dependiente Y el monto de impuestos retenidos. La fórmula para determinar el coeficiente de correlación es la siguiente

$$r = \frac{Cov XY}{\sigma x * \sigma y}$$

Donde

r = Coeficiente de correlación

CovXY = Covarianza de X e Y

$\sigma X$  = Desviación estándar de X

$\sigma Y$  = Desviación estándar de Y

No.	X	Y	Frecuencia	X * F	X <sup>2</sup> * F	Y * F	Y <sup>2</sup> * F	X*Y*F
1	137.50	13.75	56	7,700.00	1,058,750.00	770	10,587.50	105,875.00
2	175.50	17.55	65	11,407.50	2,002,016.25	1140.75	20,020.16	200,201.63
3	225.50	22.55	71	16,010.50	3,610,367.75	1601.05	36,103.68	361,036.78
4	275.50	27.55	31	8,540.50	2,352,907.75	854.05	23,529.08	235,290.78
5	150.00	15.00	5	750.00	112,500.00	75	1,125.00	11,250.00
			<b>228</b>	<b>44408.5</b>	<b>9,136,541.75</b>	<b>4,440.85</b>	<b>91,365.42</b>	<b>913,654.18</b>

$$\text{Media de X} = \frac{X * F}{F}$$

$$\text{Media de X} = \frac{44,408.50}{228}$$

$$\text{Media de X} = 194.77$$

Cálculo de la desviación estándar de X

$$\sigma = \sqrt{\frac{\sum x^2 * F}{n - 1} - \bar{X}^2}$$

$$\sigma = \sqrt{\frac{9,136,541.75}{228 - 1} - 194.77^2}$$

$$\sigma_x = 46.31$$

$$\text{Media de Y} = \frac{X * F}{F}$$

$$\text{Media de Y} = \frac{4,440.85}{228}$$

$$\text{Media de Y} = 19.47$$

Cálculo de la desviación estándar de Y

$$\sigma = \sqrt{\frac{\sum y^2 * F}{n - 1} - \bar{Y}^2}$$

$$\sigma = \sqrt{\frac{91,365.42}{228 - 1} - 19.47^2}$$

$$\sigma_x = 20.06$$

El cálculo de la covarianza de X e Y se determinó como se presenta a continuación

$$\sigma_{xy} = \frac{\sum X * Y * F}{n} - \bar{X} * \bar{Y}$$

$$\sigma_{xy} = 4,007.26 - 3,793.70$$

$$\sigma_{xy} = 213.56$$

Con los datos anteriores se obtuvo el coeficiente de correlación como se muestra a continuación

$$r = \frac{Cov XY}{\sigma x * \sigma y}$$

$$r = \frac{213.56}{46.31 * 20.06}$$

$$r = 0.23$$

Por lo que se concluye que existe una relación directamente proporcional entre el nivel de ingresos y el impuesto determinado, siendo esta positiva y medianamente fuerte.

## **4.5 Caso práctico aplicado a empresas que ofrecen servicios de transporte a través de plataformas virtuales**

### ***4.5.1 Modelo de regulación tributaria para ingresos generados por plataformas virtuales utilizado en México.***

A partir del 1 de junio 2020 en México toda persona que reciba ingresos a través de plataformas virtuales, deberá pagar Impuesto sobre la Renta e IVA por sus ingresos mediante retención, que efectuaran las plataformas virtuales, deberán de realizar cambio de régimen a Persona Física con Actividad Empresarial con Ingresos a través de Plataforma Tecnológica, establecer si su declaración será pagos definitivos o pagos provisionales en los que se permite

deducir todos los gastos indispensables para la actividad (gasolina, mantenimiento, accesorios, plan de teléfono entre otros (Ley del Impuesto sobre la Renta, 2021).

Existen requisitos importantes en los artículos 113-A, 113-B y 113-C en la Ley de Impuesto sobre la renta vigente de México (2022) que se deben cumplir al pertenecer a plataformas virtuales y tecnológicas.

1. Inscripción y actualización de obligaciones dentro del sistema SAT en trámites y servicios, para establecer una actividad económica en plataforma tecnológicas se debe elegir la opción actividad empresarial normal.

2. Definir el régimen de la actividad a realizar, ingresos por servicios terrestres de pasajeros y entregas de bienes (Uber y Didi), Ingresos por servicios de hospedaje (Airbnb), Ingresos por enajenación de bienes y prestador de servicios (mercado libre y Amazon).

3. Elección de forma de tributación: por pagos definitivos, los cuales no están obligados a presentar declaración anual, no permite el acreditamiento de gastos y al elegir esta forma de tributación el contribuyente deberá permanecer en ella como mínimo 5 años, esta categoría solamente contempla contribuyentes con ingresos menores a trescientos mil pesos anuales. Pagos provisionales que obliga a presentar declaración anual del impuesto sobre la renta y brinda el beneficio de realizar una deducción de gastos de actividades realizadas a través de las plataformas tecnológicas.

4. El porcentaje de retención a los usuarios de las plataformas virtuales según artículo 113-A Ley de impuesto sobre la renta es: Prestación de servicios de transporte terrestre de pasajeros y de entrega de bienes la retención es de 2.1%, prestación de servicios de hospedaje la retención es de 4%, Enajenación de bienes y prestación de servicios la retención es de 1%.

5. Las personas morales residentes en México o residentes en el extranjero con o sin establecimiento permanente en el país, así como las entidades o figuras jurídicas extranjeras están obligadas a retener y enterar el impuesto sobre la renta que corresponda y proporcionar comprobantes fiscales a las personas físicas a las que se les hubiera efectuado la retención según artículo 113-C de la Ley de Impuesto sobre la Renta mexicana.

#### ***4.5.2 Propuesta para aplicación al modelo de regulación tributaria para ingresos generados por plataformas virtuales en El Salvador.***

El desarrollo del modelo de regulación tributaria en El Salvador consta de la siguiente estructura, el título I contiene las disposiciones generales, y en el título II se muestra la determinación de la obligación tributaria.

#### ***Capítulo I Disposiciones preliminares***

Se propone incorporar el desarrollo de la siguiente sección para la Ley de Impuesto Sobre la Renta.

Sección 4: Régimen de incorporación fiscal.

De los ingresos por la enajenación de bienes o la prestación de servicios a través de Internet, mediante plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y similares.

Están obligados al pago del impuesto establecido en esta sección, los contribuyentes, sean personas naturales o jurídicas que enajenen bienes y presten servicios a través de internet, mediante plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y similares que presten cualquiera de los siguientes servicios:

La descarga o acceso a plataformas de contenido como, imágenes, películas, texto, video, audio, música, juegos, contenido multimedia de paga y cualquier otro tipo de suscripción que implique el intercambio de un bien o servicio mediante el uso de plataformas tecnológicas, como,

por ejemplo; servicio de transporte terrestre particular, servicios de entrega y recolección de paquetes o encomiendas o alimentos, entre otros.

La enseñanza a distancia o de test o ejercicios de forma virtual

Clubes en línea, páginas de citas, sitios de apuestas en línea.

El impuesto a que se refiere el párrafo anterior, se pagará mediante retenciones que efectúen personas jurídicas residentes en El Salvador o en el extranjero con establecimiento en el país, así como las personas jurídicas que proporcionen de manera directa o indirecta, el uso de las mencionadas plataformas tecnológicas y similares.

La retención se efectuará sobre el monto bruto que perciba toda persona natural por conducto de los citados medios del primer párrafo de esta sección. Esta retención tendrá el carácter de pago provisional, hasta que se establezca el monto del impuesto definitivo en la presentación de la declaración de impuesto sobre la renta. Al monto total de los ingresos antes mencionados se les aplicarán las siguientes tasas de retención.

Personas naturales asalariadas que perciban un ingreso adicional por medio de las citadas plataformas anteriormente se les retendrá un 5% y se considerará como pago definitivo y serán consideradas como rentas no gravables siempre y cuando la sociedad que le acredite dichos pagos haya declarado y pagado el Impuesto Sobre la Renta correspondiente.

Para personas naturales que no estén bajo un vínculo laboral directo (sin dependencia laboral) se efectuará una retención del 10% y será considerado un pago provisional del Impuesto Sobre la Renta y deberá presentar la liquidación anual de impuestos sobre estos ingresos percibidos.

**Disposiciones a incluir en el Código Tributario.**

Artículo 123. Las personas naturales o jurídicas, sucesiones o fideicomisos que efectúen retenciones del Impuesto sobre la Renta, tienen la obligación de remitir, dentro del mes de enero, un informe por medios manuales, magnéticos o electrónicos, de las personas naturales o jurídicas o entidades, a las que hayan realizado tales retenciones en el año inmediato anterior, bajo las especificaciones técnicas que la Administración Tributaria proporcione para tal efecto. Dicho informe deberá contener:

Nombre, denominación o razón social;

Número de Identificación Tributaria;

Monto sujeto a retención; y,

Impuesto retenido.

Así mismo, sujetos pasivos tendrán la obligación de informar por cualquiera de los medios previstos en el inciso primero de este artículo, respecto de las personas naturales o jurídicas, sucesiones o fideicomisos, que les hubieren practicado retención en la fuente las mismas especificaciones contenidas en los literales anteriores.

**Párrafo propuesto**

Para el caso de sujetos pasivos que reporten a personas naturales que les hubieren practicado retenciones por enajenar bienes y prestación de servicios a través de internet, mediante plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y similares. Deberán indicar el código bajo la modalidad que se está aplicando dicha retención.

**Retenciones acreditables en liquidación anual del impuesto**

Código 85- Ingresos generados por servicios de transporte a través de plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y/o medios similares.

Código 86- Ingresos generados por servicios de delivery a través de plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y/o medios similares.

Código 51- Ingresos generados por servicios de suscripción a través de plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y/o medios similares.

Código 52- Ingresos generados por cuales quiera otra clase de bien o servicio no indicado en los códigos anteriores a través de plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y/o medios similares.

### **Retenciones no acreditables**

Código 49- Ingresos sin dependencia laboral generado por servicios de transporte a través de plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y/o medios similares.

Código 50- Ingresos sin dependencia laboral generado por servicios de delivery a través de plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y/o medios similares.

Código 51- Ingresos sin dependencia laboral generado por servicios de suscripción a través de plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y/o medios similares.

Código 52- Ingresos sin dependencia laboral generado por cuales quiera otra clase de bien o servicio no indicado en los códigos anteriores a través de plataformas tecnológicas, aplicaciones informáticas y/o medios similares.

### **Título II Aplicación práctica: Determinación del impuesto**

Para efectos de realizar la estimación de los ingresos que se estarían recaudando al implementarse el modelo antes descrito se tomaron los resultados de las preguntas 6, sobre las fuentes de ingresos y la pregunta 11, donde se consulta el rango de ingresos generados.

Para obtener el promedio de ingresos anuales generados por un socio conductor, se utilizó la media aritmética, según el siguiente cuadro:

Tabla 4 Promedio de ingresos semanales por socio conductor.

Respuestas	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa	Xi	Frecuencia absoluta acumulada	Frecuencia relativa	Frecuencia relativa acumulada	Frecuencia absoluta * Xi
Entre \$125.00 a \$150.00	56	24.56%	137.50	56	24.56%	24.56%	7,700.00
Entre \$151.00 a \$200.00	65	28.51%	175.50	121	28.51%	53.07%	11,407.50
Entre \$201.00 a \$250.00	71	31.14%	225.50	192	31.14%	84.21%	16,010.50
Entre \$251.00 a \$300.00	31	13.60%	275.50	223	13.60%	97.81%	8,540.50
Más de \$300.00	5	2.19%	150.00	228	2.19%	100.00%	750.00
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>100.00%</b>	964.00				<b>44,408.50</b>
<b>Media de ingresos semanales</b>	<b>\$194.77</b>						

Fuente: Elaboración propia

Al multiplicar la media de ingresos generados a la semana por 52 (número de semanas que contiene un año) se obtiene que el promedio de ingresos anuales que cada socio conductor está generando en un año asciende a \$10,128.25.

La media de gastos por combustible a la semana es de \$64.53, siendo un gasto anual promedio de \$3,355.71 (considerado como gasto deducible por usuario). El desarrollo del cálculo se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 5 Promedio de gastos semanales por socio conductor.

Respuestas	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa	Xi	Frecuencia absoluta acumulada	Frecuencia relativa	Frecuencia relativa acumulada	Frecuencia absoluta * Xi
Entre \$50.00 a \$60.00	75	32.89%	55.00	75	32.89%	32.89%	4,125.00
Entre \$61.00 a \$70.00	75	32.89%	65.50	150	32.89%	65.79%	4,912.50
Entre \$71.00 a \$80.00	72	31.58%	75.50	222	31.58%	97.37%	5,436.00
Más de \$80.00	6	2.63%	40.00	228	2.63%	100.00%	240.00
Menos de \$50.00	0	0.00%	25.00	228	0.00%	100.00%	-

Respuestas	Frecuencia absoluta	Frecuencia relativa	Xi	Frecuencia absoluta acumulada	Frecuencia relativa	Frecuencia relativa acumulada	Frecuencia absoluta * Xi
<b>Total</b>	<b>228</b>	<b>100.00%</b>	261.00				<b>14,713.50</b>
<b>Media de gastos semanal</b>	<b>\$64.53</b>						

*Fuente: Elaboración propia*

De acuerdo a lo descrito en las disposiciones preliminares, las retenciones con tasa del 10% y 5%, por los ingresos anuales generados por una persona serían las siguientes:

*Tabla 6 Tabla de retenciones de impuesto sobre la renta anual proyectado.*

Ingreso promedio anual	\$10,128.25
Retención provisional 10%	\$1,012.83
Retención definitiva 5%	\$506.41

*Fuente: Elaboración propia*

Mientras que el impuesto determinado es el siguiente:

Para retenciones definitivas sujetas a tasa del 5% por ser ingresos percibidos por personas que poseen algún tipo de dependencia laboral (según lo descrito en las disposiciones preliminares) el impuesto determinado es de \$506.41, obtenido de la siguiente forma,  $\$10,128.25 \times 0.05 = \$506.41$

Para retenciones provisional que deben liquidarse en la presentación de la declaración anual de renta, a la cual se encuentran sujeta las personas que no poseen ningún tipo de dependencia laboral que cumplen los requisitos descritos en las disposiciones preliminares, la determinación del impuesto anual es la siguiente:

*Tabla 7 Determinación de impuesto anual para personas que obtienen ingresos de plataformas electrónicas y no poseen ningún tipo de dependencia laboral.*

Ingresos	\$10,128.25
Menos Gastos deducibles	\$3,355.71
Monto sujeto	<b>\$6,772.54</b>
Menos monto exento (según tablas de renta anual)	\$4,064
<b>Base imponible</b>	<b>2,708.54</b>
Tasa impositiva 10% (según tramo de renta)	\$270.85
Más cuota fija	\$212.12
<b>Impuesto determinado</b>	<b>\$482.97</b>
<b>Menos Retención acreditable 10%</b>	<b>\$1,012.83</b>
<b>Total, a pagar (Remanente)</b>	<b>-\$529.85</b>

*Fuente: Elaboración propia*

En la tabla anterior, puede observarse como existe un remanente para el sujeto pasivo obligado, esto debido a que la retención previa realizada es mayor al impuesto determinado, no obstante, sigue existiendo un beneficio para la administración tributaria, debido a que el impuesto anual para el promedio de ingresos generados se estima en \$482.97 por contribuyente.

Del total de las personas encuestadas, el 32.5% manifiesta poseer un trabajo con dependencia laboral, por lo que de cada 100 usuarios dedicadas a prestar servicios de transporte utilizando plataformas tecnológicas 33 poseen un empleo formal, a quienes según el modelo propuesto deberá retenérseles el 5% como entero definitivo del impuesto. El 67.5% restante deberá retenérsele el 10% como anticipo y deberá liquidar anualmente los ingresos mediante la declaración de impuesto sobre la renta.

A continuación, se muestra un estimado de usuarios que utilizan plataformas tecnológicas para prestar servicios de transporte, considerando los siguientes supuestos.

1. El total de socios conductores en el departamento de San Salvador son 3,136 (dato según investigación propia realizada en las redes sociales, descrito en el capítulo 3).

2. La población de conductores está representada en el mismo porcentaje que la distribución de la población salvadoreña, es decir de los 6.33 millones de habitantes el 27.4% reside en el departamento de San Salvador, por lo que los 3,136 usuarios representan el 27.4% de todos los conductores del país y residen en el departamento de San Salvador.

La distribución de la población por departamento registrada en la Encuestas de Hogares para Propósitos Múltiples 2022 se muestra a continuación.

*Tabla 8 Distribución poblacional por departamento.*

<b>Departamento</b>	<b>Población</b>	<b>Extensión en KM2</b>	<b>Habitantes por Km2</b>	<b>Población por %</b>
San Salvador	1,732,068	886.15	1955	27.36%
La Libertad	800,920	1652.88	485	12.65%
Santa Ana	560,355	2023.17	277	8.85%
Sonsonate	504,581	1225.77	412	7.97%
San Miguel	464,558	2077.1	224	7.34%
Ahuachapán	365,128	1239.6	295	5.77%
La Paz	357,629	1223.61	292	5.65%
Usulután	349,229	2130.44	164	5.52%
Cuscatlán	266,027	756.19	352	4.20%
La Unión	229,871	2074.34	111	3.63%
Morazán	193,666	1447.43	134	3.06%
Chalatenango	179,255	2016.58	89	2.83%

San Vicente	174,223	1184.02	147	2.75%
Cabañas	153,437	1103.51	139	2.42%
	<b>6,330,947</b>	<b>21,040.79</b>	<b>301</b>	<b>100%</b>

*Fuente:* (Banco Central de Reserva de El Salvador , 2022).

Siguiendo el supuesto de que los 3,136 conductores encontrados en San Salvador representan el 27.4% de la población, aplicando una regla de tres simple se obtiene que el total de conductores registrados es de 11,462 este resultado se obtiene de dividir 3,136/27.36%. bajo este supuesto se determinó el número de conductores, según se demuestra en la siguiente tabla.

*Tabla 9 Estimación de la distribución poblacional por departamento con cantidad de usuarios inscritos en Uber.*

<b>Departamento</b>	<b>Población</b>	<b>Extensión en KM2</b>	<b>Habitantes por Km2</b>	<b>Población por %</b>	<b>Población Conductores plataforma</b>
San Salvador	1,732,068	886.15	1955	27.36%	3,136
La Libertad	800,920	1652.88	485	12.65%	1,450
Santa Ana	560,355	2023.17	277	8.85%	1,015
Sonsonate	504,581	1225.77	412	7.97%	914
San Miguel	464,558	2077.1	224	7.34%	841
Ahuachapán	365,128	1239.6	295	5.77%	661
La Paz	357,629	1223.61	292	5.65%	647
Usulután	349,229	2130.44	164	5.52%	632
Cuscatlán	266,027	756.19	352	4.20%	482
La Unión	229,871	2074.34	111	3.63%	416
Morazán	193,666	1447.43	134	3.06%	351
Chalatenango	179,255	2016.58	89	2.83%	325

Departamento	Población	Extensión en KM2	Habitantes por Km2	Población por %	Población Conductores plataforma
San Vicente	174,223	1184.02	147	2.75%	315
Cabañas	153,437	1103.51	139	2.42%	278
	<b>6,330,947</b>	<b>21,040.79</b>	<b>301</b>	<b>100.00%</b>	<b>11,462</b>

*Fuente: Elaboración propia*

De los 11,462 conductores determinados, el 32.5% (3,725 conductores) aplican para el régimen definitivo de impuesto (retención del 5%), mientras que el 67.5% (7,737 conductores) restante aplica cálculo de impuesto anual. Por lo que las proyecciones de impuestos quedarían como se muestran a continuación.

#### Retención definitiva

La retención definitiva se aplicará a conductores que poseen algún tipo de dependencia laboral y es comprobable ante la Administración Tributaria, por lo que se les retendrá el 5% sobre ingresos generados mediante plataformas tecnológicas y se considerará impuesto definitivo.

*Tabla 10 Impuesto estimado aplicando el régimen de retención definitiva.*

Ingresos	10,128.25
Retención definitiva 5%	506.41
Número de conductores bajo este régimen	3725
<b>Total de impuesto</b>	<b>\$1,886,387.38</b>

*Fuente: Elaboración propia*

#### Retención provisional liquidable en el impuesto anual sobre la renta.

La retención provisional se aplicará a personas que no poseen ningún tipo de dependencia laboral comprobable ante la Administración Tributaria y por ello sus ingresos estarán sujetos a la retención del 10% liquidable al momento de presentar la declaración anual de renta.

*Tabla 11 Impuesto estimado aplicando el régimen de retención provisional.*

Ingresos	10,128.25
Impuesto estimado	482.97
Número de conductores bajo este régimen	7,737
<b>Total de impuesto</b>	<b>\$3,736,738.89</b>

Total, de retenciones provisionales

Ingresos	10,128.25
Retención provisional 10%	1,012.83
Número de conductores bajo este régimen	7737
<b>Total, anticipo por retenciones</b>	<b>\$7,836,230.42</b>

El total de impuestos recaudados se estima en un total de \$5,623,126.27 dólares.

Si bien se estima que el impuesto recaudado asciende a \$5,623,126.27 dólares, el aplicar las retenciones propuestas mejoraría el déficit fiscal, esto debido a que se estima que anualmente el Estado perciba un total de \$7,836,230.42 dólares anualmente, contribuyendo a mejorar su liquidez

## **CAPITULO 5: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.**

### **Conclusiones**

- Los usuarios de plataformas virtuales actualmente no están declarando ante el fisco los ingresos generados por este medio.
- Existe un nicho potencial generador de impuestos enfocados en los nuevos modelos de negocios por medio de plataformas tecnológicas que puede regularse apropiadamente.
- Se requiere de una actualización a las disposiciones tributarias que se enfoque en la regulación de las plataformas tecnológicas como todo un nuevo modelo de negocio, estableciendo su propio concepto, participantes, alcance y requisitos.
- De los ingresos generados por los prestatarios de servicios consideramos necesarios dotarlos de un tratamiento específico y no incluirlas como rentas diversas, debido a las particularidades propias de este tipo de negocios, tomando en cuenta que no se les reconoce una relación de subordinación y por ende tampoco se les reconocen los beneficios de esta.

### **Recomendaciones**

- Se recomienda realizar una evaluación de los sectores potenciales que pueden contribuir a la recaudación fiscal mediante la regulación de plataformas tecnológicas.
- Las acciones a realizar en la etapa de nuevas regulaciones tributarias deben incluir un análisis cualitativo y cuantitativo donde se considere como uno de los indicadores pilares el tipo de empleo que produce, y que permita diluir lo más posible la tasa de desocupación
- Analizar la implementación de nuevas medidas para el control tributario de nuevas fuentes generadoras de ingresos en el sector comercio. Se recomienda realizar una documentación adecuada que permita construir una base de datos de los usuarios inscritos en las plataformas y que son utilizadas para la generación de ingresos.

## Referencias Bibliográficas

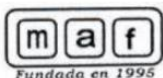
- Yrarrázaval, A., & Saieh, C. (2017). *Los escudos tributarios de Uber*. Chile: Universidad Pontificia de Chile.
- © 2023 Cabify España S.L.U. (09 de Julio de 2023). *Cabify La ciudad es tuya. Viaja con nosotros* /. Obtenido de <https://cabify.com/es>
- © 2023 Uber Technologies Inc. (09 de Julio de 2023). © 2023 *Uber Technologies Inc*. Obtenido de © 2023 Uber Technologies Inc. UberX: <https://www.uber.com/sv/es/ride/uberx/>
- Acosta Lopéz, M. A., & Espinoza Salazar , L. S. (2015). Uber una alternativa necesaria para el transporte de pasajeros. *Revista Científica Codex (Colombia)*.
- Asamblea Legislativa de la República de El Salvador . (2002, 15 de Febrero). *Decreto No 35 Reglamento General de Transporte Terrestre*. El Salvador : Diario Oficial.
- Asamblea Legislativa de la República de El Salvador . (2017, 22 de Marzo). *Decreto 230 Código Tributario*. San Salvador : Diario Oficial .
- Asamblea Legislativa de la Republica de El Salvador. (2013, 09 de Julio). *DECRETO N° 477 Ley de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial*. El Salvador: Diario Oficial.
- Banco Central de Reserva de El Salvador . (2022). *Encuesta de Hogares para Propósitos Múltiples 2022*. San Salvador .
- Banco de Desarrollo de América Latina. (2018). *Transporte y Desarrollo en América Latina Vol I, No 1*. América Latina y El Caribe : SCIOTECA ISSN:2610-7937.
- Berg, J., Furrer, M., Harmon, E., Rani, U., & Silberman, S. (2019). *Las plataformas digitales y el futuro del trabajo. Cómo fomentar el trabajo decente en el mundo digital* . erviceio de Producción, Impresión y Distribución de Documentos y Publicaciones (PRODOC) de la OIT.

- Bocanegra Diez, T. (2018). *Economía Colaborativa y Orientación al Mercado en el siglo XXI: Valoración de la Orientación al Mercado de UBER*. País Vasco.
- Cámara de Diputados del Congreso de la Unión . (2021, 12 de Noviembre). *Ley del Impuesto sobre la Renta* . Diario oficial de la federación .
- Charcas Moscoso, C. (2012). *Creación de una empresa comercializadora de soluciones tecnológicas para la logística en el Transporte*. Bogotá, Colombia.
- DiDi Global. (2023 de Julio de 2023). *DiDi Global El líder mundial en tecnología de movilidad*. Obtenido de <https://web.didiglobal.com/>
- El Economista . (2017). Uber, Netflix, Airbnb, Spotify, Google y Facebook: qué impuestos pagan en Argentina y en el mundo. *El Economista 20 Septiembre 2017 Economía GDA*.
- Fabián , W. (2020). *Plataformas Digitales, su regulación fiscal*. Ediciones Fiscales ISEF, S.A.
- Ferrer Ramírez, S. (2021). *Las plataformas y la nueva precariedad*. Política y Cultura .
- Flores, B., Huezco, M., & Iraheta Leiva, A. (2016). *Distribución de la contribución especial para la estabilización de las tarifas del servicio público del transporte colectivo de pasajeros*. San Salvador.
- Galvis Restrepo, F. A. (2018). *Aplicaciones móviles para el transporte ¿un responsable más en los accidentes de tránsito?*.
- García, H. O. (2020). *La prestación de servicios de transporte organizados por plataformas electrónicas (ride sharing) tomando como referencia a la empresa Uber*. Buenos aires.
- Godínez Vargas, A. (2020). *La regulación del trabajo en las empresas de plataforma virtual de Costa Rica*. Santiago: Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL),.
- Gómez, S., & Morán, J. C. (2020). *Estrategias para abordar la evasión Tributaria en América Latina y el Caribe* . CEPAL.

- González Fuenzalida, C. (2017). *Análisis del modelo de negocios de UBER*.
- Grocer, S., & Condliffe, J. (2019). Uber sale a la bolsa de valores: todo lo que necesitas saber. *The New York Times*.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. d. (2014). *Metodología de la Investigación sexta edición*. México: McGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.
- Herrera Campos, B. X., Sánchez Rodríguez, C., & Tobar Torres, A. A. (2021). *Las nuevas tecnologías y su incidencia en la forma de hacer negocios en El Salvador. Una interpretación Jurídica ante el derecho internacional: Caso Uber 2017-2019*. San Salvador.
- Indrive Conductor indriver. (09 de Julio de 2023). Obtenido de Indrive Conductor indriver: <https://conductorindriver.club/indriver/el-salvador/>
- Jiménez, A., Tristán, L., & Siles, L. (2020). *Plataformas digitales y precarización laboral en Costa Rica: El caso de Uber*. Costa Rica.
- Katz, R. (2015). *El ecosistema y la economía digital en América Latina*. Madrid España: © Editorial Ariel, S. A.
- Linke, C., Maciente Rocha, C., Palacios, A., Suárez, A., Gómez, M., Ruíz González, M., & Pardo, P. (2018). Transporte y desarrollo en América Latina. *Despacio.org: Camilo Urbano, Laura Iguavita, Marina Moscoso, Lina Quiñones Diseño Gráfico: Retrieved from*.
- Manyika, J., & Lund, S. (2016). *independent-work-choice-necessity-and-the-gig-economy-in-brief*.

- Melgar, C., Urbina, J. J., Castaneda, R., Maldonado, E., Medina, A., & Barrientos, R. (2016). *El Salvador: En la búsqueda de un acuerdo nacional de sostenibilidad fiscal*. El Salvador: Instituto Centroamericano de Estudios Fiscales.
- Molina, L. (2023). Uber debe de pagar vacaciones, aguinaldo y seguridad social a sus choferes, sentencia de Juzgado. *Seminario Universidad. Costa Rica* .
- Novoa, J. (2013). Invertir en vez de comprar: Google invierte 258 millones de dólares en Uber. *Genbeta 23 Agosto 2013*, <https://www.genbeta.com/web/invertir-en-vez-de-comprar-google-invierte-258-millones-de-dolares-en-uber>.
- OCDE/GBM/CIAT/BID . (2022). *Kit de Herramientas de IVA Digital para Latinoamérica y el Caribe*.
- Rodríguez, A. (2015). La historia de Uber. *Hipertextual Octubre 2015*, <https://hipertextual.com/2015/10/historia-uber>.
- Shaheen, S., Cohen, A., & Zohdy, I. (2016). *Shared Mobility: Current Practices and Guiding Principles*. United States: United States. Federal Highway Administration.
- Toro Delgado, J. B. (2021). *Propuesta de mecanismo para la recaudación de impuesto a la renta de tercera categoría de la empresa digital de servicio de transporte Uber en Perú*.
- Vasconcellos, E., & Mendonça, A. (2016). Observatorio de Movilidad Urbana: Informe 2015-2016 (resumen ejecutivo) (report). *Caracas: CAF. Retrieved*.

## Anexos



UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR  
FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS  
MAESTRIA EN ADMINISTRACION FINANCIERA



### Cuestionario

**Tema de investigación:** “Desarrollo de estrategias de control tributario relacionado a la naturaleza de las empresas que ofrecen servicios de transporte a través de plataformas virtuales en El Salvador, período 2021-2023”.

**Objetivo:** Recolectar datos sobre los ingresos obtenidos mediante los servicios de transporte ofrecidos a través de plataformas virtuales en El Salvador.

**Indicaciones:** De antemano se agradece su colaboración en contestar lo más objetivamente posible cada una de las interrogantes, marcando con una “X” o respondiendo las preguntas. Garantizamos la confidencialidad de los datos y mantener identidades anónimas.

### Investigadores:

Lcda. Roxana Cecilia Galdámez Fuentes [gf13018@ues.edu.sv](mailto:gf13018@ues.edu.sv)

Lcda. Gabriela Saraí García Martínez [gm11016@ues.edu.sv](mailto:gm11016@ues.edu.sv)

1. ¿Actualmente se encuentra registrado como socio conductor?

Si   
No

Si su respuesta es “no”, favor responder la pregunta dos y tres. Caso contrario pasar directo a la pregunta cuatro.

2. ¿El servicio que presta lo hace con un vehículo alquilado registrado a nombre de otro socio conductor en la plataforma?

Si   
No

3. ¿Cuánto paga en concepto de alquiler del vehículo de forma semanal?

- a) De \$90.00 a \$100.00
- b) De \$101.00 a \$110.00
- c) De \$111.00 a \$120.00
- d) De \$121.00 a más

Si su respuesta fue “si” en la pregunta uno favor responder la pregunta cuatro, caso contrario pasar a la pregunta cinco.

4. ¿Cuántos vehículos posee registrados en la plataforma?

- a) 1 vehículo
- b) 2 vehículos
- c) 3 vehículos
- d) 4 o más vehículos

5. ¿En qué rango de edad se encuentra?

- a) Menor de 20 años
- b) De 21 a 35 años
- c) De 36 a 59 años
- d) De 60 años en adelante.

6. ¿Posee una fuente adicional de ingresos a parte de la plataforma?

- a) Si, poseo un trabajo bajo prestaciones de ley
- b) Si, poseo un trabajo informal
- c) Si, poseo un comercio informal
- d) Si, poseo un comercio formal registrado como contribuyente de IVA
- e) No, la plataforma es mi única fuente de ingresos

7. ¿Cuánto tiempo tiene de ser conductor de la plataforma virtual?

- a) Menos de un año
- b) De uno a dos años
- c) De tres a cinco años
- d) Más de 5 años

8. ¿Qué categoría de conductor posee dentro de la plataforma virtual?

- a) Azul
- b) Oro
- c) Platino
- d) Diamante

9. ¿Cuál es el motivo por el cual labora como conductor de esta plataforma virtual?

- a) Cubrir gastos que no logra cubrir con su empleo formal
- b) Elección propia
- c) Desempleo
- d) Es la única forma de trabajo que puede realizar

10. ¿Le proporcionan la plataforma virtual contrato de empleo formal?

- a) Si
- b) No

11. ¿El promedio de ingresos semanales obtenidos por medio de la plataforma virtual son?

- a) Entre \$125.00 a \$150.00
- b) Entre \$151.00 a \$200.00
- c) Entre \$201.00 a \$250.00
- d) Entre \$251.00 a \$300.00
- e) de \$300.00 a más

12. ¿Cada cuánto tiempo la plataforma virtual le envía reportes a su correo electrónico acerca de los ingresos generados por medio de la misma?

- a) Diario
- b) Semanal
- b) Mensual
- d) Otro, especifique: \_\_\_\_\_

13. La plataforma virtual le realiza algún tipo de retención a sus ingresos en concepto de:

- a) Impuesto Sobre la Renta (ISR)
- b) Seguro Social (ISSS) y AFP
- c) Permiso de línea (VMT)
- d) IVA
- d) No me realiza ningún tipo de retención

14. ¿Le realizan algún cobro por pertenecer como conductor a la plataforma virtual?

- a) Si
- b) No

15. Si la respuesta de la pregunta anterior detalle concepto y especifique cuantía o porcentaje de cobro que le aplican:

---

16. ¿Reporta los ingresos obtenidos en Uber en la declaración anual de Impuesto Sobre la Renta (ISR)?

- a) Si
- b) No

17. ¿Cuál es el promedio de gastos en concepto de combustible que invierte semanalmente?

- a) Entre \$50.00 a \$60.00
- b) Entre \$61.00 a \$70.00
- c) Entre \$71.00 a \$80.00
- d) Entre \$80.00 a más

18. ¿Cuál es el promedio de gastos de mantenimiento del vehículo de forma mensual?

- a) Entre \$50.00 a \$60.00
- b) Entre \$61.00 a \$70.00
- c) Entre \$71.00 a \$80.00
- d) Entre \$80.00 a más

19. ¿La plataforma le proporciona algún reporte del promedio de kilómetros recorridos?

- a) Si
- b) No

Si la respuesta es “sí”, especifique le período en que genera este reporte

- a) Reporte de kilómetros recorridos diario
- b) Reporte de kilómetros recorridos semanal
- c) Reporte de kilómetros recorridos mensual
- d) Otro, especifique: \_\_\_\_\_

20. Por favor indique en qué departamento presta principalmente su servicio

\_\_\_\_\_