



Facultad de Ciencias de la Administración
Escuela de Contabilidad Superior

“Análisis de progresividad del Impuesto a la Renta en las sociedades del sector transporte, para los periodos 2015 -2019”

Trabajo de titulación previo a la obtención del grado de Ingenieras en Contabilidad y Auditoría.

Autora(s):

Estefanía Mariela Torres Barros

Vanessa Priscila Molina Segarra

Director(a):

Ing. Karla González Soto

Cuenca - Ecuador

2021

DEDICATORIA

Quiero dedicar esta tesis a Dios por ser mi fortaleza. A mis padres por haberme forjado como la persona que soy en la actualidad, muchos de mis logros se los debo a ustedes, me formaron una persona fuerte, con reglas y principios gracias por nunca dejarme sola y motivarme a conseguir mis sueños. A mi esposo por ser la persona que me motiva día a día a conseguir cada uno de mis sueños y nunca dejarme sola cuando las ganas de dejar botando todo superaban mi mayor sueño. Y principalmente esta tesis les dedico a mis hijos, sin sus risas y todo su amor incondicional no lo hubiera logrado, les amo.

AGRADECIMIENTO

En primer lugar, quiero agradecerle a Dios por guiarme en cada uno de mis pasos a lo largo de mi carrera, por haberme dado fortaleza en los momentos de debilidad, y por bendecirme para llegar a esta meta, un sueño que tanto deseaba. A mis padres Mariela y Walter que siempre han sido un soporte en mis logros y principalmente apoyándome para que continúe con mi carrera cuando las cosas se ponían difíciles y ya no podía más, les quiero decir que les adoro y les amo con todo mi corazón gracias por todo sin ustedes no lo hubiera logrado. A mi esposo, Jorge Luis gracias por ser como eres, por haberme apoyado siempre, no solo en la parte económica, sino con tus palabras para poder cumplir cada uno de mis objetivos, metas y poder hacer realidad mi sueño de ser Ingeniera en contabilidad y Auditoría, Te amo gracias por todo. A mis hermosos hijos, Salomé y Sebastián lo más hermoso que la vida me pudo dar. Salomé mi nena hermosa gracias por tus sacrificios, en lo que tenías que quedarte sin mami para que ella pueda ir a estudiar gracias mi amor. Sebastián mi gordo hermoso que llegaste cuando menos lo esperaba, gracias por ser parte de mi vida y de cada una de las metas de mamá. Son lo más valioso que tengo y los amo con mi vida.

A mi compañera de tesis Priscila Molina, gracias por todo su apoyo, durante todo este transcurso hemos formado una linda amistad y gracias por haber superado juntas cada una de las dificultades que se nos presentaron para lograr nuestro mayor anhelo. Y por último quiero agradecer a mi tutora, a la Ing. Karla González por ser una guía durante toda la tesis que sin sus valiosos conocimientos este sueño no se hubiera logrado gracias.

Estefanía Torres.

DEDICATORIA

Este presente trabajo dedico principalmente a Dios, por haberme dado la vida y permitirme llegar a cumplir un sueño tan importante como es mi formación profesional. A mi madre, por ser la persona más valiosa en mi vida y por demostrarme siempre su apoyo incondicional, por ser esa mujer luchadora que ha sido padre y madre a la vez para sacarme adelante, gracias por hacer de mí lo que soy ahora, por prepararme para la vida, y por convencerme de que lo que yo me proponga lo podré lograr. A mi padre, que a pesar de nuestra distancia sé que estás conmigo y aunque no pudimos compartir muchas cosas juntos, sé que este momento hubiera sido muy importante como lo es para mí. Gracias a mi futuro esposo Xavier, que sin su ayuda no habría podido finalizar este trabajo con éxito, ya que fue el complemento perfecto para poder alcanzar esta victoria en mi vida, el poder haber culminado esta tesis con éxito y disfrutar del privilegio de ser agradecido con la persona que estuvo conmigo en todo momento y que siempre quiso lo mejor para mi porvenir.

AGRADECIMIENTO

Le agradezco primeramente a Dios por estar conmigo siempre y haberme guiado a lo largo de este proceso de mi carrera estudiantil, por ser mi fortaleza en momentos de debilidad y por brindarme una vida llena de bendiciones, aprendizajes y experiencias, de igual manera le doy gracias a mi madre por apoyarme y haberme dado la oportunidad de tener una excelente educación y sobre todo ser un ejemplo de vida. A mi compañera de tesis Estefanía Torres que juntas estuvimos en todo este proceso, por haberme tenido paciencia y por juntas motivarnos todos los días a seguir luchando por concluir nuestro trabajo y por su amistad incondicional que fuimos formando aún más durante todo este trabajo. Y por último gracias a nuestra tutora la Ing. Karla González por ser nuestra guía en todo este proceso que con cada uno de sus conocimientos nos ayudó mucho para concluir nuestro trabajo de titulación.

Priscila Molina

Índice de Contenido

DEDICATORIA	I
AGRADECIMIENTO	II
Índice de Contenido	III
Índice de Tablas	IV
Índice Figuras	V
Índice de Anexos	V
RESUMEN	VI
ABSTRACT	VII
1. Introducción	1
2. Revisión de literatura	2
2.1 Análisis de los principios tributarios	2
2.2 El sistema tributario	4
2.3 Impuesto a la renta	6
2.4 Enfoque de progresividad en la literatura	7
2.5 El sector de estudio.....	10
3. Metodología	11
4. Resultados	15
5. Conclusiones	35
6. Referencias	36
7. Anexos	40

Índice de Tablas

Tabla 1 Agrupación de la muestra del sector Transporte periodo 2015 -2019.....	12
Tabla 2 Clasificación subsectores de sector Transporte (miles de dólares) periodo 2019	15
Tabla 3 Empresas con resultado positivo que causan y no causan impuesto periodo 2015 – 2019.	16
Tabla 4 Resultado antes de impuestos sector Transporte (miles de dólares) periodo 2015-2019.	18
Tabla 5 Impuesto Causado sector transporte (miles de dólares), periodo 2015-2019.....	19
Tabla 6 Resultado después de impuestos sector transporte (miles de dólares), periodo 2015- 2019.	21
Tabla 7 Coeficiente de Gini sector Transporte periodo 2015 al 2019.....	22
Tabla 8 Índice de Kakwani y Reynolds sector Transporte periodo 2015 al 2019.	23
Tabla 9 Comportamiento de las empresas del sector Transporte periodos 2015 al 2019.....	24
Tabla 10 - Resultado antes de impuestos sector Transporte (miles de dólares), periodo 2015 al 2019.	25
Tabla 11 Impuesto a la renta Causado sector Transporte (miles de dólares), periodo 2015 al 2019.	27
Tabla 12 Utilidad después de impuestos sector transporte (miles de dólares), periodo 2015 al 2019.	28
Tabla 13 Coeficiente de Gini sector Transporte periodo 2015 al 2019.....	29
Tabla 14 Índice de Kakwani y Reynolds sector Transporte periodo 2015 al 2019.	30
Tabla 15 Resultados obtenidos en el sector transporte periodo 2015 – 2019.	31
Tabla 16 Coeficiente de Gini sector Transporte periodo 2015 al 2019.....	32
Tabla 17 Indice de Kakwani – Reynolds ector Transporte periodo 2015 al 2019	33

Índice Figuras

<i>Figura 1 Curva de Lorenz – Resultado antes de impuestos sector Transporte, periodo 2015 – 2019.</i>	17
<i>Figura 2 Curva de Lorenz - Impuesto a la renta causado sector Transporte periodo 2015-2019.</i>	19
<i>Figura 3 Curva de Lorenz – Resultado después de impuestos sector Transporte periodo 2015-2019</i>	20
<i>Figura 4 Curva de Lorenz - Resultado antes de impuestos sector Transporte periodo 2015 al 2019.</i>	25
<i>Figura 5 Curva de Lorenz – Impuesto a la renta causado sector de Transporte periodo 2015 al 2019</i>	26
<i>Figura 6 Curva de Lorenz – Resultado después de impuestos sector Transporte periodos 2015 al 2019.</i>	28

Índice de Anexos

<i>Anexo 1. Base de datos sector transporte periodo 2015</i>	40
<i>Anexo 2. Base de datos sector transporte periodo 2016</i>	41
<i>Anexo 3. Base de datos sector transporte periodo 2017</i>	42
<i>Anexo 4. Base de datos sector transporte periodo 2018</i>	43
<i>Anexo 5. Base de datos sector transporte periodo 2019</i>	44
<i>Anexo 6. Curva de Lorenz - Resultado antes de impuesto sector transporte periodos 2015 – 2019.</i>	45
<i>Anexo 7. Resultado antes de impuesto sector transporte (miles de dólares), periodos 2015 – 2019.</i>	45
<i>Anexo 8. Curva de Lorenz – Impuesto a la Renta Causado sector de transporte periodos 2015 – 2019.</i>	46
<i>Anexo 9. Impuesto a la Renta Causado sector transporte (miles de dólares), periodos 2015 – 2019.</i>	47
<i>Anexo 10. Curva de Lorenz – Resultado después de impuestos sector de transporte periodos 2015 – 2019.</i>	48
<i>Anexo 11 Resultado después de impuestos sector transporte (miles de dólares), periodos 2015 – 2019.</i>	49

RESUMEN

Los tributos son una parte fundamental para la economía, por este motivo se han convertido en una de las principales fuentes de ingreso para el Ecuador. El principio de progresividad tributaria es importante para obtener una redistribución equitativa de la riqueza. El objetivo principal de esta investigación es determinar si el sistema tributario cumple con el principio de progresividad del impuesto a la renta en las sociedades del sector transporte, para los periodos 2015-2019. La metodología aplicada se centró en la representación gráfica de la curva de Lorenz, el coeficiente de Gini y los índices de Kakwani y Reynolds, para lo cual se obtuvieron datos de los estados financieros del sector tomados de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. Los resultados obtenidos demuestran que existe desigualdad en la distribución de resultados. De esta manera, se demuestra que no se cumple el principio de progresividad en el impuesto a la renta.

Palabras Claves: Sector Transporte, Progresividad, Impuesto a la renta, Sistema Tributario, Índice de Gini, Kakwani y Reynolds.

ABSTRACT

Taxes are a fundamental part of the economy, for this reason they have become one of the main sources of income for Ecuador. The principle of tax progressivity is important to obtain an equitable redistribution of wealth. The main objective of this research is to determine if the tax system complies with the principle of progressivity of income tax in companies in the transport sector, for the periods 2015-2019. The applied methodology focused on the graphical representation of the Lorenz curve, the Gini coefficient and the Kakwani and Reynolds indices, for which data were obtained from the financial statements of the sector taken from the Superintendency of Companies, Securities and Insurance. The results obtained show that there is inequality in the distribution of results. In this way, it is shown that the principle of progressivity in income tax is not met.

Keywords: Transportation Sector, Progressivity, Income Tax, Tax System, Gini, Kakwani and Reynolds Index



Estefanía Torres Barros
65474
0987130807
65474@es.uazuay.edu.ec



Vanessa Molina Segarra
74913
2804428
vmolina@es.uazuay.edu.ec



Ing. Karla Nathaly González Soto
Tutora del trabajo



Firma Unidad de Idiomas

1. Introducción

En el Ecuador, el sistema tributario es el elemento de reforma y equidad social que no únicamente prioriza los impuestos directos, sino que, además da realce a la redistribución de impuestos. Paz y Miño (2015) expresa que el sistema tributario representa el conjunto de impuestos fijados por la legislación ecuatoriana y administrados por el Estado a través del Servicio de Rentas Internas y otras entidades.

De acuerdo a la ley reformativa para la equidad tributaria (2007) el sistema tributario ecuatoriano debe gestionar la estructura impositiva sustentando aquellos impuestos que permitan disminuir desigualdades y crear mayor justicia social, en este sentido el Servicio de Rentas Internas busca aumentar la presión fiscal dando prioridad a los impuestos directos en relación con los impuestos indirectos, así como la reducción de evasión y elusión tributaria. La política fiscal es fundamental para impulsar el desarrollo económico del país por medio de una eficiente recaudación de impuestos y la distribución equitativa de la riqueza, lo que sustenta la generación de fuentes de empleo e incentiva la inversión y crecimiento productivo nacional.

El Código tributario (2020), en el Art. 5, manifiesta que los tributos se fundamentan principalmente por los principios de legalidad, generalidad, equidad, simplicidad administrativa, transparencia, suficiencia recaudatoria, progresividad e irretroactividad. Esto permitirá que el sistema tributario sea más equitativo y justo en la redistribución de la riqueza sin perjudicar a los contribuyentes que posean ingresos bajos, además de que permitirá el cumplimiento de las metas establecidas.

La presente investigación se desarrolló con el objetivo de analizar el cumplimiento del principio de progresividad del impuesto a la renta en las sociedades del sector transporte del Ecuador, periodo 2015-2019. Para efectos de este trabajo, se realizó un análisis de las variables de los estados financieros obtenidos por la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, CIU "H" pertenecientes al sector transporte, de la cual se obtuvo tres muestras. Con los datos obtenidos, se procedió a realizar la curva de Lorenz, el índice de Gini, Kakwani y Reynolds para determinar si el sistema tributario es progresivo, regresivo respecto al impuesto sobre renta.

La investigación está fundamentada en la revisión de la literatura abordando temas como: los principios tributarios, el impuesto a la renta, progresividad y el sector transporte, lo que permite definir el contexto teórico. Seguidamente, se expone las variables, y procedimientos empleados durante el estudio, los cuales permitió obtener los resultados finales para generar una discusión. Finalmente, se exponen las conclusiones pertinentes.

2. Revisión de literatura

2.1 Análisis de los principios tributarios

El Art. 300 de la Constitución de la República del Ecuador establece que el régimen tributario interno, se regirá por los principios de progresividad, generalidad, irretroactividad, eficiencia, simplicidad administrativa, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria. (Constitución de la República del Ecuador, 2008). Se considera que los principios tributarios son limitadores u orientadores que sirven para determinar el poder tributario del Estado, con la finalidad de proteger a todos los contribuyentes buscando siempre la igualdad (Jarach, 1999).

Reiner (2004) expone que el Estado exige la existencia de los principios tributarios y el cumplimiento del conjunto de los principios en materia, donde su función principal es informar y ser equitativos con los contribuyentes y el Estado. El sistema tributario es importante debido a que tienen reglas que ayudan a los tributos, ese rol lo cumplen los principios tributarios que tienen como objetivo poner límites al Estado, ya que permiten lograr un régimen tributario que respete los derechos de cada uno de los contribuyentes, además que la recaudación sea justa y equitativa.

A continuación, se presenta una breve descripción de cada uno de los principios tributarios, los cuales representan una parte fundamental en el estudio de la relación entre Estado y contribuyente, los principales principios del derecho tributario son:

Principio de Generalidad:	La determinación de los hechos imposables es tarea legislativa y debe basarse principalmente en la capacidad económica del contribuyente. Este principio va de la mano con el principio de igualdad, y la capacidad de contribución; y, como resultado el contribuyente está obligado a pagar impuestos, dependiendo en gran medida de las leyes fiscales de cada país (Vergara, 2009).
----------------------------------	---

<p>Principio de Progresividad</p>	<p>La progresividad de la tributación en las normas legales es determinada según los ingresos de cada contribuyente, es decir que las personas con mayores ingresos perciben mayor carga tributaria. Este principio se encuentra ligado a la capacidad contributiva de las personas siendo un principio que persigue el fin social, es decir, el que más tiene debe contribuir en mayor proporción ante quien posee menos recursos (Saltos, 2017).</p>
<p>Principio de Irretroactividad</p>	<p>Pérez (2005) menciona que la irretroactividad va de la mano con la seguridad jurídica que el Estado debe a los contribuyentes. Este principio se basa en la confianza que se ofrece a los ciudadanos; es decir, se brinda conocimiento sobre las leyes vigentes y además se informa de los cambios en el régimen tributario.</p>
<p>Principio de Equidad</p>	<p>De acuerdo con Masbernat (2013), el sistema tributario debe ser justo, es decir se debe analizar la carga tributaria de los ciudadanos, cobrando más a los que tienen y menos a los que su carga tributaria es menor, aplicando la equidad horizontal y vertical.</p>
<p>Principio de Eficiencia</p>	<p>Aristizabal (2006) expresa que el principio de eficiencia puede ser entendido como una asignación económica que no debe ser reemplazada por una situación que mejore económicamente a un individuo y perjudique a otra persona. Se debe procurar que los impuestos no sean distorsionados y que influyan en las conductas socioeconómicas de los contribuyentes.</p>
<p>Principio de Simplicidad Administrativa</p>	<p>Saltos (2007) destaca que la administración tributaria debe poner herramientas de fácil comprensión y manejo por parte de los ciudadanos, para que puedan cumplir con sus obligaciones y así reducir la evasión fiscal.</p>

<p>Principio de Transparencia</p>	<p>Altamirano (2009) sostiene que este principio está dirigido a las normas de la administración tributaria, ya que implica la rendición de cuentas de manera periódica, no solo de lo recaudado, sino también los gastos que ha tenido el Estado. Se basa en que todos los ciudadanos pueden acceder y conocer todo el accionar de los organismos institucionales.</p>
<p>Principio de Suficiencia Recaudatoria</p>	<p>Bravo (2000) sostiene que el principio de suficiencia recaudatoria, busca un equilibrio presupuestario justo y equitativo, es decir que los impuestos recaudados sean capaces de cubrir los gastos del sector público.</p>

2.2 El sistema tributario

Arias (2012) expresa que a través de la historia los sistemas tributarios han marcado una relación Estado ciudadano, ya que han determinado el comportamiento de los pueblos, no solo en temas económicos, sino que en ocasiones han conllevado a extensas rebeliones. En países de Latinoamérica, “los impuestos han sido una expresión de dominación social y política, por parte de los sectores privilegiados” (Vallejo, 2013, p. 4). Los tributos que crea el Estado son con la finalidad de ejercer de manera oportuna su poder tributario, su principal propósito es recaudar impuestos que permita cubrir los gastos públicos y otras actividades que contribuyan positivamente a la sociedad. (Ferreiro et al. 2000)

Una exposición a favor de los impuestos progresivos es la moral tributaria. Desde la posición de Doerrenberg y Peichl (2013), la moral tributaria de los contribuyentes crece a medida que el sistema tributario se hace más progresivo y el efecto va disminuyendo a medida que el ingreso de las personas sea menor; en una sociedad donde la moral tributaria va en ascenso, la evasión fiscal será menor por lo que se puede deducir que a mayor progresividad menor será la evasión fiscal.

El sistema tributario es la parte principal de las economías, ya que mediante la recaudación de impuestos, se generan ingresos que permitan cumplir con el pago de los

impuestos por parte de los contribuyentes, un sistema tributario debe regirse en leyes fiscales que permitan generar servicios para los ciudadanos, y lograr que los sujetos pasivos determinen su responsabilidad del pago correcto, para poder cumplir con este objetivo se debe establecer normas claras, sencillas y de fácil comprensión para los contribuyentes (Vergara, 2015). El motivo principal de un sistema tributario es recaudar los ingresos suficientes para financiar el gasto público. Cada contribuyente debe aportar una proporción de su ingreso, su consumo o de su riqueza, que será destinada a financiar los bienes públicos, u otras actividades económicas que necesite la sociedad. Los impuestos deben ser equitativos, es decir, que los contribuyentes con mayor capacidad contributiva tienen que pagar proporcionalmente más impuestos (Villela et al. 2017)

Vallejo (2013) indica que un sistema tributario debe estar diseñado de forma que cumpla con los requisitos de equidad en la distribución de la carga tributaria, eficiencia en el uso de los recursos, y que tenga facilidad para el manejo, mientras que un tributo de monto elevado puede llegar a la evasión, por parte de los contribuyentes, en tanto que un monto bajo motiva al cumplimiento de las obligaciones tributarias.

Serrano (2009) indica que para un sistema tributario sea equitativo, se requiere de dos elementos. La equidad vertical y la equidad horizontal. Podemos decir que la equidad horizontal como el tratamiento igual de los iguales, y a la vertical como el tratamiento desigual de los desiguales. Si el sistema tributario garantiza la equidad vertical, se puede considerar como un sistema tributario progresivo.

En el Ecuador el sistema tributario es manejado por el Servicio de Rentas Internas, que permite recaudar y controlar los impuestos del Estado, lo cual permite que otras instituciones nacionales, provinciales y municipales perciban de estos tributos, con el fin de estimular la inversión, el ahorro, el empleo y la distribución de la riqueza nacional (Miño y Paz, 2015).

Un sistema tributario débil, junto con la falta de control, pueden perjudicar a la obligación tributaria por parte de los ciudadanos, por este motivo el estado ecuatoriano en sus últimos nueve años ha venido desarrollando un cambio en sus leyes y además en los presupuestos generales. Ha buscado principalmente una dependencia de recursos permanentes como son los ingresos tributarios (Saltos, 2017).

Arias (2012) señala que en el año 2007 con el Registro Oficial N.º 242, entra en vigencia la Ley Reformativa para la Equidad Tributaria que marca el inicio de una serie de reformas, fortaleciendo el cobro de impuestos directos, buscando la progresividad que debe tener un buen sistema tributario. Se pretende que el sistema tributario sustente aquellos impuestos que sirvan para disminuir las desigualdades y que busquen una mayor justicia social, por lo cual la Administración Tributaria busca aumentar la presión fiscal, priorizando los impuestos directos con relación a los indirectos y los progresivos respecto a los proporcionales y regresivos, así como reducir la evasión y la elusión tributaria.

2.3 Impuesto a la renta

Los principales tributos son el Impuesto a la Renta (IR) y el Impuesto al Valor Agregado (IVA), en el año 1921 entró en vigencia el Impuesto a la Renta, con el objetivo de gravar la riqueza, a través del tiempo se ha ido modificando, lo que ayudado a ciertos contribuyentes en entes jurídicos y personas naturales. El Impuesto a la Renta es una tasa directa que grava los ingresos obtenidos por las personas naturales y jurídicas por sus actividades. Son ingresos de fuente ecuatoriana que perciben todas las personas naturales, sociedades y sucesiones indivisas, por sus actividades productivas, de servicios, comerciales y empresas que obtengan ingreso económico que se realicen en el país a través de normativas claras y sencillas (Régimen Tributario Interno, 2018).

Arias (2012) establece que el Impuesto a la Renta es considerado como uno de los impuestos principales de todos los sistemas tributarios, ya que cumple con en el art. 300 de la Constitución, que establece que debe ser progresivo y redistributivo, en función de la capacidad de pago de cada ciudadano. Este impuesto es importante dentro de los ingresos tributarios, porque es el más afectado o reformado en los últimos años por las políticas fiscales, es un impuesto directo, porque altera directamente a las rentas percibidas por los contribuyentes.

En el Art. 2 de la Ley de Régimen Tributario establece que para el Impuesto a la Renta se debe considerar, “los ingresos de fuente ecuatoriana obtenidos a título oneroso o gratuito provenientes del capital, trabajo o de ambas fuentes, consistentes en servicios dinero o especies; y los ingresos adquiridos en el exterior por sociedades nacionales o

por personas naturales residentes en el país, de acorde con el artículo.” Es fundamental que para el cálculo del Impuesto a la Renta se deba calcular sobre la base imponible, obteniendo como resultado la diferencia entre los ingresos gravados y percibidos durante el año fiscal, menos las deducciones permitidas por ley.

Alarcón (2017) menciona que este impuesto es uno de los principales, ya que es considerado como la columna vertebral del sistema tributario, se basa en el principio de la capacidad de pago, busca establecer un patrón redistributivo buscando una equidad, para que todo contribuyente cumpla con sus obligaciones.

2.4 Enfoque de progresividad en la literatura

El principio de progresividad está relacionado con el estudio de la capacidad contributiva de los contribuyentes, lo que se busca es que los gravámenes no solo sean proporcionales, sino que sean progresivos para lograr que las personas con mayores ingresos, asuman más obligaciones tributarias y así lograr cubrir el gasto público y redistribuir la riqueza. Plazas (2014) define la progresividad como “el aumento de la capacidad contributiva, determina el incremento del impuesto, no solo en su cuantía, sino también en su tarifa o incidencia” (p. 12).

Duclos (2002) afirma que la progresividad se divide en dos tipos, progresividad pasiva y progresividad residual. La progresividad pasiva mide la elasticidad del impuesto, y la progresividad residual estima el efecto redistributivo que posee el impuesto sobre la distribución del ingreso. Esto es la sensibilidad del ingreso neto, frente al ingreso bruto.

Salto et al. (2003) realizó un estudio sobre la incidencia distributiva de la política fiscal en Ecuador, la información obtenida fue mediante la encuesta de condiciones de vida del año 1999 en el caso del IVA y el Impuesto a la Renta de las personas naturales. La metodología utilizada fueron los indicadores de desigualdad (Gini del ingreso y Gini de la carga tributaria), progresividad (Kakwani) y redistribución (Reynolds-Smolensky). En donde se empleó también una medición de la carga tributaria del IVA e Impuesto a la Renta respecto al ingreso. Los resultados obtenidos demuestran que la distribución del ingreso es más desigual que la carga tributaria del IVA por decil. Respecto al impuesto a

la Renta, este presenta un comportamiento regresivo en base a las declaraciones presentadas al SRI.

México en el año 2013 se encontraba entre los países con mejor distribución en su coeficiente de Gini antes de impuestos, pero si se comparaba con la recaudación después de impuestos, se ubicaba entre los de menor distribución superando a Chile. La pobreza en México de acuerdo al Fondo Monetario Internacional, representa el 40% de la población, obteniendo un coeficiente de Gini de 0.5, mientras otros países mantienen un Gini de 0.3. Esto se debe a que muchas empresas no pagan sus impuestos, debido a que no tienen la información debida o porque tienen el poder económico y político. Además, la pobreza para el año 2010 representaba un 46.10% de la población, pero para el año 2016 se reduce en un 43.6% debido a las declaraciones fiscales realizadas en el servicio de administración tributaria (OXFAM, 2015).

Moreno (2017) considera que este principio va de la mano con el principio de equidad y legalidad, ya que consiste en una distribución de las cargas tributarias entre los contribuyentes que están obligados a cancelar un valor dependiendo de su capacidad de pago. Además, afirma que el impuesto más regresivo es el Impuesto al Valor Agregado (IVA), debido a que es un impuesto que no depende de la capacidad contributiva de las personas, en cambio, el Impuesto a la Renta de las personas naturales es un tributo progresivo porque depende de los ingresos de los contribuyentes, es decir, que las personas con mayores ingresos tendrán una mayor carga tributaria.

Biswas (2017) menciona que el impacto progresivo sobre el crecimiento depende del efecto de los incentivos hacia las personas para emplearse, invertir y consumir. Los incentivos son asimétricos y cambian constantemente de acuerdo al ingreso. El autor estudió el efecto de la reducción de desigualdad en los hogares, por medio de un análisis de los ingresos bajos, medios y altos. Los principales resultados de su investigación establecen que la reducción de la pobreza correlaciona con el crecimiento de las pymes, lo que genera un aumento de consumo, producción y nuevas fuentes de trabajo.

Al analizar el efecto del impuesto progresivo sobre la motivación de trabajo, de acuerdo a la evidencia el resultado dependerá de la valoración y alineación que tengan

las personas sobre la distribución del gobierno. Para las personas que posean una motivación tendrán una productividad alta y obtendrán ingresos de acuerdo a su trabajo, pero para aquellos que no poseen una motivación no obtendrán los ingresos deseados (Rick, 2018).

Cetrángolo et al. (2008) destacan que América Latina no es la región más pobre del mundo, pero si es la de peor distribución del ingreso. Obteniendo un coeficiente de Gini de 0.57, superando a regiones como Medio Oriente-África del Norte y África Sub-Sahariana, los cuales registran coeficientes de Gini 2 de 0.38 y 0.45, respectivamente. Comparando con Europa del Este y Asia Central reporta, en conjunto, un coeficiente de Gini de 0.32 y los países de la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico un Gini de 0.34.

Ávila y Cruz (2006) indican que el objetivo del estudio del Sistema Tributario de Colombia es evaluar el grado de progresividad, del Impuesto a la Renta y el IVA de las personas naturales. El índice de Gini reflejó que el Impuesto a la Renta gravada disminuyó en 7 puntos, mientras que el impuesto al Iva reflejó su concentración en 3 puntos. Este análisis reveló que no existe regresividad en el sistema tributario, además que los asalariados pagan tan solo el 2% del Impuesto a la Renta.

Ramírez et al. (2009) realizó una evaluación de la progresividad y el efecto distributivo del impuesto a la Renta de las personas naturales bajo relación de dependencia en el Ecuador, tomando en consideración aspectos como: las deducciones de gastos personales, tabla impositiva y exenciones. Por medio del análisis de la progresividad pasiva, el índice Kakwani e índice Reynolds, los autores determinaron que, pese a la disminución en los ingresos estatales, las reformas impositivas al impuesto a la Renta de persona naturales han generado incrementos en la progresividad. De manera específica, a partir del percentil 75, los usuarios pagan un monto más alto de impuestos en relación con lo que pagaban anteriormente en la normativa tributaria. Asimismo, los individuos con mayores ingresos se concentran en altas medidas las deducciones de gastos personales que lo que pagan de impuesto a la renta.

Ramírez y Oliva (2015) analizan la reforma marginal de Yitzhaki como un instrumento que permite identificar los bienes cuyo impuesto al consumo puede ser

modificado para mejorar la distribución de la renta. Además, que su aplicación no permite distinguir los bienes de mayor potencial en equidad vertical, ya sea por progresión de la cuota o redistribución de la renta. El análisis plantea la estimación de las pseudo-elasticidades de los índices de Kakwani y Reynolds, con el fin de que sirva para la formulación de la política tributaria en imposición indirecta. Como resultados de la investigación, los autores consideran que la propuesta es útil solo para impuestos de tarifa plana ad-valorem, por lo que no aplicaría para impuestos que tienen tarifa variable, como es el caso del Impuesto a la Renta e ICE. El análisis de las pseudo-elasticidades estima que no deben existir cambios del consumo ante la variación de los precios relativos, lo cual restringe cualquier política a corto plazo.

Medina (2001) menciona que el índice de Gini, es un indicador que clasifica las medidas estadísticas para el análisis de la distribución de los ingresos, basándose en la curva de Lorenz, la cual representa el porcentaje acumulado del ingreso. Desde la vista empírica la curva de Lorenz se grafica de acuerdo a los porcentajes de los ingresos de los contribuyentes, la cual se realiza a partir de los datos agrupados en subconjuntos iguales, en cantidades de 10, denominados deciles y que se les utiliza en varios conceptos de ingreso.

2.5 El sector de estudio

El sector de transporte permite el crecimiento y el desarrollo económico del país, debido a que son eficientes, puesto que el transporte permite el incremento de los mercados locales y hace posible el desarrollo de la producción a un mayor incremento, a su vez incrementa la eficiencia y productividad del capital, teniendo como resultado mayor competencia en el mercado de los productos nacionales e internacionales (Gómez, 2008).

El transporte ha sido el principal protagonista en los acontecimientos estructurales en la historia económica del mundo, ya que ha permitido la diversificación y complementación de la producción agrícola e industrial de las economías y ha determinado las corrientes de comercio, reduciendo los cambios y activando los mercados (Salazar, 2001).

Para las actividades económicas se hace uso del transporte para comercializar los productos, definiéndolo como un componente importante para la economía del país, traslado de los turistas para llevarlos al destino y poder crear una experiencia según cada necesidad y creando expectativas positivas o negativas en cada una de las personas (Valencia y Castaño, 2006).

En el Ecuador el sector de transporte fue afectado por la crisis sanitaria, ya que decreció un 29,7 % en el segundo trimestre del 2020, por su parte el consumo de gasolina destinada para el transporte marítimo y terrestre dio un decrecimiento interanual del 46,9 %. (Banco central del Ecuador, 2020)

El sector de transporte se deriva de la clasificación CIU (H) donde abarca la provisión de transporte de carga y pasajeros, regular o no regular, por vía férrea, tuberías, caminos, marítimo o fluvial y actividades asociadas como terminales e instalaciones de estacionamiento, manipulación de carga y almacenaje.

3. Metodología

Los datos empleados se obtuvieron por medio de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, en las que se encuentran los estados contables de las sociedades del sector Transporte, la cual abarca los ejercicios fiscales anuales 2015 – 2019. De la base de datos obtenida se tomaron las variables correspondientes al resultado antes de impuesto (RAI), resultados después de impuesto (RDI) e impuesto a la renta causado (IRC), con el objetivo de establecer la distribución de los resultados que poseen las empresas del sector en estudio. Para el cálculo del RAI se restó la utilidad o pérdida del ejercicio menos la participación a trabajadores, para el RDI se obtuvo de la diferencia entre la utilidad o pérdida del ejercicio menos la participación a trabajadores y menos el impuesto a la renta causado y por último para el impuesto a la renta causado se obtuvo del resultado antes de impuestos menos utilidad neta. Además, se realizó una depuración de aquellas entidades que no tenían valor de activos, empresas inactivas y empresas con información errónea, teniendo como resultado la siguiente muestra que se presenta a continuación en la tabla 1.

Tabla 1*Agrupación de la muestra del sector Transporte periodo 2015 -2019*

Años	2015	2016	2017	2018	2019	Total muestra
Total de Empresas	9149	9526	10623	10862	9663	49823
(-) empresas inactivas	1976	1958	1813	1586	1379	8712
(-) empresas sin valor de activos	550	478	421	424	305	2178
(-) empresas con información errónea	0	0	0	1	1	2
Total empresas analizar	6623	7090	8389	8851	7978	38931

Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras

En el sector de transporte se identifica según el Clasificador Industrial Internacional Uniforme (CIU), en la categoría “H”; Transporte. Previo a la obtención de resultados sobre la determinación del cumplimiento de la progresividad en el impuesto a la renta para el periodo 2015-2019, se explica la depuración de las variables que se tomaron en consideración de acuerdo a la base de datos de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, el número de empresas inactivas son aquellas sociedades que no han generado actividad; es decir, no han generado ingresos, costos y gastos durante un determinado periodo de tiempo. También, para el análisis se consideraron a las empresas sin activos que son las entidades que no poseen operación. Finalmente, se separaron las empresas con información errónea, las cuales no cumplen con la ecuación contable, dando como resultado el total de las empresas que conformaron la muestra final de la investigación.

En primera instancia, se realizó el análisis de la distribución del resultado a través de la Curva de Lorenz que representa, en el eje vertical, el porcentaje acumulado del resultado antes de impuesto, resultado después de impuesto y el impuesto a la renta causado de las sociedades objeto de estudio, con relación al porcentaje acumulado de empresas en el eje horizontal, las cuales fueron clasificadas por deciles. Cedillo (2020) menciona que cuanto más se aleje la curva de Lorenz de la diagonal perfecta, mayor desigualdad existe en la distribución de los resultados y pago de impuesto a la renta. En

segundo lugar, se determina al coeficiente de Gini como el valor entre el área comprendida entre la diagonal y la curva de Lorenz. Si existiera perfecta igualdad, el coeficiente de Gini sería 0, indicando ausencia de desigualdad. Por otro lado, si existiera total desigualdad, el índice de Gini sería 1, indicando inequidad, siendo su expresión matemática la siguiente.

$$G = 1 + \frac{1}{N} - \frac{2}{\mu N^2} \sum_i Y_i(N + 1 - i)$$

Donde i explica los grupos de firmas, N es el número de empresas o estratos de resultado, μ indica el resultado medio e Y_i el resultado de las empresas, para los cálculos en deciles $N=10$ e $i= 1$ para el decil más pobre (INEC, 2008).

Las empresas tomadas para el estudio se clasificaron según sus resultados en tres grupos: aquellas empresas con resultados positivos que causan y no causan impuesto, una segunda muestra se consideró a las empresas con resultados positivos más las empresas con resultado negativo que causan impuesto y más las empresas que tienen resultado cero y causan impuesto y por último como tercera muestra se tomó a todas las empresas del sector. Se realizó esta clasificación para determinar si el sistema tributario cumple con el principio de progresividad. Después de haber obtenido los datos filtrados de los estados financieros de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, se procedió a estructurar la curva de Lorenz, esta curva representa gráficamente la desigualdad en el reparto de la renta en una determinada muestra, la cual permite calcular el coeficiente de Gini, para esto, se tomó en cuenta el resultado antes de impuesto, después de impuesto y el impuesto a la renta causado, además de los porcentajes acumulados de cada uno de los deciles. A continuación, se presenta la tabla 2 con la clasificación de las empresas por subsectores.

Se debe tener precaución con la interpretación respecto resultados negativos, debido a que el coeficiente de Gini ya no se encuentra entre 0 y 1. Según la literatura para afrontar este dilema Chen et al. (1982) propusieron una “normalización” del coeficiente de Gini; sin embargo, como lo muestra Raffinetti et al. (2014), este coeficiente normalizado presenta comportamientos que no son normales, al permitir el mismo coeficiente para dos poblaciones con distribuciones diferentes; por lo que se

determinó, trabajar con todas las empresas del sistema independiente de su resultado al igual que Walker y Ryan (1990) y Möllers y Buchenrieder (2011).

Como siguiente parte del análisis, se midió la progresividad a través del índice de Kakwani, el cual se define como el doble del área entre la curva de Lorenz del resultado antes de impuestos y la curva de concentración del impuesto a la renta causado, de acuerdo a la siguiente fórmula:

$$K = C_t - G_Y$$

Donde C_t es el coeficiente de concentración del impuesto a la renta causado y G_y el coeficiente de Gini del resultado antes de impuestos. El índice de Kakwani positiva indica que los impuestos son progresivos; mientras que un índice de Kakwani negativo expresa que los impuestos son regresivos.

El índice de Reynolds-Smolensky son índices de equidad vertical que permite medir la redistribución del impuesto, restando entre los coeficientes de Gini antes de impuesto y después de impuesto a partir de la siguiente fórmula:

$$RS = G_y - C_{y-t}$$

Donde G_y es el coeficiente de Gini del resultado antes de impuestos y G_{y-t} es el coeficiente de Gini del resultado después de impuestos (Reynolds-Smolensky, 1997). Cuando el resultado es positivo los impuestos son progresivos, porque la distribución del ingreso del resultado después de impuesto es más equitativo que el resultado antes de impuesto.

Medina (2006) menciona que es importante utilizar la curva de Lorenz, para visualizar de mejor manera la distribución del ingreso mediante una representación gráfica, además que refleja valores cercanos a la realidad. Méndez (2017) expone que el coeficiente de Gini es un indicador de desigualdad de fácil interpretación, permitiendo conocer las condiciones de desigualdad de un país y compararlo con otros países.

Garcimartín et al. (2010) menciona que los índices de Kakwani y Reynolds-Smolensky “se emplean para analizar las consecuencias de las reformas fiscales en la progresividad y capacidad distributiva de los impuestos”(p. 97). Sin embargo, la interpretación de estos índices en términos normativos únicamente resulta inmediata en reformas donde la recaudación permanece constante. Desde el punto de vista de Montes et al. (2018), el índice de Kakwani fue diseñado para medir el grado de progresividad de un impuesto, mientras que el índice de Reynolds-Smolensky intenta capturar la “equidad vertical” de un impuesto, es decir Reynolds mide la distribución del ingreso después del pago efectuado.

4. Resultados

Con la información de los estados financieros presentados por el sector de transporte del Ecuador, en el periodo 2019, en la tabla 3 se indica los principales subsectores y la aportación de cada uno de ellos, tomando como variables los ingresos, los activos, el resultado antes y después de impuestos.

Tabla 2

Clasificación subsectores de sector Transporte (miles de dólares) periodo 2019.

Subsectores	Código	Ingresos	%	Activos	%	RAI	%	RDI	%
Transporte por vía Terrestre y por Tuberías	H49	1.792.352	38%	1.331.633	33%	106.455	26%	86.840	25%
Almacenamiento y actividades de apoyo al transporte	H50	1.350.662	29%	1.659.289	41%	127.887	31%	98.274	29%
Transporte por vía Aérea	H51	1.136.405	24%	619.945	15%	121.535	29%	114.226	33%
Transporte por vía Acuática	H52	264.766	6%	373.355	9%	44.243	11%	32.724	10%
Actividades postales y mensajería	H53	155.771	3%	67.397	2%	13.204	3%	10.913	3%
TOTAL		4.699.957	100%	4.051.620	100%	413.324	100%	342.978	100%

Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

La Tabla 2 permite interpretar el comportamiento de cada uno de los subsectores en el periodo 2019 demostrando que el subsector con mayor participación en cada una de las variables es el H-49 transporte por vía terrestre y por tuberías con el 38% de participación en ingresos del total del sector transporte. En cuanto a los demás subsectores como: Almacenamiento y actividades de apoyo al transporte (H-50), transporte por vía aérea (H-51), tienen una participación menor con respecto a otros subsectores con un rango entre el 29% y 24% respectivamente, sobre el total del sector y por último los subsectores como: transporte por vía acuática (H-52), y actividades postales y mensajería (H-53) tienen un porcentaje mínimo de participación entre el 6% y 3% por lo que su aporte individual no es tan significativo para el sector, por lo que se procedió agruparlos, representando el 38% de la totalidad del sector.

Para realizar el análisis de progresividad de impuesto a la renta se tomó como primera muestra todas las compañías que presentaron durante el periodo de estudio resultados positivos que causan y no causan impuesto, donde las observaciones totales se detallan en la siguiente tabla.

Tabla 3

Empresas con resultado positivo que causan y no causan impuesto periodo 2015 – 2019.

Años	2015	2016	2017	2018	2019
Empresas para el estudio	6623	7090	8389	8851	7978
EMPRESAS CON RESULTADO POSITIVO	5147	5511	6710	6906	6054
causan impuestos	4956	5307	6485	6551	5600
no causan impuesto	191	204	225	355	454

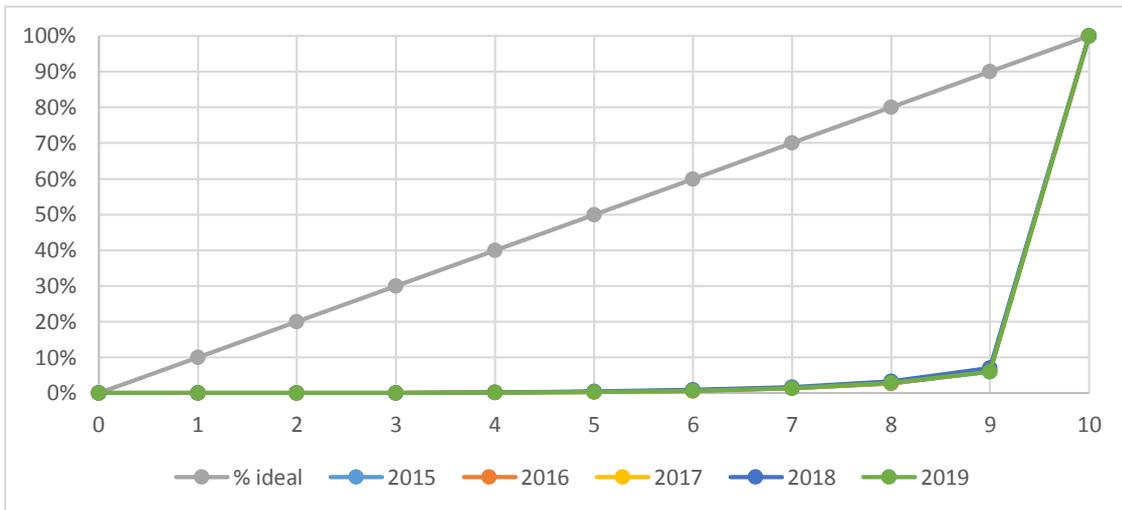
Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

En la Tabla 3 se presentan los datos obtenidos de los estados financieros tomados de la Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, de los cinco años consecutivos desde 2015 al 2019 del sector transporte. Por la cual, las empresas con resultados positivos han incrementado hasta el año 2018, de igual forma para aquellas firmas que causan impuesto. El analizar esta primera muestra es relevante para conocer la distribución de los resultados y la carga tributaria que enfrentan las empresas que han generado resultados positivos, pero que en base a la conciliación tributaria algunas no han pagado impuesto.

Figura 1

Curva de Lorenz – Resultado antes de impuestos sector Transporte periodo 2015 – 2019.



Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

Tabla 4*Resultado antes de impuestos sector Transporte (miles de dólares) periodo 2015-2019.*

Deciles	2015		2016		2017		2018		2019		%Ideal
	RAI	%									
1	14.473	0,00%	14.864	0,00%	15.878	0,00%	15.533	0,00%	8.947	0,00%	10%
2	58.109	0,02%	58.715	0,02%	71.025	0,02%	73.837	0,03%	45.634	0,02%	20%
3	147.246	0,07%	141.862	0,07%	183.375	0,07%	193.612	0,80%	119.333	0,05%	30%
4	309.407	0,17%	286.140	0,16%	389.189	0,18%	407.024	0,19%	273.218	0,14%	40%
5	576.275	0,35%	499.040	0,31%	761.957	0,38%	829.352	0,43%	577.264	0,31%	50%
6	1.091.203	0,70%	1.081.951	0,64%	1.418.765	0,76%	1.582.965	0,87%	1.197.087	0,68%	60%
7	2.081.116	1,36%	2.080.152	1,29%	2.722.239	1,49%	2.984.492	1,70%	2.339.008	1,39%	70%
8	4.337.260	2,74%	4.345.891	2,63%	5.310.439	2,92%	5.931.066	3,36%	4.712.428	2,82%	80%
9	10.381.045	6,03%	11.171.919	6,09%	12.447.663	6,25%	12.905.381	6,97%	10.559.215	6,04%	90%
10	295.806.348	100%	303.248.258	100%	349.550.080	100%	332.471.581	100%	308.674.209	100%	100%
	314.802.481		322.928.791		372.870.610		357.394.843		328.506.343		

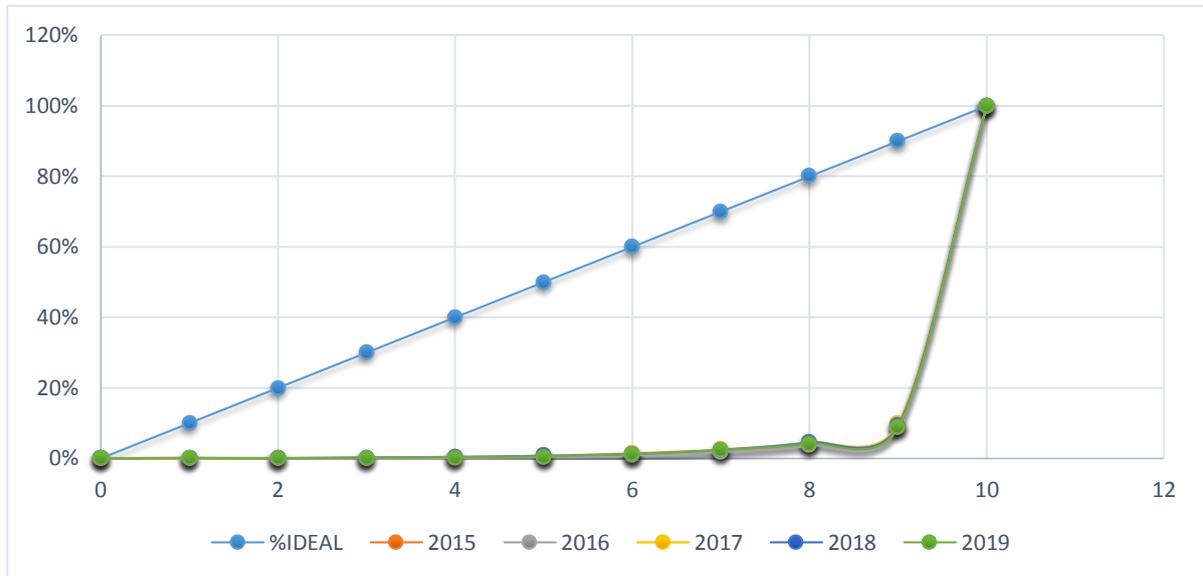
Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

En la figura 1 y tabla 4 se observa el comportamiento del resultado antes de impuesto a la renta de las sociedades del sector transporte. Los resultados evidencian desigualdad para todos los periodos analizados, en el cual el decil 10 concentra la mayor parte de los resultados generados en el sector, dejando una mínima concentración para los deciles restantes, lo cual evidencia la distribución inequitativa que presenta el sistema. Adicionalmente, en el periodo 2018 existe un mayor énfasis del resultado distribuido a los últimos deciles, que refleja una brecha significativa entre el decil 1 y decil 10.

Figura 2

Curva de Lorenz – Impuesto a la renta causado sector Transporte periodo 2015 - 2019.



Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros , 2019)

Elaborado por: Las autoras.

Tabla 5

Impuesto a la renta causado sector transporte (miles de dólares), periodo 2015 - 2019.

Deciles	2015		2016		2017		2018		2019		Ideal
	IRC	%									
0	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	0%
1	10.345	0,00%	8.865	0,01%	6.984	0,00%	76.915	0,10%	4.144	0,00%	10%
2	30.560	0,10%	23.085	0,05%	45.149	0,10%	30.720	0,00%	15.050	0,00%	20%
3	50.536	0,10%	41.549	0,12%	88.620	0,20%	86.672	0,20%	53.455	0,10%	30%
4	93.074	0,30%	77.527	0,25%	123.921	0,40%	136.099	0,40%	87.876	0,20%	40%
5	181.814	0,60%	147.318	0,50%	294.906	0,80%	250.953	0,70%	178.876	0,50%	50%
6	373.649	1,10%	276.255	0,95%	465.857	1,50%	453.532	1,30%	416.316	1,10%	60%
7	643.650	2,10%	530.746	1,83%	769.276	2,50%	929.135	2,40%	782.249	2,30%	70%
8	1.283.106	4,10%	1.088.971	3,64%	1.453.957	4,60%	1.719.651	4,60%	1.279.779	4,10%	80%

9	3.112.197	8,90%	3.218.382	8,98%	3.693.596	9,80%	3.830.841	9,30%	3.166.464	8,80%	90%
10	58.969.644	100%	54.850.844	100%	63.550.458	100%	73.003.658	100%	62.028.181	100%	100%
64.748.573			60.263.542		70.492.724		80.518.175		68.012.389		

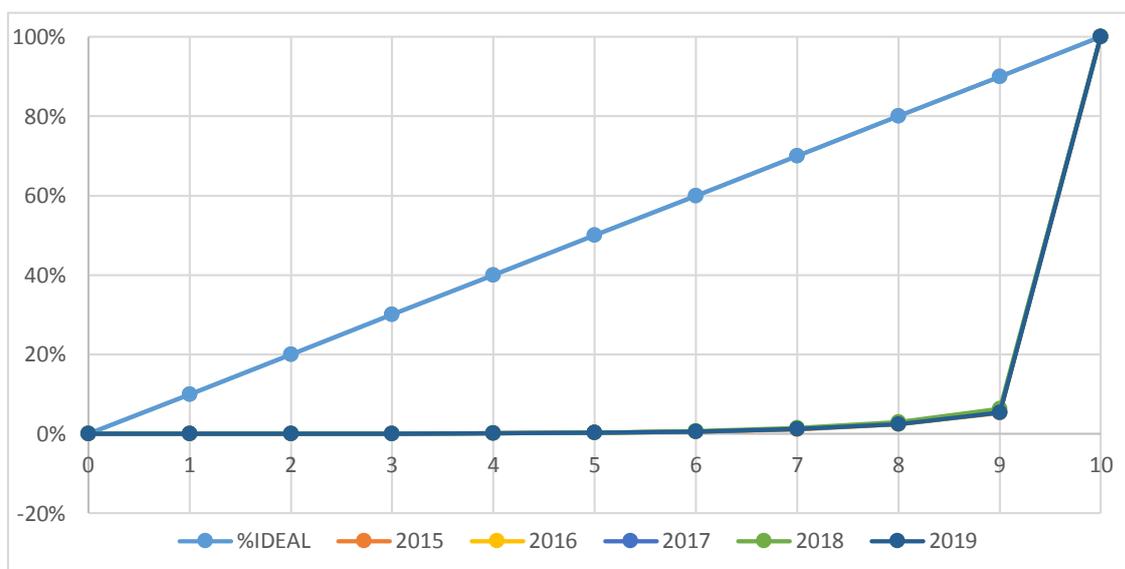
Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

En la figura 2 y tabla 5 se observa el comportamiento del impuesto causado de las entidades del sector transporte en los periodos 2015-2019. La figura representa la curva ideal el cual indica la distribución perfecta del impuesto; sin embargo, denota que en todos los años la curva se aleja del ideal demostrando que la máxima concentración de la carga tributaria se encuentre en los últimos deciles. En los años de estudio, se observa que la Curva de Lorenz sigue un mismo comportamiento, asociándose de tal manera que no se puede distinguir, por ende, la distribución se encuentra alejada del ideal.

Figura 3.

Curva de Lorenz – Resultado después de impuestos sector Transporte periodo 2015 - 2019.



Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

Tabla 6

Resultado después de impuestos sector transporte (miles de dólares), periodo 2015-2019.

Deciles	2015		2016		2017		2018		2019		%Ideal
	RDI	%									
0	-	0%	-	0,00%	-	0,00%	-	0,00%	-	0,00%	0%
1	4.128	0,00%	5.466	0,00%	8.894	0,00%	-61.382	0,00%	4.787	0,00%	10%
2	27.549	0,00%	32.773	0,00%	25.876	0,00%	43.117	0,00%	30.584	0,00%	20%
3	96.710	0,10%	91.897	0,10%	94.755	0,00%	106.592	0,00%	65.878	0,00%	30%
4	216.333	0,10%	189.287	0,10%	265.268	0,10%	270.925	0,10%	185.342	0,10%	40%
5	394.461	0,30%	320.685	0,30%	467.051	0,30%	578.399	0,30%	396.188	0,30%	50%
6	717.555	0,60%	707.030	0,60%	952.908	0,60%	1.129.432	0,70%	780.771	0,60%	60%
7	1.437.466	1,20%	1.322.702	1,20%	1.952.962	1,20%	2.055.357	1,50%	1.556.758	1,20%	70%
8	3.054.154	2,40%	2.740.449	2,40%	3.856.483	2,50%	4.211.415	3,00%	3.432.649	2,50%	80%
9	7.268.848	5,30%	6.484.270	5,40%	8.754.067	5,40%	9.074.540	6,30%	7.392.751	5,30%	90%
10	236.836.705	100,00%	209.246.887	100,00%	285.999.621	100,00%	259.467.923	100,00%	246.646.028	100,00%	100%
	250.053.909		221.141.445		302.377.886		276.876.318		260.491.738		

Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

En la figura 3 y tabla 6 presenta el resultado después de impuestos de las entidades del sector transporte para el periodo 2015-2019. Como se observa en la tabla 6, para el año 2018, la participación de las empresas acumuladas en el decil 1 tienen una concentración negativa, lo cual refleja que la carga tributaria de estos deciles genera un resultado después de impuesto negativo. De igual forma, en todos los años existe una distribución inequitativa que demuestra la concentración en los últimos deciles.

El coeficiente de Gini se calcula de acuerdo a la curva de Lorenz, y sus valores pueden variar de 0 a 1, en donde cero es la desigualdad perfecta y 1 la máxima

desigualdad, por lo tanto, en la tabla 7 que se presenta a continuación, se detalla los resultados del índice de Gini RAI, Gini IRC y Gini RDI.

Tabla 7

Coefficiente de Gini sector Transporte periodo 2015 - 2019

PERIODO	GINI RAI	GINI IRC	GINI RDI
2015	0,8800	0,8700	0,8800
2016	0,8800	0,8700	0,8800
2017	0,8800	0,8600	0,8800
2018	0,8700	0,8600	0,8800
2019	0,8800	0,8700	0,8800

Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

En la tabla 7 se obtiene los resultados del índice de Gini de la primera muestra analizada en las empresas del sector transporte, periodo 2015 – 2019 en donde se observa la desigualdad que existe tanto en el resultado antes de impuestos, impuesto causado y resultado después de impuestos, esto debido la inequidad en la distribución de los resultados analizados en cada decil. El índice de Gini en las tres variables es cercano a 1, por ende, el sector de transporte, en su conjunto, tomando en consideración todos los resultados, no posee una distribución equitativa de los ingresos en las sociedades, debido a la brecha de concentración de resultados respecto al total de las empresas que aportan en el sector. Gaibor et al. (2017) mencionan que los países desarrollados poseen un índice de Gini entre 0.24-0.3; como es en el caso de Noruega, mientras que dentro de los países con mayor desigualdad en el mundo se encuentra Brasil que alcanza índices de 0.59.

Los índices de Kakwani y Reynolds determinan si presentan progresividad o no, en la tabla 8 se presentan los valores obtenidos según la tabla 7 donde se obtuvo los resultados del Gini RAI, Gini IRC y Gini RDI de los años 2015 al 2019.

Tabla 8*Índice de Kakwani y Reynolds sector Transporte periodo 2015 - 2019.*

Periodo	Kakwani	Reynols
2015	-0,0120	-0,0030
2016	-0,0100	-0,0020
2017	-0,0160	-0,0040
2018	-0,0110	-0,0030
2019	-0,0110	-0,0030

Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

En la tabla 8 se presentan los resultados de medir el grado de progresividad del sector de transporte a través del índice de Kakwani, donde se obtuvieron resultados negativos en todos los años de estudio, lo que significa que el impuesto a la renta tiene un comportamiento regresivo, siendo 2016 el año con menor regresividad; equivalente a -0.010, y el 2017 el periodo más regresivo con -0.016. Para el grado de redistribución, se utilizó el índice Reynolds-Smolensky donde también se determinaron resultados negativos; en 2016 representa -0.002 y el 2017 -0.004, demostrando que el sistema tributario en cuanto al impuesto a la renta para las sociedades del sector de transporte no es redistributivo.

A continuación, en la tabla 9 se presenta una segunda muestra de análisis conformada por las sociedades del sector transporte con empresas que tienen resultados positivos que causan y no impuesto más empresas con resultados negativos que causan impuesto y más las empresas con resultados cero que causan impuesto para los periodos 2015 al 2019. Este estudio es esencial para comprender el comportamiento de las empresas, ya que al eliminar empresas con resultados negativos no se evidenciaría la realidad del sector transporte.

Tabla 9.*Comportamiento de las empresas del sector transporte periodo 2015 – 2019.*

AÑOS	2015	2016	2017	2018	2019
Empresas para el estudio	6623	7090	8389	8851	7978
EMPRESAS CON RESULTADO POSITIVO	5147	5511	6710	6906	6054
causan impuestos	4956	5307	6485	6551	5600
no causan impuesto	191	204	225	355	454
EMPRESAS CON RESULTADO NEGATIVO	1218	1302	1337	1572	1525
causan impuesto	102	127	124	118	127
EMPRESAS SIN RESULTADO	258	276	342	373	399
causan impuesto	11	15	13	11	16

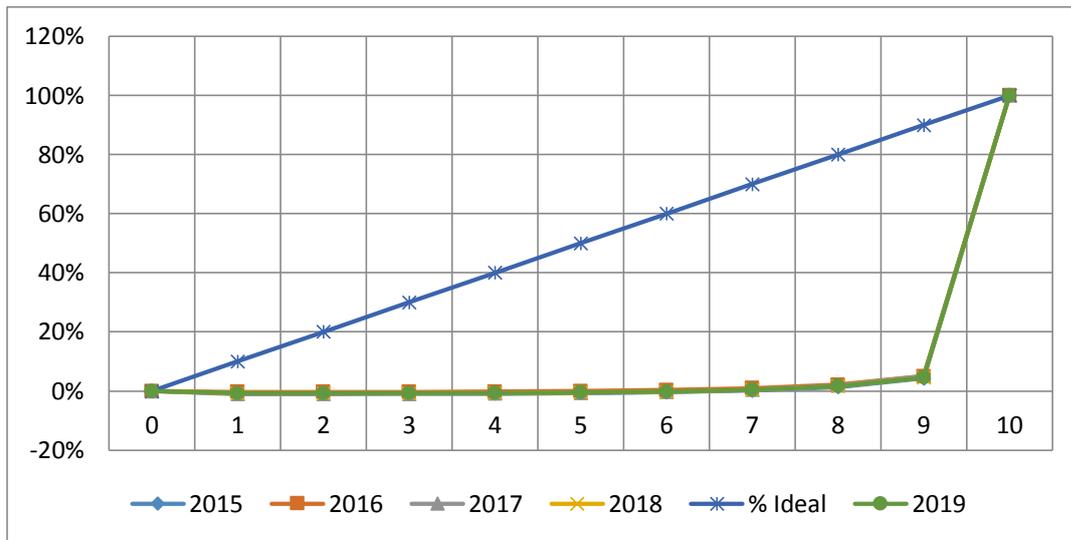
Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

La tabla 9 se presenta la muestra 2, que son las empresas con resultado positivo que causan y no impuesto más las empresas con resultado negativo y las empresas sin resultado, a comparación de la muestra uno que se consideró solo las empresas con resultado positivo. Esta muestra se realizó con el propósito de analizar más a fondo el sector de transporte, en donde se consideró las empresas con pedida fiscal o que no causaron impuesto a la renta durante el año, dichas empresas son importantes para el análisis porque nos demuestra la realidad del sector y la influencia que tiene en la economía del país. Como se puede observar las empresas con resultado positivo para el año 2015 representa el 77,71%, con respecto al año 2019 que representa 75,88% obteniendo una disminución del 1,83% del total de empresas del sector de transporte. Las compañías con resultado negativo representan el 18,39% en el 2015 y en el año 2019 representan el 19,11% aumentando las empresas con pérdida y que causan impuesto del 0,72% y por último las empresas que no han tenido resultados, para el año 2015 representa el 3,89% y el año 2019 el 5% aumentando 1,11% las empresas con resultado cero que causan impuesto a la renta.

Figura 4.

Curva de Lorenz - Resultado antes de impuestos sector Transporte periodo 2015 - 2019.



Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)
Elaborado por: Las autoras.

Tabla 10.

Resultado antes de impuestos sector Transporte (miles de dólares), periodo 2015 - 2019.

Deciles	2015		2016		2017		2018		2019		% Ideal
	RAI	%									
0		0%		0%		0%		0%		0%	0%
1	-2.094.417	-0,80%	-2.270.674	-1,00%	-1.092.248	-0,30%	-3.143.409	-1,00%	-2.076.399	-0,80%	10%
2	32.977	-0,80%	30.666	-1,00%	98.779	-0,30%	41.481	-1,00%	25.248	-0,80%	20%
3	91.000	-0,80%	83.024	-0,90%	116.138	-0,30%	121.192	-1,00%	74.980	-0,70%	30%
4	201.913	-0,70%	176.159	-0,80%	260.180	-0,20%	281.798	-0,90%	178.162	-0,70%	40%
5	398.416	-0,50%	352.758	-0,70%	528.613	0,00%	573.914	-0,70%	384.291	-0,50%	50%
6	759.144	-0,20%	675.704	-0,40%	999.297	0,30%	1.133.240	-0,30%	815.960	-0,20%	60%
7	1.480.946	0,30%	1.305.668	0,20%	1.963.161	0,90%	2.185.865	0,40%	1.658.995	0,40%	70%
8	3.146.433	1,50%	2.740.353	1,30%	3.874.482	2,10%	4.349.576	1,80%	3.445.155	1,70%	80%

9	7.502.023	4,40%	7.056.924	4,30%	9.006.572	5,00%	9.771.387	5,00%	7.896.160	4,50%	90%
10	251.155.320	100,00%	225.057.028	100,00%	300.358.185	100,00%	288.084.644	100,00%	260.971.136	100,00%	100%
262.673.756			235.207.609			316.113.159			303.399.686		
									273.373.688		

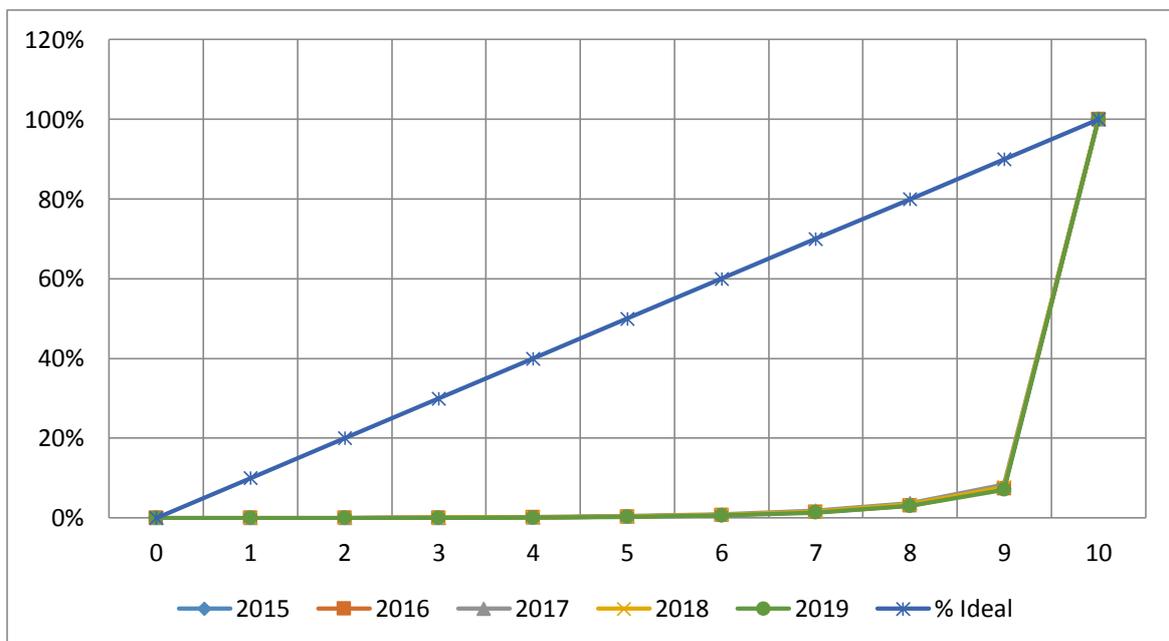
Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

En la figura 4 y tabla 10 se presentan los resultados después de impuestos del sector transporte para los periodos 2015-2019. Al representar la figura de la curva de Lorenz se considera al eje horizontal a las empresas del sector, mientras que en eje vertical va el porcentaje real acumulado. En los años 2015 al 2019 el porcentaje acumulado de los primeros deciles son negativos esto se debe a la ley de los signos, pero sus resultados concentrados son positivos. Para todos los años siguientes el decil 10 es el que mayor aportación tiene del 100%, por lo cual indica un comportamiento de desigualdad distributiva.

Figura 5.

Curva de Lorenz – Impuesto a la renta causado sector de Transporte periodo 2015 - 2019.



Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

Tabla 11.*Impuesto a la renta causado sector Transporte (miles de dólares), periodo 2015 - 2019.*

Deciles	2015		2016		2017		2018		2019		% Ideal
	IRC	%	IRC	%	RC	%	IRC	%	IRC	%	
0	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	0%
1	1.272	0,00%	1.297	0,00%	1.715	0,00%	842	0,00%	136	0,00%	10%
2	9.677	0,00%	9.593	0,00%	13.270	0,00%	10.506	0,00%	4.571	0,00%	20%
3	28.523	0,10%	26.333	0,10%	39.505	0,10%	33.837	0,10%	17.634	0,00%	30%
4	64.206	0,20%	57.702	0,20%	89.278	0,20%	81.565	0,10%	46.733	0,10%	40%
5	127.383	0,30%	119.513	0,30%	186.342	0,40%	177.348	0,40%	107.342	0,30%	50%
6	254.479	0,70%	241.290	0,70%	359.525	0,90%	355.203	0,80%	245.822	0,60%	60%
7	517.190	1,50%	470.585	1,50%	708.477	1,80%	715.606	1,60%	522.085	1,30%	70%
8	1.123.583	3,10%	1.013.913	3,10%	1.438.093	3,80%	1.510.851	3,40%	1.186.149	3,00%	80%
9	2.854.841	7,40%	2.711.331	7,40%	3.491.317	8,40%	3.641.417	7,70%	2.861.909	7,10%	90%
10	62.701.229	100,00%	57.920.018	100,00%	69.258.876	100,00%	78.102.690	100,00%	65.349.968	100,00%	100%
	67.682.382		62.571.575		75.586.396		84.629.866		70.342.349		

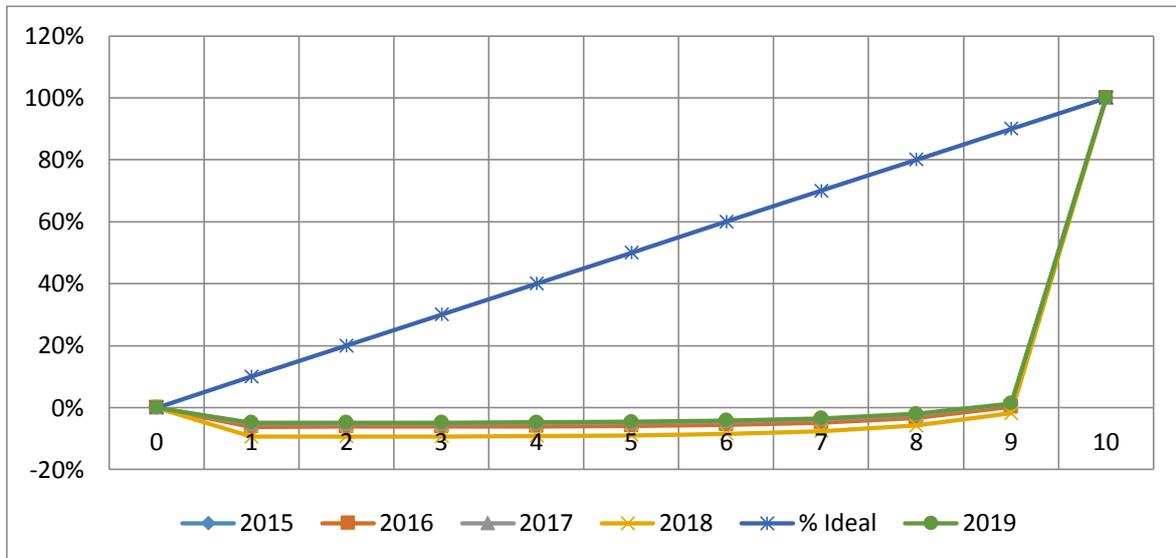
Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

En la figura 5 y tabla 11 refleja que los primeros deciles se ubican por debajo de la curva ideal, en el eje de las X, mientras que el último decil es el que mayor aportación tiene del 100%, lo que indica una desigualdad distributiva, el comportamiento es similar para cada año de estudio, al observar la gráfica cada una de las curvas siguen el mismo parámetro agrupándose de tal forma que no se puede diferenciarla, por ende, la distribución se encuentra alejada del ideal.

Figura 6.

Curva de Lorenz –Resultado después de impuestos sector Transporte, periodos 2015 - 2019.



Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

Tabla 12.

Resultado después de impuestos sector transporte (miles de dólares), periodo 2015 - 2019.

Deciles	2015		2016		2017		2018		2019		% Ideal
	RDI	%									
0		0%		0%		0%		0%		0%	0%
1	-15.544.590	-5,20%	-16.386.741	-6,20%	-18.761.584	-5,30%	-30.624.992	-9,40%	-15.207.315	-4,90%	10%
2	48.624	-5,20%	45.392	-6,20%	59.659	-5,30%	62.831	-9,40%	36.808	-4,80%	20%
3	130.992	-5,10%	116.741	-6,10%	164.585	-5,20%	175.079	-9,30%	104.382	-4,80%	30%
4	285.886	-5,00%	244.422	-6,00%	361.551	-5,10%	380.674	-9,20%	248.249	-4,70%	40%
5	547.838	-4,90%	485.224	-5,80%	725.601	-4,90%	788.330	-8,90%	535.196	-4,60%	50%

6	1.045.290	-4,50%	936.491	-5,50%	1.367.214	-4,50%	1.531.530	-8,50%	1.139.003	-4,20%	60%
7	2.011.550	-3,80%	1.793.977	-4,80%	2.660.123	-3,80%	2.917.691	-7,60%	2.277.734	-3,50%	70%
8	4.248.229	-2,40%	3.731.200	-3,40%	5.242.270	-2,30%	5.853.211	-5,80%	4.618.798	-2,00%	80%
9	10.275.329	1,00%	9.577.826	0,20%	12.328.740	1,20%	12.855.722	-1,90%	10.477.934	1,40%	90%
10	296.199.677	100,00%	264.517.598	100,00%	349.954.052	100,00%	332.819.707	100,00%	309.063.233	100,00%	100%
299.248.824			265.062.130		354.102.210		326.759.784		313.294.023		

Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

En la figura 6 y tabla 12 se puede observar las empresas ubicadas en cada uno de los deciles, en el primer decil se encuentran las empresas con RAI de menor riqueza y en el decil 10 están las de mayor resultado. Se puede observar que los deciles del 1 al 9 concentran una menor cantidad de resultados en relación a lo que sería ideal, mientras que en el decil 10 se acumula la mayor cantidad de resultados; para el resto de años de estudio se refleja de igual forma que el último decil es el más representativo para el sector de transporte.

Tabla 13.

Coficiente de Gini sector Transporte periodo 2015 - 2019.

Periodos	GINI RAI	GINI IRC	GINI RDI
2015	0,9000	0,8700	0,9700
2016	0,9000	0,5000	0,9900
2017	0,8900	0,8700	0,9700
2018	0,9000	0,8700	1,0400
2019	0,8900	0,8800	0,9600

Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

Al momento de analizar la distribución de la muestra 2, también se calculó el índice de Gini, el cual permite ver la desigualdad que se obtiene en las empresas del

sector de transporte. El índice de Gini antes de impuestos evidencia en todos los años al igual que la muestra uno sigue siendo cercanos a 1. El mismo comportamiento se observa en el Gini de impuesto a la renta causado, incluso el sistema tributario se vuelve más inequitativo después del pago de impuesto porque crece el índice de desigualdad. Como se mencionó anteriormente, Cetrángolo et al. (2008) indican que América Latina es la región con la peor distribución de ingresos, obteniendo un coeficiente de Gini de 0,57 a comparación de Europa que obtiene una mejor distribución de sus ingresos.

El índice de Kakwani permite medir el nivel de progresividad, mientras que el índice de Reynolds permite determinar la capacidad redistributiva del impuesto, a continuación, se presentan los resultados obtenidos en la tabla 14.

Tabla 14 .

Índice de Kakwani y Reynolds sector Transporte periodo 2015 - 2019.

Periodos	Kakwani	Reynolds
2015	-0,0215	-0,0750
2016	-0,3965	-0,0900
2017	-0,0169	-0,0850
2018	-0,0235	-0,1440
2019	-0,0190	-0,0700

Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

Luego de analizar el coeficiente de Gini, se calcularon los índices de Kakwani y Reynolds para el sector de transporte. Estos índices se utilizan para observar los efectos de las reformas tributarias en la capacidad redistributiva y progresiva de los impuestos, donde Kakwani analiza la progresividad y se obtiene mediante la diferencia de Gini impuestos y Gini utilidad antes de impuestos. Reynolds en cambio mide la redistribución y se obtiene mediante Gini utilidad antes de impuestos menos Gini utilidad después de impuestos. Como se visualiza en la tabla 14 para los años 2015 al 2019 se obtiene un Kakwani con signo negativo y un Reynolds negativo, sin embargo, reflejan valores menores a cero demostrando que no son redistributivos.

A continuación, se presenta una tercera muestra con la clasificación de las empresas consideradas en el estudio las cuales pueden agruparse en tres grupos, según sus resultados: empresas que generan resultados positivos que causan y no impuesto, entidades que generan pérdidas y aquellas que tienen resultado cero.

Tabla 15.

Resultados obtenidos en el sector transporte periodo 2015 – 2019.

Años	2015	2016	2017	2018	2019
Empresas para el estudio	6623	7090	8389	8851	7978
EMPRESAS CON RESULTADO POSITIVO	5147	5511	6710	6906	6054
	78%	78%	80%	78%	76%
Empresas con utilidad y causan impuestos	4956	5307	6485	6551	5600
Empresas con utilidad y no causan impuesto	191	204	225	355	454
EMPRESAS CON RESULTADO NEGATIVO	1218	1302	1337	1572	1525
	18%	18%	16%	18%	19%
Empresas con perdida y pagan	102	127	124	118	127
Empresas con perdida y no pagan	1116	1175	1213	1454	1398
EMPRESAS SIN RESULTADO	258	276	342	373	399
	4%	4%	4%	4%	5%
Empresas en cero y causan impuesto	11	15	13	11	16
Empresas en cero y no causan impuesto	247	261	329	362	383

Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

En la tabla 15 se consideró realizar una tercera muestra con todos los resultados del sector en su conjunto para los años 2015 al 2019. En este análisis se tomó las empresas con resultados positivos, resultados negativos y sin resultado que causan y no impuesto para saber cómo es su comportamiento el hecho de haber considerado a las empresas que obtuvieron pérdidas contables o generaron impuesto a la renta, ya que estas entidades son parte de la economía del país, por estar activas durante el periodo de análisis. Se ha debatido en la literatura el incluir resultados negativos en el estudio de la desigualdad, ya que no se puede suprimir alrededor de un tercio de la población

analizada. Se debe considerar el sector en su totalidad, de esta manera se muestra la realidad y tendencia de su comportamiento. Rawal et al. (2008) menciona que los grupos que perciben pérdidas suelen ser los más afectados por la desigualdad, por lo que al ser claves para el análisis deben ser estudiados. De acuerdo al análisis realizado se pudo verificar que el impuesto a la renta es regresivo, es decir que relativamente estos impuestos afectan al sector en general, ya que no existe una redistribución de la riqueza igualitaria existiendo una desigualdad en el sector.

Tabla 16.

Coefficiente de Gini sector Transporte periodo 2015 - 2019.

PERIODO	GINI RAI	GINI IRC	GINI RDI
2015	1,36	0,80	1,58
2016	1,67	0,82	2,08
2017	1,58	0,75	1,91
2018	1,85	0,79	2,46
2019	1,51	0,82	1,79

Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

En la Tabla 16 se puede observar la desigualdad que existe en la distribución del resultado de las sociedades. Respecto a Gini del RAI, proporcionó resultados entre 1,36 para el año 2015 y 1,85 en el 2018 como máximo. En este sentido, dicho coeficiente es superior a 1 durante todo el periodo analizado, como resultado de una distribución desigual durante los 5 años, mismo comportamiento que se visualiza en el Gini RDI. Por otro lado, el Gini IRC se mantiene en el rango de 0 a 1, sin embargo, su valoración está por encima del 0,75; valores alejados a 0, en consecuencia, indica una desigualdad en la distribución del resultado y a carga tributaria que soportan las empresas en estudio.

En la tabla 17 se presenta los resultados de los datos de las empresas del sector transporte, con la información del análisis de comportamiento obtenida en la tabla 16

del índice de Gini, se puede determinar el cumplimiento de progresividad que se presenta a continuación:

Tabla 17.

Índice de Kakwani - Reynolds sector Transporte periodo 2015 - 2019.

Periodo	Kakwani	Reynolds
2015	-0,55753	-0,21859
2016	-0,85841	-0,40514
2017	-0,83266	-0,32792
2018	-1,06290	-0,61428
2019	-0,68744	-0,28006

Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros , 2019)

Elaborado por: Las autoras.

En la tabla 17 se presenta los resultados al medir la progresividad del sector transporte a través del índice de Kakwani, donde se obtuvieron resultados negativos en los periodos analizados, lo que da como resultado un impuesto regresivo; en 2015 representa el -0,55753 y en 2019 el -0,68744, lo que significa que la regresividad se encuentra en aumento. Para medir el grado de redistribución se aplicó el índice de Reynolds-Smolensky, que, de la misma manera, dio resultados negativos, demostrando que el comportamiento del sector transporte no es redistributivo.

Luego de haber realizado la gráfica de la curva de Lorenz se demuestra que la distribución de las tres variables se aleja del ideal provocando que en todos los años sea menos equitativa su contribución tributaria y su distribución de resultados. Esta inequidad incrementa en la muestra 3, en donde se analiza todo el sistema tributario en su conjunto y donde existen empresas que soportan altas pérdidas lo cual influye en los resultados obtenidos.

Luego de haber realizado el análisis, es fundamental considerar que el sector del transporte no es redistributivo debido a que el decil 10 es el que mayor concentración de participación tiene en todos los años de estudio. La principal diferencia que existe en los resultados entre la muestra 1(empresas con resultados positivos que causan y no

impuesto), muestra 2 (empresas con resultado positivo más empresas con resultado negativo que causan impuesto y más empresas si resultado que causan impuesto) y muestra 3 (todas las empresas con resultado positivo, negativo y sin resultado que causan y no impuesto), de acuerdo a los análisis realizados de las tres muestras podemos determinar que el impuesto a la renta es regresivo, es decir que relativamente estos impuestos afectan a las sociedades del sector transporte.

El resultado de las tres muestras de las entidades del sector transporte con resultados positivos, negativos y cero indican que el resultado antes de impuesto (RAI), impuesto a la renta causado (IRC) y resultado después de impuesto (RDI) se alejan del ideal ocasionando que en cada periodo sea menos distributivo e igualitaria su aportación tributaria. Además, en la muestra 1 y 2 el coeficiente de Gini indica desigualdad al obtener valores cercanos a 1 en el RAI, IRC y RDI y en el caso de la muestra 3 el índice de Gini IRC se observa la desigualdad que existe en la distribución del resultado, ya que son valores menores a 1 y en el caso del RAI y RDI son mayores a 1, esto se debe a que no existe distribución igualitaria debido a que el decil 10 es el que más participación tienen en el sector en relación con los demás deciles, es decir que las entidades del sector transporte no es redistributivo.

Al momento de comparar los resultados tanto de la muestra 1, muestra 2 se puede evidenciar que existe una diferencia en los resultados de cada una de las muestras, ya que presentan regresividad en el sector transporte. En la muestra 3 era importante entender el comportamiento real del sector incluyendo todas las empresas con resultados positivos, negativos y sin resultados para poder realizar un estudio efectivo de las entidades del sector transporte demostrando que no existe una distribución igualitaria en nuestro país. El índice de Kakwani establecen que para el año 2015 al 2019 no existe progresividad, mientras que, para el índice de Reynolds, muestra un impacto negativo en la redistribución equitativa del ingreso. Por último, se puede concluir que el impuesto a la renta es regresivo para todos los años de estudio

5. Conclusiones

En el siguiente trabajo se realizó el análisis de progresividad del Impuesto a la renta de las sociedades del sector transporte del Ecuador, para el periodo 2015-2019, con la finalidad de determinar si la capacidad redistributiva de los impuestos cumple con dicho principio. Para la segunda parte del trabajo se utilizó la curva de Lorenz y el coeficiente de Gini, que son herramientas que permite medir la desigualdad del impuesto a la renta del sector, y por último se empleó los índices de Kakwani y Reynolds en el cual nos permitió ver el grado de progresividad y redistribución del ingreso luego del pago.

En la muestra 1 referente a las entidades del sector transporte con resultados positivos, que soportaron o no una carga impositiva en las tres variables de estudio reflejan desigualdad para cada año, y denotan una distancia en la curva ideal; además, el índice de Gini demuestra que no existe una distribución equitativa al obtener valores cercanos a 1, mientras que los índices de Kakwani y Reynolds demostraron que el impuesto a la renta presenta un comportamiento regresivo en el sector.

Las empresas con resultados positivos que causan y no causan impuesto más aquellas empresas que independientemente de su resultado soportan una carga tributaria. Se determinó que las empresas del sector para todos los periodos obtienen una máxima concentración en el último decil tanto para el resultado antes de impuesto, impuesto a la renta causado y resultado después de impuesto. El índice de Gini en comparación con la muestra uno se mantiene cercanos a uno a excepción del año 2018 que tiene un Gini mayor a 1 en el resultado antes de impuesto (RAI) donde sigue demostrando desigualdad. Por lo tanto, el índice de Kakwani y Reynolds también presentan resultados negativos, demostrando así que existe regresividad en la distribución equitativa de la riqueza.

Para contrastar los resultados del estudio se realizó un tercer análisis considerando todo el sistema tributario sin diferenciar sus resultados. El índice de Gini (RAI) y resultado después de impuesto (RDI) son superiores a uno y el Gini impuesto causando (IRC) es cercano a uno, existiendo desigualdad. Para el índice de Kakwani y Reynolds se obtuvieron resultados negativos que reafirman que el comportamiento de las entidades del sector transporte no es redistributivo.

Los resultados obtenidos de todas las empresas del sector transporte para los periodos 2015-2019, nos indica que existe regresividad del impuesto a la renta en los periodos analizados. Finalmente, se puede concluir que el sector del transporte no cumple con el principio de progresividad, ya que refleja resultados regresivos y no redistributivos. Para llegar a cumplir con el principio de progresividad y que sea más equitativo e igualitario es necesario cumplir con las políticas tributarias y mejorar el bienestar social, económico y legal.

6. Referencias

- (INEC), I. N. (2008). *MEDIDAS DE POBREZA Y EXTERNA POBREZA POR INGRESOS*. Obtenido de https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Bibliotecas/ENEMDU/Medida_de_Pobreza_Extrema_Pobreza-Resumen_Ejecutivo.pdf
- Alarcón, M. A. (2017). *El Impuesto a la Renta en el Ecuador: Sistema Redistributivo*. Obtenido de https://cef.sri.gob.ec/pluginfile.php/16828/mod_page/content/65/F3.4.pdf
- Altamirano. (2009). *Conceptos de principios tributarios por autores*.
- Arias, D. (2012). *Historia del Sistema Tributario Ecuatoriano*.
- Aristizabal . (2006). *Principios tributarios*.
- Ávila y Cruz. (2006). *La progresividad del sistema tributario colombiano en el orden nacional: Un análisis para el Iva y el impuesto a la renta*. Obtenido de file:///C:/Users/USER/Desktop/La%20progresividad%20del%20sistema%20tributario%20colombiano%20del%20orden%20nacional_Un%20an%C3%A1lisis%20para%20el%20IVA%20y%20el%20impuesto%20sobre%20la%20renta.pdf
- Banco central del Ecuador. (2020). *LA ECONOMÍA ECUATORIANA DECRECIÓ 12,4% EN EL SEGUNDO TRIMESTRE DE 2020*. Obtenido de <https://www.bce.fin.ec/index.php/boletines-de-prensa-archivo/item/1383-la-economia-ecuatorial-decrecio-12-4-en-el-segundo-trimestre-de-2020>
- Cetrángolo et al. (2008). *Impuesto a la Renta de Personas Naturales en Relación de Dependencia un análisis de Equidad y Redistribución*. Obtenido de https://cef.sri.gob.ec/pluginfile.php/16803/mod_page/content/16/2010-01.pdf
- Chen, T. y. (1982). *Distribución de la Renta, crisis económica y políticas redistributivas*.
- Constitución de la República del Ecuador. (2008). *Art. 300. Los principios Tributarios Sección V*. Obtenido de <https://www.pucesi.edu.ec/webs/wp-content/uploads/2018/03/Constituci%C3%B3n-de-la-Republica-2008..pdf>

- Duclos. (2002). *Impuesto a la Renta de Personas Naturales en Relación de Dependencia un Análisis de Equidad y Redistribución*. Obtenido de https://cef.sri.gob.ec/pluginfile.php/16803/mod_page/content/16/2010-01.pdf
- Fernández López. (1993).
- Ferreiro et al. (2000).
- Ferreiro, A.,. (2000). *El sistema tributario y su impacto en la Economía Popular y Solidaria en el Ecuador Universidad Regional Autónoma de los Andes UNIANDES*. Obtenido de <Dialnet-ElSistemaTributarioYSulImpactoEnLaEconomiaPopularYS-6756345.pdf>
- Ferreiro; Agostini; y Jorrat. (2000). *El sistema tributario y su impacto en la Economía Popular y Solidaria en el Ecuador Universidad Regional Autónoma de los Andes UNIANDES*.
- Gaibor, García, & Songor. (2017). *Análisis de los índices de Gini*. Obtenido de [file:///C:/Users/USER/Downloads/487-1186-3-PB%20\(4\).pdf](file:///C:/Users/USER/Downloads/487-1186-3-PB%20(4).pdf)
- Garcimartín, S. D. (2010). Progresividad y redistribución en reformas fiscales. LOS EFECTOS NIVEL Y DISTANCIA. *Economía aplicada*, 97.
- Gómez, A. (2008). *Concepto sobre el sector transporte*.
- Gómez, J. d. (15 de Diciembre de 2016). *Las empresas sin activos ni dividendos*. Obtenido de <https://es.linkedin.com/pulse/la-empresa-sin-activos-y-dividendos-jonas-de-miguel-g%C3%B3mez>
- Jarach. (1999). *Finanzas Públicas y Derecho Tributario, 3ra ed., Buenos Aires*, . Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/3742/1/T1297-MT-Rivera-Analisis.pdf>
- Jiménez, J. P. (2015). *Desigualdad, concentración del ingreso y tributación sobre las altas rentas en América Latina*. Santiago de Chile. Obtenido de https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/37881/S1420855_es.pdf
- Kakwani. (1977). *El efecto de las políticas de preferencia Nacional en las Compras Públicas del Ecuador* .
- LORTI. (2015). *Impuesto a la renta puntos a considerar y el calculo*.
- Méndez, C. (2017). *Conceptos e importancia del coeficiente de Gini*.
- Miño y Paz. (2015). *El sistema tributario y su impacto en la Economía Popular y solidaria en el Ecuador*.
- Moreno, V. A. (2017). *Progresividad y redistribución del impuesto de renta societario en Europa y Latinoamérica*. Obtenido de <https://www.elsevier.es/es-revista-suma-negocios-208-articulo-progresividad-redistribucion-del-impuesto-renta-S2215910X17300289>

- Ramírez et al. (2009). *Análisis de la Equidad y Redistribución del Impuesto a la Renta en Personas Naturales en Relación de Dependencia*. Obtenido de https://cef.sri.gob.ec/pluginfile.php/16803/mod_page/content/16/2010-01.pdf
- Régimen Tributario Interno. (2018). Obtenido de <https://www.ces.gob.ec/lotaip/2018/Agosto/Anexos-literal-a2/LEY%20DE%20REGIMEN%20TRIBUTARIO%20INTERNO,%20LRTI.pdf>
- Reynolds-Smolensky. (1997). *Analitika Revista de Analisis Estadisticos*. Obtenido de <http://www.revistaestudiosregionales.com/documentos/articulos/pdf611.pdf>
- Saltos. (2017). *Los Principios Tributarios de acuerdo a la Constitución del Ecuador* .
- Serrano. (2009). *Impuesto a la Renta de Persona Naturales en Relación de Dependencia un análisis de Equidad y Redistribución*. Obtenido de https://cef.sri.gob.ec/pluginfile.php/16803/mod_page/content/16/2010-01.pdf
- Superintendencia de Compañías Valores y Seguros . (2017). *Ingresos por ventas en el Sector Transporte*. Obtenido de https://portal.supercias.gob.ec/wps/wcm/connect/8fde01f6-b25f-460b-9818-f4169322ca02/Estudio+Sectorial_Mipymes+Grandes+Empresas+%28Final%29.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=8fde01f6-b25f-460b-9818-f4169322ca02
- Superintendencia de Compañías Valores y seguros . (2019).
- Superintendencia de Compañías, V. y., & BCE. (2011).
- Valamiro, S. R. (2003). *Incidencia Distributiva del impuesto a la renta de los individuos*. Obtenido de https://www.bce.fin.ec/cuestiones_economicas/images/PDFS/2006/No1/Vol.22-1-2006JuanCarlosParra.pdf
- Valencia y Castaño. (2006). *Transporte terrestre público y su incidencia en la demanda turística del cantón sucre–manabí*.
- Vallejo, G. (2013). *Análisis de las Reformas Tributarias y su incidencia en la Recaudación Fiscal*. Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/3742/1/T1297-MT-Rivera-Analisis.pdf>
- VALLEJO, G. H. (2013). *Análisis de las Reformas Tributarias y su Incidencia en la Recaudación Fiscal con respecto al Impuesto a la Renta en el Quinquenio*. Obtenido de <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/3742/1/T1297-MT-Rivera-Analisis.pdf>
- Vergara. (2009). *Los Principios Generales del Derecho Tributario según la Constitución del Ecuador*.
- Vergara. (2015). *El sistema Tributario y su Impacto en la Economía Popular y Solidaria del Ecuador*.

Villegas. (1992). *Curso de Finanzas, Derecho Financiero y Tributario*. Buenos Aires : Depalma.

Villela et al. (2017). *Gastos Tributarios*. Obtenido de
https://www.cepal.org/ilpes/noticias/paginas/5/38375/lviz_villela_gtlareformapendiente.pdf

Villela, Lemgruber y Jorratt. (2017). *Gastos Tributarios*. Obtenido de
https://www.cepal.org/ilpes/noticias/paginas/5/38375/lviz_villela_gtlareformapendiente.pdf

7. Anexos

Anexo 1

Base de datos sector transporte periodo 2015.

ANIO	CIU	TOTAL_ACTIVOS	TOTAL_PASIVOS	TOTAL_PASIVO_PATRIMONIO	UTILIDAD_EJERCICIO	PERDIDA_EJERCICIO	PARTICIPACION_TBJ_15	RESULTADO ANTES DE IMPU	IMPUESTO RENTA_CAUSADO	UTILIDAD NETA
2015	H5110.01	\$ 39.532.848,40	\$ 39.584.222,50	\$ 39.532.848,40	\$ 465.792,25	\$ -	\$ 69.868,84	\$ 395.323,41	\$ 446.728,36	\$ -50.805,55
2015	H4921.01	\$ 261.655,10	\$ 232.746,53	\$ 261.655,10	\$ -	\$ 508,32	\$ -	\$ -508,32	\$ 35,42	\$ 472,90
2015	H4923.01	\$ 2.594.258,55	\$ -	\$ 2.594.258,55	\$ 10.553,89	\$ -	\$ 1.583,08	\$ 8.970,81	\$ 5.352,21	\$ 3.618,60
2015	H4921.01	\$ 114.564,61	\$ 127,04	\$ 114.564,61	\$ 758,91	\$ -	\$ 113,84	\$ 645,07	\$ 165,31	\$ 479,76
2015	H5110.01	\$ 743.917,71	\$ 109.752,52	\$ 743.917,71	\$ -	\$ 41.701,22	\$ -	\$ -41.701,22	\$ -	\$ 41.701,22
2015	H4922.01	\$ 42.505,52	\$ 38.383,26	\$ 42.505,52	\$ 2.718,46	\$ -	\$ 407,77	\$ 2.310,69	\$ 508,35	\$ 1.802,34
2015	H4923.01	\$ 1.041,42	\$ -	\$ 1.041,42	\$ 32,86	\$ -	\$ -	\$ 32,86	\$ 7,23	\$ 25,63
2015	H4922.01	\$ 2.785,85	\$ -	\$ 2.785,85	\$ 585,85	\$ -	\$ 87,88	\$ 497,97	\$ 109,55	\$ 388,42
2015	H4923.01	\$ 17.428,91	\$ 3.518,63	\$ 17.428,91	\$ 6.706,18	\$ -	\$ -	\$ 6.706,18	\$ 1.475,36	\$ 5.230,82
2015	H4923.01	\$ 854,16	\$ 78,88	\$ 854,16	\$ -	\$ 34,72	\$ -	\$ -34,72	\$ -	\$ 34,72
2015	H5210.00	\$ 5.957.814,12	\$ 820.542,54	\$ 5.957.814,12	\$ 518.399,75	\$ -	\$ 77.759,96	\$ 440.639,79	\$ 128.116,73	\$ 312.523,06
2015	H4921.01	\$ 1.847,14	\$ -	\$ 1.847,14	\$ 247,14	\$ -	\$ -	\$ 247,14	\$ 54,37	\$ 192,77
2015	H4923.01	\$ 17.104,11	\$ 14.329,99	\$ 17.104,11	\$ 879,20	\$ -	\$ -	\$ 879,20	\$ 676,83	\$ 202,37
2015	H5110.01	\$ 1.487.913,87	\$ 820.544,10	\$ 1.487.913,87	\$ -	\$ 284.063,88	\$ -	\$ -284.063,88	\$ 3.041,11	\$ 281.022,77
2015	H5110.01	\$ 468.577,33	\$ 38.322,54	\$ 468.577,33	\$ 414.254,79	\$ -	\$ -	\$ 414.254,79	\$ 93.137,79	\$ 321.117,79
2015	H4922.01	\$ 106.962,15	\$ 60.158,92	\$ 106.962,15	\$ 4.551,61	\$ -	\$ 847,74	\$ 3.703,87	\$ 814,85	\$ 2.889,02
2015	H4923.01	\$ 28.374.473,50	\$ 13.233.940,30	\$ 28.374.473,50	\$ 929.934,41	\$ -	\$ 32.838,90	\$ 897.095,51	\$ 215.390,93	\$ 681.704,58
2015	H4922.01	\$ 24.834,50	\$ 2.055,25	\$ 24.834,50	\$ -	\$ 14.126,75	\$ -	\$ -14.126,75	\$ -	\$ 14.126,75
2015	H4921.02	\$ 3.990,83	\$ 460,83	\$ 3.990,83	\$ 3.500,00	\$ -	\$ -	\$ 3.500,00	\$ 770,00	\$ 2.730,00
2015	H4923.01	\$ 14.237,09	\$ 3,95	\$ 14.237,09	\$ 11,73	\$ -	\$ 1,76	\$ 9,97	\$ 2,19	\$ 7,78
2015	H4923.01	\$ 123.614,66	\$ 112.079,51	\$ 123.614,66	\$ 7.519,57	\$ -	\$ 1.127,94	\$ 6.391,63	\$ 1.447,33	\$ 4.944,30
2015	H4923.01	\$ 80.752,74	\$ 34.572,49	\$ 80.752,74	\$ 11.195,76	\$ -	\$ 1.679,36	\$ 9.516,40	\$ 2.093,61	\$ 7.422,79
2015	H4923.01	\$ 1.173,69	\$ -	\$ 1.173,69	\$ 5,00	\$ -	\$ -	\$ 5,00	\$ 0,85	\$ 4,15
2015	H5229.01	\$ 16.262.700,80	\$ 7.861.233,68	\$ 16.262.700,80	\$ 7.132.908,67	\$ -	\$ 1.069.936,30	\$ 6.062.972,37	\$ 1.369.620,36	\$ 4.693.352,01
2015	H5223.01	\$ 77.341,96	\$ 51.874,58	\$ 77.341,96	\$ 3.049,92	\$ -	\$ 457,49	\$ 2.592,43	\$ 1.252,64	\$ 1.339,79
2015	H4923.01	\$ 379.729,29	\$ 310.803,11	\$ 379.729,29	\$ 33.771,13	\$ -	\$ 5.065,66	\$ 28.705,47	\$ 6.315,20	\$ 22.390,27
2015	H4923.01	\$ 223.209,86	\$ 182.833,76	\$ 223.209,86	\$ 2.133,86	\$ -	\$ 320,08	\$ 1.813,78	\$ 2.027,06	\$ -213,28
2015	H4922.01	\$ 37.585,32	\$ 31.783,49	\$ 37.585,32	\$ -	\$ 606,21	\$ -	\$ -606,21	\$ -	\$ 606,21
2015	H4923.01	\$ 271,94	\$ -	\$ 271,94	\$ 13,37	\$ -	\$ -	\$ 13,37	\$ 2,27	\$ 11,10
2015	H4923.01	\$ 46.723,50	\$ 38.469,51	\$ 46.723,50	\$ 1.834,86	\$ -	\$ 275,23	\$ 1.559,63	\$ 343,12	\$ 1.216,51
2015	H5021.01	\$ 8.416,16	\$ 7.000,00	\$ 8.416,16	\$ -	\$ 61,72	\$ -	\$ -61,72	\$ -	\$ 61,72
2015	H5320.00	\$ 22.012,66	\$ 13.924,65	\$ 22.012,66	\$ -	\$ 45,97	\$ -	\$ -45,97	\$ -	\$ 45,97
2015	H4923.01	\$ 2.199,94	\$ 65,73	\$ 2.199,94	\$ 116,88	\$ -	\$ -	\$ 116,88	\$ 22,21	\$ 114,55

Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

Anexo 2.

Base de datos sector transporte periodo 2016.

ANIC	CIU	TOTAL_ACTIVOS	TOTAL_PASIVOS	TOTAL_PATRIMONIO_NET	TOTAL_PASIVO_PATRIMONIO	UTILIDAD_EJERCICIO	PERDIDA_EJERCICIO	PARTICIPACION_TBJ	RESULTADO ANTES DE	IMPUESTO RENTA CAUSADO	UTILIDAD NETA	
2016	H510.01	\$ 87.257.335,40	\$ 86.440.014,80	\$ 817.220,52	\$ 87.257.335,40	\$ 951.237,74	\$ -	\$ -	\$ 142.833,16	\$ 808.594,58	\$ 13.844,08	\$ 794.750,50
2016	H510.01	\$ 24.691,50	\$ 7.706,12	\$ 16.985,38	\$ 24.691,50	\$ -	\$ 763,17	\$ -	\$ -	\$ -763,17	\$ -	\$ 763,17
2016	H4921.01	\$ 320.209,30	\$ 290.136,07	\$ 30.073,23	\$ 320.209,30	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 151,92	\$ -151,92
2016	H4923.01	\$ 2.616.895,75	\$ 1.331.677,77	\$ 1.285.217,98	\$ 2.616.895,75	\$ 35.109,22	\$ -	\$ -	\$ 5.266,38	\$ 29.842,84	\$ 23.294,91	\$ 6.557,93
2016	H4921.01	\$ 16.326,59	\$ 114.742,64	\$ 2.183,35	\$ 16.326,59	\$ 3.059,40	\$ -	\$ -	\$ 458,91	\$ 2.600,49	\$ 704,11	\$ 1.896,38
2016	H510.01	\$ 744.782,39	\$ 117.545,61	\$ 627.236,78	\$ 744.782,39	\$ -	\$ 2.255,80	\$ -	\$ -	\$ -2.255,80	\$ -	\$ 2.255,80
2016	H4922.01	\$ 50.510,64	\$ 47.590,09	\$ 2.920,55	\$ 50.510,64	\$ 434,78	\$ -	\$ -	\$ 65,22	\$ 369,56	\$ 81,30	\$ 288,26
2016	H4923.01	\$ 1.020,25	\$ -	\$ 1.020,25	\$ 1.020,25	\$ -	\$ 13,55	\$ -	\$ -	\$ -13,55	\$ -	\$ 13,55
2016	H4922.01	\$ 2.900,00	\$ -	\$ 2.900,00	\$ 2.900,00	\$ 1.061,01	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1.061,01	\$ 265,25	\$ 795,76
2016	H4923.01	\$ 27.276,02	\$ 7.982,06	\$ 20.093,96	\$ 27.276,02	\$ 6.445,21	\$ -	\$ -	\$ 966,78	\$ 5.478,43	\$ 3.052,55	\$ 2.425,88
2016	H4923.01	\$ 806,62	\$ 757,02	\$ 49,60	\$ 806,62	\$ -	\$ 725,69	\$ -	\$ -	\$ -725,69	\$ -	\$ 725,69
2016	H520.01	\$ 5.985.880,35	\$ 671.612,65	\$ 5.314.267,70	\$ 5.985.880,35	\$ 329.490,53	\$ -	\$ -	\$ 49.424,03	\$ 280.066,50	\$ 72.577,38	\$ 207.492,12
2016	H4921.01	\$ 24.725,38	\$ 3.670,75	\$ 21.054,63	\$ 24.725,38	\$ 6.418,70	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 6.418,70	\$ 1.412,33	\$ 5.007,37
2016	H4923.01	\$ 25.526,05	\$ 22.493,59	\$ 3.042,46	\$ 25.526,05	\$ 626,91	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 626,91	\$ 137,92	\$ 488,99
2016	H510.01	\$ 3.551.174,78	\$ 2.905.261,16	\$ 745.913,62	\$ 3.551.174,78	\$ 92.445,53	\$ -	\$ -	\$ 13.860,88	\$ 78.584,65	\$ 1.332,41	\$ 77.252,24
2016	H510.01	\$ 894.481,63	\$ 145.357,76	\$ 749.123,87	\$ 894.481,63	\$ 733.123,87	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 733.123,87	\$ 180.135,73	\$ 552.988,14
2016	H4922.01	\$ 108.884,35	\$ 57.611,02	\$ 51.273,33	\$ 108.884,35	\$ 628,91	\$ -	\$ -	\$ 94,34	\$ 534,57	\$ 709,61	\$ -175,04
2016	H4923.01	\$ 25.603.554,10	\$ 13.227.738,30	\$ 12.375.815,80	\$ 25.603.554,10	\$ -	\$ 1.816.578,99	\$ -	\$ -	\$ -1.816.578,99	\$ -	\$ 1.816.578,99
2016	H4922.01	\$ 21.300,46	\$ 253,16	\$ 21.047,30	\$ 21.300,46	\$ -	\$ 4.295,08	\$ -	\$ -	\$ -4.295,08	\$ -	\$ 4.295,08
2016	H4921.02	\$ 3.990,83	\$ 367,02	\$ 3.623,81	\$ 3.990,83	\$ 2.700,00	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 2.700,00	\$ 594,00	\$ 2.106,00
2016	H4923.01	\$ 116.164,73	\$ 104.607,24	\$ 11.557,49	\$ 116.164,73	\$ 616,56	\$ -	\$ -	\$ 122,93	\$ 696,63	\$ 200,01	\$ 496,62
2016	H4923.01	\$ 41.436,02	\$ 7.276,17	\$ 34.159,85	\$ 41.436,02	\$ 9.468,30	\$ -	\$ -	\$ 1.420,25	\$ 8.048,05	\$ 1.770,57	\$ 6.277,48
2016	H4923.01	\$ 1.500,00	\$ -	\$ 1.500,00	\$ 1.500,00	\$ 9,01	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 9,01	\$ 1,53	\$ 7,48
2016	H5229.01	\$ 16.905.164,80	\$ 6.961.693,89	\$ 9.943.470,90	\$ 16.905.164,80	\$ 5.763.222,87	\$ -	\$ -	\$ 864.493,58	\$ 4.898.740,29	\$ 1.180.817,53	\$ 3.717.922,76
2016	H4923.01	\$ 210.577,01	\$ 157.447,53	\$ 53.129,48	\$ 210.577,01	\$ 18.014,43	\$ -	\$ -	\$ 2.702,16	\$ 15.312,27	\$ 3.368,70	\$ 11.943,57
2016	H4923.01	\$ 200.651,90	\$ 156.549,74	\$ 44.102,16	\$ 200.651,90	\$ 6.063,16	\$ -	\$ -	\$ 909,47	\$ 5.153,69	\$ 3.109,55	\$ 2.044,14
2016	H4922.01	\$ 29.344,59	\$ 18.964,00	\$ 10.380,59	\$ 29.344,59	\$ 6.906,13	\$ -	\$ -	\$ 1.035,92	\$ 5.870,21	\$ 1.291,45	\$ 4.578,76
2016	H4923.01	\$ 46.747,19	\$ 38.460,59	\$ 8.286,60	\$ 46.747,19	\$ 48,73	\$ -	\$ -	\$ 7,31	\$ 41,42	\$ 230,19	\$ -188,77
2016	H5320.00	\$ 14.599,03	\$ 5.972,24	\$ 8.626,79	\$ 14.599,03	\$ 812,85	\$ -	\$ -	\$ 121,90	\$ 690,75	\$ 151,97	\$ 538,78
2016	H4923.01	\$ 3.814,43	\$ 2.239,33	\$ 1.575,10	\$ 3.814,43	\$ 149,51	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 149,51	\$ 32,67	\$ 116,84
2016	H4923.01	\$ 21.467,80	\$ 5.036,81	\$ 16.430,99	\$ 21.467,80	\$ 1.204,77	\$ -	\$ -	\$ 265,05	\$ 939,72	\$ 206,74	\$ 732,98
2016	H5229.01	\$ 41.320,35	\$ 66,13	\$ 41.254,22	\$ 41.320,35	\$ -	\$ 15,00	\$ -	\$ -	\$ -15,00	\$ -	\$ 15,00
2016	H4922.01	\$ 79.710,47	\$ 51,67	\$ 79.658,80	\$ 79.710,47	\$ 234,85	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 234,85	\$ 51,67	\$ 183,18
2016	H4923.01	\$ 136.960,27	\$ 49.922,12	\$ 87.038,15	\$ 136.960,27	\$ 81.416,76	\$ -	\$ -	\$ 12.212,51	\$ 69.204,25	\$ 17.301,06	\$ 51.903,19
2016	H5011.01	\$ 13.624.940,10	\$ 13.624.976,60	\$ -40.036,50	\$ 13.624.940,10	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 3.263,55	\$ -3.263,55
2016	H4921.01	\$ 800,00	\$ -	\$ 800,00	\$ 800,00	\$ -	\$ 99,86	\$ -	\$ -	\$ -99,86	\$ -	\$ 99,86
2016	H510.02	\$ 17.906,33	\$ 2.081,28	\$ 15.825,05	\$ 17.906,33	\$ 3.641,98	\$ -	\$ -	\$ 546,28	\$ 3.095,60	\$ 681,03	\$ 2.414,57
2016	H5221.02	\$ 19.591,20	\$ 1.935,23	\$ 17.655,97	\$ 19.591,20	\$ 4.154,30	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 914,08	\$ 3.240,82

Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

Anexo 3.

Base de datos sector transporte periodo 2017.

AN	CIU	TOTAL_ACTIVO	TOTAL_PASIVOS	TOTAL_PATRIMONIO	UTILIDAD EJERCICIO	PERDIDA EJERCICIO	PARTICIPACION	RESULTADO ANTES DE IMPUE	IMPUESTO RENTAL CAUSADO	UTILIDAD NETA
2017	H510.01	\$ 106.311.627,00	\$ 105.176.123,00	\$ 1.135.903,72	\$ 668.568,47	\$ -	\$ 100.285,27	\$ 566.263,20	\$ -	\$ 566.263,20
2017	H510.01	\$ 16.965,38	\$ -	\$ 16.965,38	\$ -	\$ 173,75	\$ -	\$ -173,75	\$ -	\$ 173,75
2017	H4921.01	\$ 356.237,30	\$ 326.164,67	\$ 30.072,63	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 151,92	\$ -151,92
2017	H4923.01	\$ 2.740.900,60	\$ 1.443.220,89	\$ 1.297.679,71	\$ 57.394,27	\$ -	\$ -	\$ 8.609,14	\$ 48.785,13	\$ 35.422,57
2017	H4921.01	\$ 139.278,29	\$ 114.623,77	\$ 24.654,52	\$ 817,10	\$ -	\$ -	\$ 122,57	\$ 694,53	\$ 155,11
2017	H510.01	\$ 720.913,89	\$ 96.299,66	\$ 622.614,23	\$ -	\$ 2.762,11	\$ -	\$ -	\$ -2.762,11	\$ 32,16
2017	H4922.01	\$ 49.838,90	\$ 47.245,21	\$ 2.593,69	\$ 66,98	\$ -	\$ -	\$ 10,05	\$ 56,93	\$ 14,23
2017	H4923.01	\$ 1.135,38	\$ 76,94	\$ 1.058,44	\$ 49,73	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 49,73	\$ 10,94
2017	H4922.01	\$ 4.415,44	\$ 1.000,00	\$ 3.415,44	\$ 1.515,44	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1.515,44	\$ 378,86
2017	H4923.01	\$ 19.204,35	\$ 7.685,04	\$ 11.519,31	\$ -	\$ 4.555,32	\$ -	\$ -	\$ -4.555,32	\$ -
2017	H4923.01	\$ 520,01	\$ 302,41	\$ 217,60	\$ 221,90	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 221,90	\$ 53,90
2017	H5210.00	\$ 2.512.071,11	\$ 722.936,59	\$ 1.789.134,52	\$ 387.774,92	\$ -	\$ 58.166,24	\$ 329.608,68	\$ 86.340,68	\$ 243.268,00
2017	H4921.01	\$ 13.345,16	\$ 1.207,12	\$ 12.138,04	\$ 6.535,54	\$ -	\$ -	\$ 6.535,54	\$ 1.633,89	\$ 4.901,65
2017	H510.01	\$ 1.635.764,31	\$ 1.573.747,70	\$ 122.016,61	\$ -	\$ 198.286,28	\$ -	\$ -198.286,28	\$ 61.126,47	\$ 137.159,81
2017	H510.01	\$ 881.718,17	\$ 76.375,67	\$ 805.342,50	\$ 789.342,50	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 200.287,75	\$ 589.054,75
2017	H4922.01	\$ 78.242,13	\$ 4.384,23	\$ 73.857,90	\$ 5.239,20	\$ -	\$ -	\$ 785,88	\$ 4.453,32	\$ 979,73
2017	H4923.01	\$ 23.177.021,20	\$ 12.989.523,70	\$ 10.587.497,50	\$ -	\$ 4.708.609,82	\$ -	\$ -4.708.609,82	\$ -	\$ 4.708.609,82
2017	H4922.01	\$ 13.382,37	\$ 850,20	\$ 12.532,17	\$ -	\$ 3.464,67	\$ -	\$ -	\$ -3.464,67	\$ -
2017	H4921.02	\$ 5.059,46	\$ 1.601,19	\$ 3.458,27	\$ 4.009,46	\$ -	\$ -	\$ 601,42	\$ 3.406,04	\$ 749,77
2017	H4923.01	\$ 24.408,64	\$ 3.407,40	\$ 21.001,24	\$ 10.110,97	\$ -	\$ -	\$ 1.516,65	\$ 8.594,32	\$ 1.890,75
2017	H4923.01	\$ 103.867,05	\$ 92.780,36	\$ 11.086,69	\$ -	\$ 463,06	\$ -	\$ -	\$ -463,06	\$ 7,74
2017	H4923.01	\$ 152.962,56	\$ 106.164,79	\$ 46.797,77	\$ 17.400,07	\$ -	\$ -	\$ 2.610,01	\$ 14.790,06	\$ 3.922,71
2017	H4923.01	\$ 65,39	\$ -	\$ 65,39	\$ -	\$ 1.357,11	\$ -	\$ -	\$ -1.357,11	\$ -
2017	H5229.01	\$ 18.628.839,40	\$ 9.072.960,73	\$ 9.555.878,63	\$ 7.287.236,19	\$ -	\$ 1.093.094,73	\$ 6.194.203,46	\$ 1.428.731,97	\$ 4.765.471,49
2017	H4923.01	\$ 144.973,22	\$ 108.739,61	\$ 36.173,61	\$ 1.018,56	\$ -	\$ 152,78	\$ 665,78	\$ 180,47	\$ 675,31
2017	H4923.01	\$ 249.620,45	\$ 207.660,10	\$ 41.960,35	\$ -	\$ 221,52	\$ -	\$ -221,52	\$ 1.920,27	\$ -1.698,71
2017	H4922.01	\$ 21.952,09	\$ 7.676,30	\$ 14.275,79	\$ 5.875,12	\$ -	\$ -	\$ 881,27	\$ 4.993,85	\$ 3.895,21
2017	H4923.01	\$ 376,82	\$ -	\$ 376,82	\$ 104,88	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 104,88	\$ 12,59
2017	H4923.01	\$ 13.070,42	\$ 4.036,41	\$ 9.034,01	\$ 1.172,41	\$ -	\$ -	\$ 175,86	\$ 996,55	\$ 613,33
2017	H5021.01	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1.416,16	\$ -	\$ -1.416,16	\$ -
2017	H5320.01	\$ 11.244,48	\$ 2.150,67	\$ 9.093,81	\$ 193,15	\$ -	\$ 28,97	\$ 164,18	\$ 36,12	\$ 128,06
2017	H4923.01	\$ 3.954,87	\$ 646,62	\$ 3.308,25	\$ 166,48	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 166,48	\$ 41,03
2017	H4923.01	\$ 4.721,87	\$ 3.796,87	\$ 925,00	\$ 2.751,40	\$ -	\$ -	\$ 412,71	\$ 2.338,69	\$ 514,51

Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

Anexo 4.

Base de datos sector transporte periodo 2018.

ANI - CIU	TOTAL_ACTIVO	TOTAL_PASIVOS	TOTAL_PASIVO_PATRIMON	UTILIDAD_EJERCICIO	PERDIDA_EJERCICIO	PARTICIPACION_TBJ_15	RESULTADO ANTES DE IMP	IMPUESTO_RENTA_CAUSADO	UTILIDAD META
2018 H5110.01	\$ 138.638.939,00	\$ 135.984.544,00	\$ 138.638.939,00	\$ 1.772.822,72	\$ -	\$ 265.923,41	\$ 1.506.899,31	\$ -	\$ 1.506.899,31
2018 H5110.01	\$ 16.985,38	\$ -	\$ 16.985,38	\$ -	\$ -	\$ 133,78	\$ -133,78	\$ -	\$ 133,78
2018 H4921.01	\$ 392.266,59	\$ 362.193,36	\$ 392.266,59	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 151,92	\$ -151,92
2018 H4923.01	\$ 2.762.703,75	\$ 1.474.403,23	\$ 2.762.703,75	\$ 27.103,13	\$ -	\$ 4.065,47	\$ 23.037,66	\$ 40.154,30	\$ -17.116,64
2018 H4921.01	\$ 141.956,63	\$ 22.674,77	\$ 141.956,63	\$ 3.994,98	\$ -	\$ 599,25	\$ 3.395,73	\$ 748,65	\$ 2.646,88
2018 H5110.01	\$ 673.780,91	\$ 92.075,81	\$ 673.780,91	\$ -	\$ 40.909,13	\$ -	\$ -40.909,13	\$ -	\$ 40.909,13
2018 H4922.01	\$ 32.132,52	\$ 27.469,00	\$ 32.132,52	\$ 5.135,92	\$ -	\$ 770,39	\$ 4.365,53	\$ 960,42	\$ 3.405,11
2018 H4923.01	\$ 1.150,86	\$ 46,58	\$ 1.150,86	\$ 58,00	\$ -	\$ -	\$ 58,00	\$ 12,76	\$ 45,24
2018 H4923.01	\$ 22.940,43	\$ 10.006,04	\$ 22.940,43	\$ 2.296,79	\$ -	\$ 344,52	\$ 1.952,27	\$ 537,19	\$ 1.415,08
2018 H4923.01	\$ 543,30	\$ 175,09	\$ 543,30	\$ 211,80	\$ -	\$ -	\$ 211,80	\$ 61,19	\$ 150,61
2018 H5210.00	\$ 2.449.120,98	\$ 424.683,83	\$ 2.449.120,98	\$ 382.375,59	\$ -	\$ 57.356,34	\$ 325.019,25	\$ 100.414,69	\$ 224.604,56
2018 H4921.01	\$ 15.546,67	\$ 560,00	\$ 15.546,67	\$ 2.848,63	\$ -	\$ -	\$ 2.848,63	\$ 626,70	\$ 2.221,93
2018 H5110.01	\$ 1.275.084,00	\$ 1.798.725,00	\$ 1.275.084,00	\$ -	\$ 533.265,00	\$ -	\$ -533.265,00	\$ 1.568,75	\$ 531.696,25
2018 H5110.01	\$ 352.378,64	\$ 71.004,16	\$ 352.378,64	\$ 314.975,54	\$ -	\$ -	\$ 314.975,54	\$ 118.400,52	\$ 196.575,02
2018 H4922.01	\$ 141.562,41	\$ 16.679,11	\$ 141.562,41	\$ 28.719,85	\$ -	\$ 4.307,98	\$ 24.411,87	\$ 2.891,21	\$ 21.520,66
2018 H4923.01	\$ 20.535.956,30	\$ 10.477.572,30	\$ 20.535.956,30	\$ -	\$ 1.992.629,32	\$ -	\$ -1.992.629,32	\$ -	\$ 1.992.629,32
2018 H4922.01	\$ 7.259,46	\$ 1.205,47	\$ 7.259,46	\$ -	\$ 5.080,43	\$ -	\$ -5.080,43	\$ -	\$ 5.080,43
2018 H4921.02	\$ 16.494,29	\$ 3.076,71	\$ 16.494,29	\$ 13.281,66	\$ -	\$ 1.992,25	\$ 11.289,41	\$ 2.483,67	\$ 8.805,74
2018 H4923.01	\$ 53.071,43	\$ 49.584,93	\$ 53.071,43	\$ -	\$ 7.600,19	\$ -	\$ -7.600,19	\$ -	\$ 7.600,19
2018 H4923.01	\$ 187.538,72	\$ 136.649,19	\$ 187.538,72	\$ 16.271,33	\$ -	\$ 2.440,70	\$ 13.830,63	\$ 9.727,96	\$ 4.102,67
2018 H4923.01	\$ 872,86	\$ -	\$ 872,86	\$ 615,27	\$ -	\$ -	\$ 615,27	\$ 135,36	\$ 479,91
2018 H5229.01	\$ 18.093.907,50	\$ 5.183.340,39	\$ 18.093.907,50	\$ 5.688.725,52	\$ -	\$ 853.308,83	\$ 4.835.416,69	\$ 1.290.984,10	\$ 3.544.432,59
2018 H4923.01	\$ 176.105,67	\$ 199.963,30	\$ 176.105,67	\$ 981,32	\$ -	\$ 147,20	\$ 834,12	\$ 208,53	\$ 625,59
2018 H4923.01	\$ 193.501,91	\$ 137.078,56	\$ 193.501,91	\$ -	\$ 1.828,23	\$ -	\$ -1.828,23	\$ -	\$ 1.828,23
2018 H4922.01	\$ 19.021,60	\$ 1.252,99	\$ 19.021,60	\$ 5.268,20	\$ -	\$ 790,23	\$ 4.477,97	\$ 985,15	\$ 3.492,82
2018 H4923.01	\$ 1.899,68	\$ -	\$ 1.899,68	\$ 1.522,86	\$ -	\$ -	\$ 1.522,86	\$ 19,33	\$ 1.503,53
2018 H4923.01	\$ 12.746,34	\$ 3.943,12	\$ 12.746,34	\$ 666,48	\$ -	\$ 99,97	\$ 566,51	\$ 124,63	\$ 441,88
2018 H5320.00	\$ 9.345,08	\$ 444,42	\$ 9.345,08	\$ 33,76	\$ -	\$ 5,06	\$ 28,70	\$ 6,31	\$ 22,39
2018 H4923.01	\$ 4.159,61	\$ 700,00	\$ 4.159,61	\$ 145,77	\$ -	\$ -	\$ 145,77	\$ 32,07	\$ 113,70
2018 H4923.01	\$ 17.971,45	\$ 1.654,25	\$ 17.971,45	\$ 9.468,40	\$ -	\$ -	\$ 9.468,40	\$ 2.083,05	\$ 7.385,35
2018 H5229.01	\$ 38.827,03	\$ -	\$ 38.827,03	\$ -	\$ 28,29	\$ -	\$ -28,29	\$ -	\$ 28,29
2018 H4922.01	\$ 69.353,66	\$ 798,94	\$ 69.353,66	\$ -	\$ 3.368,32	\$ -	\$ -3.368,32	\$ -	\$ 3.368,32
2018 H4923.01	\$ 203.346,49	\$ 188.292,53	\$ 203.346,49	\$ 11.258,40	\$ -	\$ -	\$ 11.258,40	\$ 2.814,60	\$ 8.443,80

Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

Anexo 5.

Base de datos sector transporte periodo 2019.

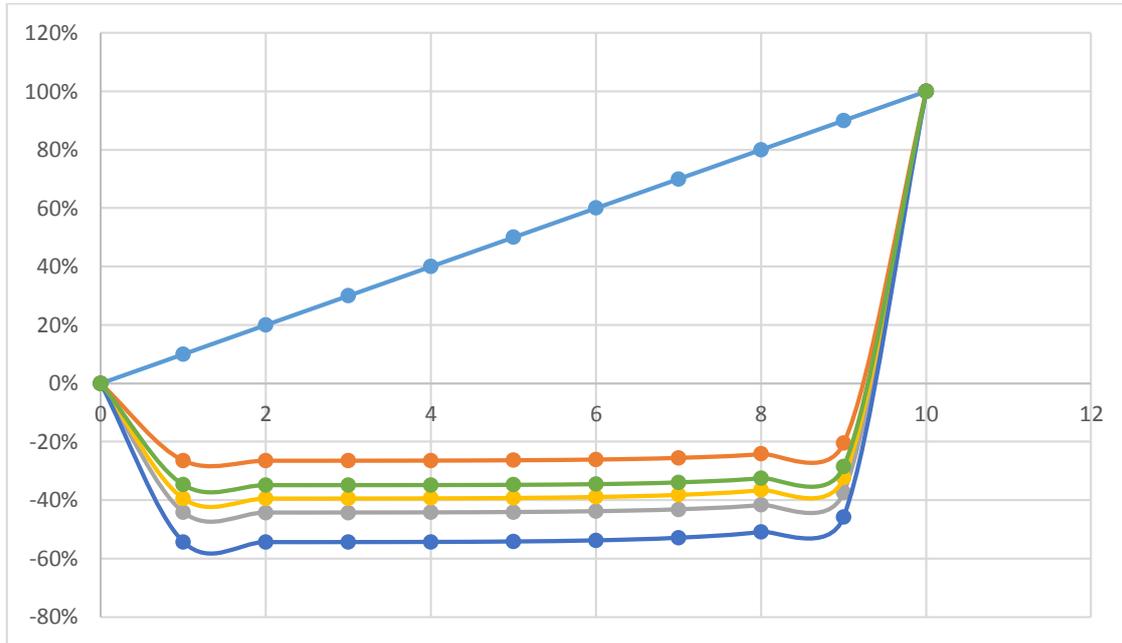
ANI - CIU	TOTAL_ACTIVO	TOTAL_PASIVO	TOTAL_PASIVO_PATRIMONIO	UTILIDAD_EJERCICIO	PERDIDA_EJERCICIO	PARTICIPACION_TBJ_15_8	RESULTADO ANTES DE IMP	IMPUESTO RENTA CAUSADO_8	UTILIDAD NETA
2019 H510.01	\$ 778.057,67	\$ 761.072,67	\$ 778.057,67	\$ -	\$ 2.664.534,14	\$ 9.722,31	\$ -2.654.811,83	\$ 16.203,86	\$ 2.638.607,97
2019 H4923.01	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 1,00	\$ -	\$ -	\$ 1,00	\$ 0,22	\$ 0,78
2019 H4921.01	\$ 142.534,97	\$ 22.419,86	\$ 142.534,97	\$ 1.366,14	\$ -	\$ 203,42	\$ 1.152,72	\$ 259,47	\$ 893,25
2019 H510.01	\$ 664.985,59	\$ 83.558,04	\$ 664.985,59	\$ -	\$ 277,55	\$ -	\$ -277,55	\$ -	\$ 277,55
2019 H4923.01	\$ 1.331,81	\$ 209,28	\$ 1.331,81	\$ 23,40	\$ -	\$ -	\$ 23,40	\$ 5,15	\$ 18,25
2019 H4923.01	\$ 21.848,70	\$ 13.720,89	\$ 21.848,70	\$ -	\$ 4.806,58	\$ -	\$ -4.806,58	\$ 49,68	\$ 4.756,90
2019 H4923.01	\$ 1.569,96	\$ 651,86	\$ 1.569,96	\$ 704,99	\$ -	\$ -	\$ 704,99	\$ 155,10	\$ 549,89
2019 H5210.0C	\$ 2.931.163,48	\$ 826.636,77	\$ 2.931.163,48	\$ 485.253,86	\$ -	\$ 72.788,08	\$ 412.465,78	\$ 109.005,27	\$ 303.460,51
2019 H4921.01	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 2.260,80	\$ 1.171,72	\$ -1.089,08	\$ -	\$ 1.089,08
2019 H510.01	\$ 133.566,72	\$ 136.521,34	\$ 133.566,72	\$ -	\$ 18.954,62	\$ -	\$ -18.954,62	\$ -	\$ 18.954,62
2019 H4922.01	\$ 106.509,44	\$ 34.387,86	\$ 106.509,44	\$ 991,62	\$ -	\$ 148,74	\$ 842,88	\$ 185,43	\$ 657,45
2019 H4923.01	\$ 18.727.400,90	\$ 8.049.479,24	\$ 18.727.400,90	\$ -	\$ 731.940,18	\$ -	\$ -731.940,18	\$ -	\$ 731.940,18
2019 H4922.01	\$ 1.382,86	\$ 453,26	\$ 1.382,86	\$ -	\$ 15.420,86	\$ -	\$ -15.420,86	\$ -	\$ 15.420,86
2019 H4923.01	\$ 39.922,55	\$ 18.336,93	\$ 39.922,55	\$ 2.510,58	\$ -	\$ 376,59	\$ 2.133,99	\$ 1.549,61	\$ 594,38
2019 H4923.01	\$ 56.393,04	\$ 54.236,71	\$ 56.393,04	\$ -	\$ 703,16	\$ -	\$ -703,16	\$ 627,01	\$ 76,15
2019 H4923.01	\$ 216.087,05	\$ 163.369,86	\$ 216.087,05	\$ 2.756,85	\$ -	\$ 419,50	\$ 2.343,15	\$ 515,49	\$ 1.827,66
2019 H4923.01	\$ 1.208,30	\$ -	\$ 1.208,30	\$ 559,82	\$ -	\$ -	\$ 559,82	\$ 123,16	\$ 436,66
2019 H5229.01	\$ 11.617.132,10	\$ 2.822.067,03	\$ 11.617.132,10	\$ 2.640.756,89	\$ -	\$ 396.119,53	\$ 2.244.643,36	\$ 236.781,95	\$ 2.007.861,41
2019 H4923.01	\$ 174.397,26	\$ 85.542,39	\$ 174.397,26	\$ 9.685,34	\$ -	\$ 1.452,80	\$ 8.232,54	\$ 1.811,16	\$ 6.421,38
2019 H4922.01	\$ 120.271,68	\$ 101.974,23	\$ 120.271,68	\$ 797,57	\$ -	\$ 119,64	\$ 677,93	\$ 149,14	\$ 528,79
2019 H4923.01	\$ 2.131,98	\$ 0,41	\$ 2.131,98	\$ 231,89	\$ -	\$ -	\$ 231,89	\$ 51,02	\$ 180,87
2019 H4923.01	\$ 13.309,97	\$ 3.974,49	\$ 13.309,97	\$ 802,81	\$ -	\$ 120,42	\$ 682,39	\$ 150,13	\$ 532,26
2019 H5320.0K	\$ 9.802,89	\$ 769,92	\$ 9.802,89	\$ 25,92	\$ -	\$ 3,89	\$ 22,03	\$ 4,85	\$ 17,18
2019 H4923.01	\$ 3.519,52	\$ 1.520,00	\$ 3.519,52	\$ 87,04	\$ -	\$ -	\$ 87,04	\$ 19,15	\$ 67,89
2019 H4923.01	\$ 20.672,53	\$ 76,19	\$ 20.672,53	\$ -	\$ 757,91	\$ -	\$ -757,91	\$ -	\$ 757,91
2019 H4922.01	\$ 56.402,20	\$ 809,27	\$ 56.402,20	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
2019 H4923.01	\$ 83.904,94	\$ 64.323,76	\$ 83.904,94	\$ 16.584,54	\$ -	\$ 2.487,68	\$ 14.096,86	\$ 3.524,22	\$ 10.572,64
2019 H5011.01	\$ 13.626.649,50	\$ 13.689.849,70	\$ 13.626.649,50	\$ -	\$ 49.497,10	\$ -	\$ -49.497,10	\$ -	\$ 49.497,10
2019 H4921.01	\$ 1.968,99	\$ -	\$ 1.968,99	\$ 33,47	\$ -	\$ -	\$ 33,47	\$ 7,36	\$ 26,11
2019 H5110.02	\$ 37.942,83	\$ 1.986,12	\$ 37.942,83	\$ 9.473,17	\$ -	\$ 1.420,97	\$ 8.052,20	\$ 1.771,48	\$ 6.280,72
2019 H5211.0C	\$ 33.388,73	\$ 841,16	\$ 33.388,73	\$ 11.592,92	\$ -	\$ -	\$ 11.592,92	\$ 84,69	\$ 11.508,23
2019 H4923.01	\$ 132.529,88	\$ 125.771,88	\$ 132.529,88	\$ 2.929,56	\$ -	\$ -	\$ 2.929,56	\$ -	\$ 2.929,56
2019 H4923.01	\$ 204.681,60	\$ 44.550,47	\$ 204.681,60	\$ 4.583,78	\$ -	\$ 687,57	\$ 3.896,21	\$ 2.387,07	\$ 1.509,14

Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

Anexo 6.

Curva de Lorenz - Resultado antes de impuesto sector transporte periodo 2015 – 2019.



Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

Anexo 7.

Resultado antes de impuesto sector transporte (miles de dólares), periodo 2015 – 2019.

Deciles	2015		2016		2017		2018		2019		% Ideal
	RAI	%	RAI	%	RAI	%	RAI	%	RAI	%	
0	-	0%	-	0%	-	0,00%	-	0%	-	0%	0%
1	-65.694.943,29	-26,39%	-86.066.376,42	-44,11%	-105.232.922,29	-39,33%	-125.635.424,72	-54,27%	-84.477.536,70	-34,67%	10%
2	-204.495,44	-26,48%	-292.206,93	-44,26%	-94.415,58	-39,37%	-276.147,17	-54,39%	-344.916,80	-34,81%	20%
3	14.353,12	-26,47%	14.088,51	-44,26%	27.087,70	-39,36%	16.580,34	-54,39%	4.856,39	-34,81%	30%

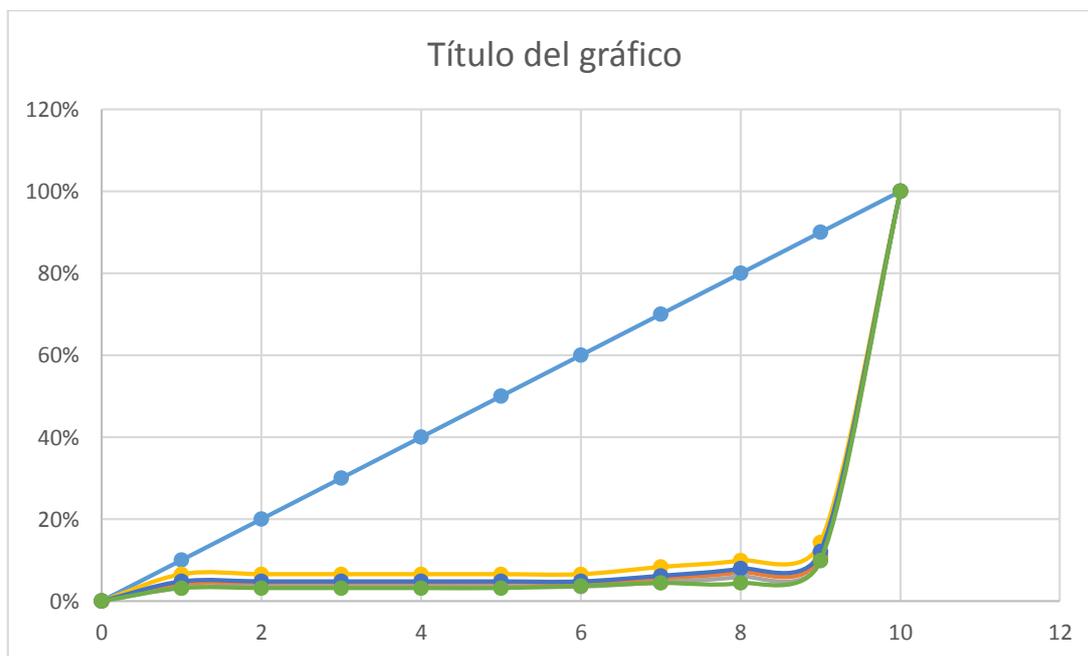
4	87.510,46	-26,44%	83.276,56	-44,21%	133.480,30	-39,31%	115.880,19	-54,34%	57.068,03	-34,78%	40%
5	266.708,41	-26,33%	234.759,17	-44,09%	375.577,63	-39,17%	354.367,34	-54,18%	200.529,58	-34,70%	50%
6	629.210,98	-26,08%	557.273,20	-43,81%	888.543,48	-38,84%	889.318,27	-53,80%	558.205,51	-34,47%	60%
7	1.409.167,23	-25,51%	1.271.199,12	-43,16%	1.950.787,28	-38,11%	2.065.324,75	-52,91%	1.480.273,58	-33,86%	70%
8	3.306.526,92	-24,18%	2.927.411,73	-41,66%	4.397.505,50	-36,46%	4.713.122,47	-50,87%	3.569.718,61	-32,40%	80%
9	9.153.602,72	-20,50%	8.330.078,17	-37,39%	11.132.438,69	-32,30%	11.876.238,62	-45,74%	9.448.632,04	-28,52%	90%
10	299.935.401,77	100,00%	268.038.758,43	100,00%	353.965.409,26	100,00%	337.364.379,90	100,00%	313.188.170,96	100,00%	100%
<hr/>											
	248.903.042,88		195.098.261,54		267.543.491,97		231.483.639,99		243.685.001,20		

Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

Anexo 8.

Curva de Lorenz – Impuesto a la renta causado sector de transporte periodo 2015 – 2019.



Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

Anexo 9.

Resultado Impuesto a la renta causado sector transporte (miles de dólares), periodo

2015 – 2019.

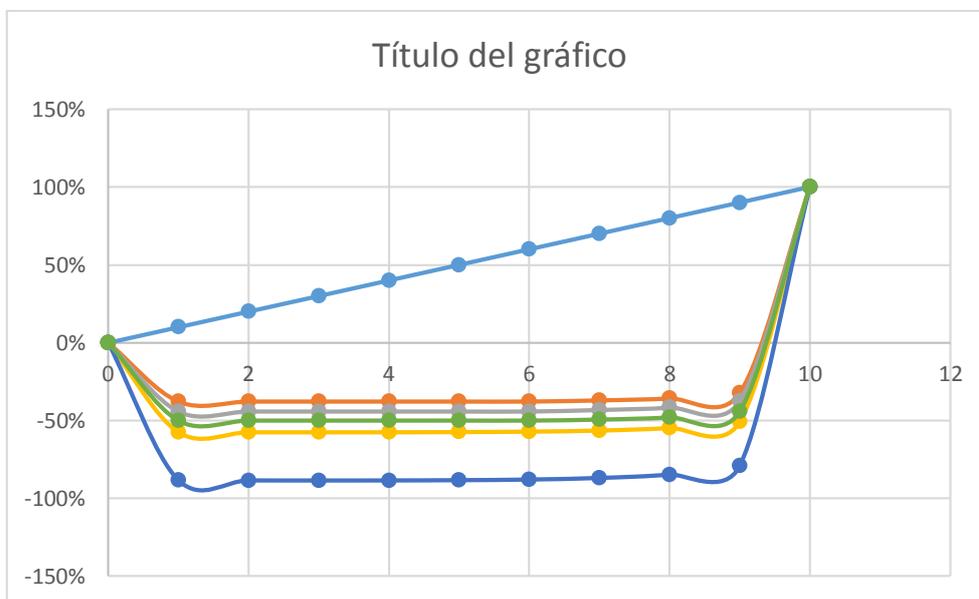
Deciles	2015		2016		2017		2018		2019		% Ideal
	IRC	%									
0	-	0%	-	0%	-	0,00%	-	0%	-	0%	0%
1	2.871.983,03	4,24%	2.013.595,37	3,22%	4.973.362,94	6,58%	4.065.995,26	4,80%	2.247.199,11	3,19%	10%
2	58.107,22	4,24%	198.907,57	3,54%	117.941,00	6,58%	45.590,24	4,80%	80.508,39	3,19%	20%
3	14.036,15	4,24%	10.055,67	3,56%	12.740,29	6,58%	77.245,07	4,80%	4.150,56	3,19%	30%
4	39.683,44	4,24%	32.235,08	3,56%	94.597,45	6,58%	69.372,72	4,80%	18.837,88	3,19%	40%
5	83.979,23	4,53%	71.547,90	3,56%	122.930,76	6,58%	110.975,11	4,80%	83.295,13	3,19%	50%
6	199.144,60	4,53%	203.030,11	3,56%	330.045,91	6,58%	278.778,75	4,80%	175.176,94	3,71%	60%
7	469.502,66	5,52%	364.184,22	4,63%	649.313,23	8,34%	583.853,33	6,18%	495.263,64	4,41%	70%
8	1.044.032,47	7,06%	845.566,22	5,98%	1.222.855,18	9,95%	1.481.252,31	7,93%	1.137.063,03	4,41%	80%
9	2.747.643,64	11,12%	2.484.876,57	9,96%	3.310.666,63	14,33%	3.567.990,94	12,15%	2.739.510,55	9,92%	90%
10	60.154.269,82	100,00%	56.293.714,24	100,00%	64.749.574,40	100,00%	74.351.420,41	100,00%	63.361.343,36	100,00%	100%
	67.682.382,26		62.517.712,95		75.584.027,79		84.632.474,14		70.342.348,59		

Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.

Anexo 10.

Curva de Lorenz – Resultado después de impuesto sector transporte periodo 2015 – 2019.



Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras

Anexo 11

Resultado después de impuesto sector transporte (miles de dólares), periodo 2015 – 2019.

Deciles	2015		2016		2017		2018		2019		% Ideal
	RDI	%	RDI	%	RDI	%	RDI	%	RDI	%	
0	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	-	0%	0%
1	-68.572.010,74	-38%	-88.094.743,73	-44%	-110.210.017,42	-57,41%	-129.771.206,91	-88,41%	-86.790.508,84	-50,09%	10%
2	-262.724,86	-38%	-492.542,85	-44%	-212.450,99	-57,53%	-325.624,34	-88,64%	-427.929,34	-50,09%	20%
3	316,97	-38%	4.032,84	-44%	14.347,41	-57,52%	-61.252,56	-88,68%	167,83	-50,09%	30%
4	47.827,02	-38%	51.041,48	-44%	38.442,13	-57,50%	46.159,17	-88,65%	38.230,15	-50,09%	40%
5	182.729,18	-38%	163.211,27	-44%	252.646,87	-57,37%	242.653,67	-88,48%	117.234,45	-50,09%	50%
6	430.065,98	-38%	354.243,09	-44%	558.497,57	-57,08%	610.539,52	-88,07%	380.828,49	-50,09%	60%

7	939.664,57	-37%	907.014,90	-43%	1.301.474,05	-56,40%	1.481.471,42	-87,06%	982.786,46	-49,46%	70%
8	2.262.494,45	-36%	2.081.845,51	-42%	3.174.650,32	-54,74%	3.231.870,16	-84,85%	2.432.655,58	-48,06%	80%
9	6.405.959,08	-32%	5.845.201,60	-37%	7.821.772,06	-50,67%	8.308.247,68	-79,19%	6.709.121,49	-44,18%	90%
10	239.781.131,95	100%	211.745.044,19	100%	289.215.834,86	100,00%	263.012.959,49	100,00%	249.826.827,60	100,00%	100%
	181.215.453,60		132.564.348,30		191.955.196,86		146.775.817,30		173.269.413,87		

Fuente: (Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, 2019)

Elaborado por: Las autoras.