

Propuesta de procedimiento para el control del impuesto sobre los servicios públicos en la actividad por cuenta propia 804 del municipio Santiago de Cuba

Proposal of Procedure for the Control of the Tax about the Public Services in the Activity by Self-Employed 804 of the Municipality Santiago de Cuba

*MSc. Gladys Mercedes Puente-Pérez, gladys@eco.uo.edu.cu;
MSc. Elier Eugenio Rabanal-Arencia, elier@eco.uo.edu.cu*

Universidad de Oriente, Santiago de Cuba, Cuba

Resumen

La presente investigación se basa en realizar una propuesta de procedimientos a seguir por parte de la Oficina Nacional de Administración Tributaria (ONAT) Municipal Santiago de Cuba, con vistas al mejor control del pago de impuestos sobre los servicios públicos en la actividad 804 de transporte de carga y pasajeros por cuenta propia del municipio, pues los mecanismos empleados en la actualidad resultan ser insuficientes y presentan limitaciones en su aplicación. Para dar respuesta a la problemática planteada se trazó como objetivo general realizar una propuesta de procedimiento para el control del pago del Impuesto sobre los Servicios Públicos en la actividad 804 de transporte de carga y pasajeros por cuenta propia en el municipio Santiago de Cuba.

Palabras clave: impuestos, servicios públicos, control fiscal, evasión fiscal, contribuyentes.

Abstract

This research is based on making a proposal of procedures to be followed by the National Tax Administration Office (ONAT) Municipal Santiago de Cuba, with a view to better control tax on public services in the transport activity 804 cargo and passengers on their own municipality, since the mechanisms currently used are insufficient and are limited in their application. To address the issues raised was drawn overall objective perform a proposed procedure for the control of tax payments on Public Services in activity 804 freight and passenger self-employed in the municipality of Santiago de Cuba.

Keywords: taxes, utilities, tax control, tax evasion, taxpayers.

Introducción

El surgimiento del Estado, como parte del desarrollo de la humanidad, trajo consigo la creciente necesidad de obtener ingresos para garantizar su sostenimiento y actividades de carácter público, cuya magnitud y procedencia ha dependido de las condiciones concretas de cada país en sus diversas etapas históricas. A fin de regir la cobranza de los impuestos, principal ingreso de todo gobierno, así como perfeccionar los mecanismos para garantizar el pago de los mismos, surge el Sistema Tributario, constituido por un conjunto de normas y organismos, los cuales en las últimas décadas, y como parte del desarrollo económico global, han sufrido diversos cambios.

A partir de la resolución económica del VI Congreso del Partido Comunista de Cuba (PCC) el trabajo por cuenta propia ha alcanzado un especial auge y desarrollo, por lo que se hace imprescindible el perfeccionamiento del Sistema Tributario Cubano teniendo en cuenta las particulares de cada territorio y actividad. La investigación propuesta prevé contribuir al perfeccionamiento en el control del Impuesto sobre los Servicios Públicos en la actividad 804 de transporte de carga y pasajeros por cuenta propia, en el municipio Santiago de Cuba; ya que las condiciones geográficas y demográficas de este territorio contribuyen al amplio desarrollo de dicha actividad. Así mismo, la temática está encaminada a disminuir los índices de subdeclaración del impuesto antes mencionado, que impiden al Presupuesto del Estado, ingresar cuantiosas sumas, producto de ineficiencias en los mecanismos de control existentes, así como de poca cultura tributaria en el sector cuentapropista.

En el caso particular del municipio Santiago de Cuba, el transporte de pasajeros por cuenta propia constituye una importante actividad dentro del sector cuentapropista, siendo la actividad 804 correspondiente al transporte de carga y pasajeros en camiones y camionetas, una de las de mayor peso en la recaudación. Es, por tanto, de vital interés para la ONAT el estudio de dicha actividad, pues se han evidenciado masivas subdeclaraciones en el pago del Impuesto sobre los Servicios Públicos, dada la insuficiente cultura tributaria en los contribuyentes y por mecanismos existentes para el control de los ingresos potenciales por contribuyentes que no posibilitan una gestión eficiente en el cobro de dicho impuesto; generándose una tendencia sostenida en este

sector a evadir el fisco, situación perjudicial para la economía, tanto territorial como nacional, a corto y largo plazo, pues el Presupuesto del Estado deja de ingresar significativas sumas.

Esta problemática es el origen de esta investigación que tiene como objetivo general: realizar una propuesta de procedimiento para el control del pago del Impuesto sobre los Servicios Públicos en la actividad 804 de transporte de carga y pasajeros por cuenta propia en el municipio Santiago de Cuba.

Métodos utilizados

En las distintas fases del trabajo se emplearán los métodos generales siguientes:

- El Método histórico-lógico, para identificar las particularidades del desarrollo del objeto y campo de investigación.
- El método de análisis-síntesis presente en toda la lógica del proceso de investigación.
- El de abstracción-concreción, en el análisis y valoración de los aspectos esenciales del tema a investigar.
- El inductivo-deductivo, de utilidad en la etapa de validación de los resultados.
- Fase de recolección y procesamiento de la información.
- Análisis y síntesis, como procesos que permitan conocer la realidad.
- De lo general a lo particular, para poder establecer los elementos que caracterizan y particularizan el impuesto sobre los servicios públicos en la actividad de transporte de pasajero por cuenta propia en la (ONAT)

Técnicas utilizadas

- Revisión documental y recopilación de datos primarios.
- Tratamiento y procesamiento de información a través del análisis e interpretación de resultados.
- Criterio de expertos, observaciones y entrevistas.
- Técnicas de redacción y síntesis.
- Técnicas computacionales.

Fundamentación teórica

Caracterización de la actividad 804 de transporte de carga y pasajeros por cuenta propia

La actividad 804¹ de transporte de carga y pasajeros por cuenta propia, incluye a los vehículos con capacidad para más de quince personas, clasificados según tipo de vehículo en camiones y camionetas. Esta actividad está representada por una cuota

¹ Código de la actividad según “Clasificador de actividad económica” (ONAT).

mínima mensual de \$ 575,00 y permite ofrecer servicio de carga y pasaje al mismo tiempo, con solo una licencia operativa.

Dadas las características geográficas y demográficas del municipio Santiago de Cuba, la transportación de pasajeros en camiones y camionetas es una opción presente desde que se aprobó esta actividad en el año 1996, pero en los últimos tiempos ha aumentado considerablemente. Con los nuevos cambios acontecidos en el país, donde es válido mencionar la aprobación de la compra-venta de vehículos, desde finales del año 2010 hasta la fecha se ha incrementado, considerablemente, la cantidad de personas naturales que ejercen el transporte de carga y pasajeros en camiones y camionetas, alcanzando en el municipio los 287 contribuyentes inscritos, según datos facilitados por la UET y conciliados con el Registro de Contribuyentes de la ONAT Municipal al cierre del 2013, como se relaciona en la tabla que aparece a continuación.

Tabla: 1 Relación de contribuyentes inscritos en la actividad 804 por tipo de vehículo

Tipo de Vehículo	Suspensiones*	Vigentes	TOTAL
Camión	15	156	171
Camioneta	12	104	116
Total Actividad	27	260	287

Fuente: Elaborado a partir de datos facilitados por la UET

La recaudación por concepto de pago de impuesto de la actividad 804 representa una parte significativa del total aportado al Presupuesto del Estado, debido a la gran cantidad de contribuyentes inscritos en dicha actividad. El titular de una licencia, así como los trabajadores contratados, están en la obligación de cumplir las disposiciones de los organismos competentes en cuanto al pago de las obligaciones tributarias dentro de los términos y formas establecidas en la legislación. Una de estas obligaciones la constituye el Impuesto sobre los Servicios Públicos, estableciéndose como base imponible el ingreso total de los servicios efectuados en el período que corresponda. A continuación, se muestra el comportamiento del ingreso al Presupuesto del Estado por concepto de pago del Impuesto sobre los Servicios Públicos de forma trimestral en el período 2011-2013, en la actividad 804.

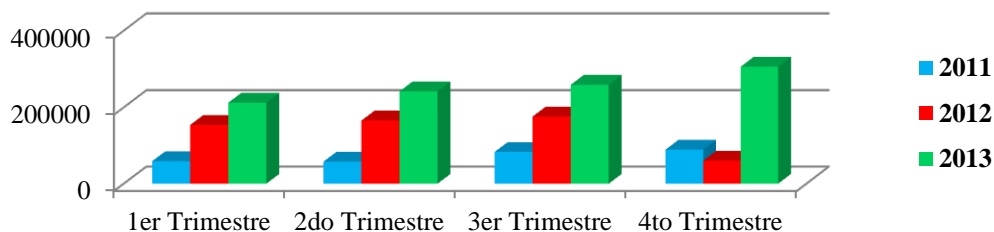


Gráfico 1: Ingreso al Presupuesto del Estado por pago del Impuesto sobre los Servicios Públicos. (UM: Pesos)
Fuente: Elaborado a partir de datos brindados por la ONAT municipal

Como se observa, el comportamiento trimestral de lo recaudado por el pago del Impuesto sobre los Servicios Públicos, muestra un comportamiento ascendente, con excepción del cuarto trimestre del año 2012, donde de forma excepcional, el Ministerio de Finanzas y Precios, emitió una disposición jurídica, exonerando del pago de los Impuestos sobre Ingresos Personales, sobre Servicios Públicos y sobre las Ventas, correspondientes a los meses de octubre y noviembre a los contribuyentes que tenían fijados el pago de dichas obligaciones dadas las afectaciones provocadas por el Huracán Sandy. A pesar de lo anterior, la ONAT considera que la recaudación aun se encuentra por debajo del potencial económico de los contribuyentes inscritos en dicha actividad en el territorio, evidenciando de esta manera la tendencia que tienen dichos contribuyentes a evadir el pago de este tributo.

El procedimiento propuesto parte del cálculo y análisis de los indicadores conceptualizados, que serán utilizados con el objetivo de determinar la existencia de una brecha tributaria en el pago del Impuesto sobre los Servicios Públicos y, como consecuencia, también en el pago del Impuesto sobre los Ingresos Personales; en un segundo momento, se identifican los posibles contribuyentes subdeclarantes, a fin de tomar acciones de control que permitan disminuir la evasión fiscal asociada a estos impuestos. Dicho procedimiento contará de cuatro etapas, detalladas a continuación.

Análisis y discusión

Etapas 1: Cálculo y análisis del Ingreso Estimado Mensual (IEM) e Ingreso Mensual Declarado (IDM)

Para el estudio de ambos indicadores fue necesario aplicar un procedimiento que permitiese el análisis de la información a través de la aplicación de técnicas estadístico –

matemáticas, que facilitaron la inferencia de estos indicadores y el establecimiento de estudios comparativos. Esto posibilita la comprensión de cuánto y en qué proporción los contribuyentes evaden el pago de Impuestos sobre los Servicios Públicos. En el caso particular de la actividad 804 de transporte de carga y pasajeros por cuenta propia en el municipio fue necesario extraer una muestra representativa para realizar la investigación, debido a la gran cantidad de contribuyentes inscritos en la actividad 804.

Cálculo del tamaño de la muestra

$$n = \frac{Z^2 pqN}{N E^2 + Z^2 pq}$$

donde

N: tamaño de la población

n: tamaño de la muestra

Z: es el valor crítico de la distribución normal, estandarizada o tipificada, asociada al nivel de confiabilidad prefijado. Se considera $Z = 1,96$ para un nivel de confianza del 95 %.

p: representa la proporción poblacional de éxito, de respuestas favorables a la variable objetivo, al no contar con trabajos anteriores se debe fijar el valor de $P = 0,5$ para lograr un tamaño de muestra óptimo.

q: variabilidad negativa expresada decimalmente siendo $q = 1 - p$, o sea, se considera $q = 0,5$

E: porcentaje de error 0,10

Tipo de vehículo Camión	
Datos N=171 Z = 1,96 q = 0,5 p = 0,5 E=0,10	$n = \frac{(1,96)^2 (0,5)(0,5)171}{171(0,10)^2 + (1,96)^2 (0,5)(0,5)}$ $n = 61$
Tipo de vehículo Camioneta	
Datos N=116 Z = 1,96 q = 0,5 p = 0,5 E=0,10	$n = \frac{(1,96)^2 (0,5)(0,5)116}{116(0,10)^2 + (1,96)^2 (0,5)(0,5)}$ $n = 53$

Cálculo y análisis del Ingreso Estimado Mensual por contribuyente

Se tomaron la cantidad de viajes diarios por contribuyente según el tipo de vehículo, a fin de determinar la media de viajes diarios; para este estudio no fueron tomados en cuenta aquellos días en que no se observó algún contribuyente puesto que esto no significa que no haya trabajado, sino que se encontraba en otra ruta. También se tuvo en cuenta el tipo de vehículo, el precio y la capacidad promedio, a partir de los cuales se determinó el Ingreso Estimado Diario y tomando este como base, el Ingreso Estimado Mensual, siendo la formulación empleada para obtener estos valores estimados.

Capacidad promedio

$$C_{P_i} = \frac{\sum_{j=1}^n C_{ij}}{n}$$

donde

i: Tipo de transporte camión y camioneta

j: Contribuyentes por tipo de vehículo i

n: Tamaño de la muestra por tipo de vehículo i

C_{ij} : Capacidad por tipo de vehículo i y contribuyentes j

C_{P_i} : Capacidad promedio estimada por tipo de vehículo i

Viajes diarios promedio

$$VDP_{ij} = \frac{1}{m} \sum_{d=1}^{60} VD_{dj}$$

donde

m: Cantidad de días en que fue observado el contribuyente

d: Total de días en que fue recogida de información (60 días)

VD_{dj} : Viajes Diarios por contribuyente para cada día en que fue recogida la información

VDP_{ij} : Viajes Diarios Promedio para el tipo de vehículo i y el contribuyente j

Ingreso Estimado Diario

$$IED_{ij} = VDP_{ij}(P)(C_{P_i})$$

donde

IED_{ij} : Ingreso Estimado Diario para el tipo de vehículo i y el contribuyente j

P: Precio fijo de \$ 1,00 para las rutas locales

Ingreso Estimado Mensual

$$IEM_{ij} = IED_{ij}(D)$$

donde:

IEM_{ij} : Ingreso Estimado Mensual para el tipo de vehículo i , por contribuyente observado j .

D : Cantidad de días asumidos para un mes (20 días ya que no se cuentan los sábados ni domingos independientemente de que el contribuyente labore o no en esos días)

Estimación del ingreso mensual declarado por contribuyente

Impuesto sobre los servicios públicos promedio

$$ISP_{ij} = \frac{1}{c} \sum_{e=1}^{36} IM_{ej}$$

donde:

i : Tipo de transporte camión y camioneta

j : Contribuyentes por tipo de vehículo i

c : Cantidad de meses en que fue pagado el Impuesto sobre los Servicios Públicos por el contribuyente

e : mes en que fue recogida la información (36 meses)

IM_{ej} : Impuesto Mensual pagado por contribuyente para cada mes en que fue registrado

ISP_{ij} : Impuesto sobre los Servicios Públicos promedio pagado para el tipo de vehículo i y el contribuyente j

Impuesto Mensual Declarado

$$IMD_{ij} = ISP_{ij}(10)$$

donde:

IMD_{ij} : Ingreso mensual declarado el contribuyente j para el tipo de vehículo i

Etapa 2: Análisis de la afectación económica al Presupuesto del Estado por concepto de evasión fiscal en el pago del Impuesto sobre los Servicios Públicos (ISP) y del Impuesto sobre los Ingresos Personales (IIP)

A fin de realizar el análisis comparativo de los indicadores antes analizados, así como determinar el monto de la afectación económica al Presupuesto del Estado, por concepto de impago de estos impuestos por los contribuyentes estudiados, se establecen tres fases fundamentales para el cumplimiento de esta segunda etapa:

Fase 1: Análisis comparativo de los ingresos estimados y declarados

Con el objetivo de determinar las afectaciones económicas al Presupuesto del Estado por impago en el Impuesto sobre los Servicios Públicos se realizó primeramente un análisis comparativo de los valores promedios de los ingresos estimados y declarados, que constituyen la base imponible de dicho impuesto.

Tabla: 2 Propuesta: Diferencia entre los valores del IEM y el IMD (UM: Pesos)

	CAMIÓN	CAMIONETA
Ingreso Estimado Mensual (promedio)	XX,XX	XX,XX
Ingreso Mensual Declarado (promedio)	<u>XX,XX</u>	<u>XX,XX</u>
Subdeclaración (diferencia)	<u>\$ XXX,XX</u>	<u>\$ XXX,XX</u>

Fase 2: Cálculo de la brecha tributaria en el pago del Impuesto sobre los Servicios Públicos y análisis de su repercusión en el Presupuesto del Estado

Para realizar este análisis se debe tener en cuenta los valores totales del Ingreso Estimado Mensual y el Ingreso Mensual Declarado de los contribuyentes, y a partir de estos valores deducir el Impuesto sobre los Servicios Públicos (10 %) para establecer una comparación que permita determinar el valor de la brecha tributaria para cada tipo de vehículo perteneciente a la actividad 804 de transporte de pasajeros por cuenta propia.

Tabla: 3 Cálculo de la brecha tributaria para la actividad 804 de transporte de pasajeros por cuenta propia (UM: Pesos) (Propuesta)

	Total de Ingresos para contribuyentes estudiados		ISP (10 %)	
	Camión	Camioneta	Camión	Camioneta
Ingreso Estimado Mensual	xx,xx	xx,xx	xx,xx	xx,xx
Ingreso Mensual Declarado	xx,xx	xx,xx		xx,xx
Brecha Tributaria Mensual por Tipo de vehículo			xx,xx	xx,xx
Brecha Tributaria Mensual para la Actividad 804			XXX,XX	
Brecha Tributaria Anual para la Actividad 804			XXX,XX	

Fase 3: Análisis de la afectación económica por evasión fiscal en el pago del Impuesto sobre los Ingresos Personales

Una vez demostrada la existencia de subdeclaración voluntaria en los Ingresos Declarados Mensuales y, consecuentemente, la evasión fiscal en el pago del Impuesto sobre los Servicios Públicos, se considera necesario realizar el análisis de la liquidación del Impuesto sobre los Ingresos Personales que se realiza al terminar el año fiscal, pues la determinación de este impuesto tiene como base los ingresos declarados por los contribuyentes. Para obtener este valor serán tomados en cuenta los valores obtenidos del Ingreso Estimado Mensual (promedio) y el Ingreso Declarado Mensual (promedio) por contribuyente para cada uno de los tipos de vehículo analizados, a los cuales se les simulará una Declaración Jurada. A partir de esta información se podrá calcular cuánto deja de pagar como promedio un contribuyente al final del año por concepto de Impuesto sobre los Ingresos Personales (IIP).

Tabla: 4 Determinación de la Base Imponible estimada y declarada para tipos de vehículos (Propuesta)

CONCEPTO	CAMIÓN		CAMIONETA	
	Estimado	Declarado	Estimado	Declarado
Ingresos obtenidos	xx,xx	xx,xx	xx,xx	xx,xx
Menos: Gastos Deducibles (40 %) ²	xx,xx	xx,xx	xx,xx	xx,xx
Mínimo exento autorizado ³	xx,xx	xx,xx	xx,xx	xx,xx
ISP (10 % de Ingresos obtenidos)	xx,xx	xx,xx	xx,xx	xx,xx
Contribución a la Seguridad Soc. ⁴	xx,xx	xx,xx	xx,xx	xx,xx
Base Imponible	xx,xx	xx,xx	xx,xx	xx,xx

Tabla: 5 Determinación del impuesto a pagar por concepto de IIP (Propuesta)

CONCEPTO	CAMIÓN		CAMIONETA	
	Estimado	Declarado	Estimado	Declarado
Impuesto a pagar según escala progresiva	xx,xx	xx,xx	xx,xx	xx,xx
Menos: Total cuotas mensuales pagadas ⁵	xx,xx	xx,xx	xx,xx	xx,xx
Impuesto a pagar (IIP)	xx,xx	xx,xx	xx,xx	xx,xx

² Se determina teniendo como base los ingresos obtenidos, para la actividad de transporte de carga y pasajeros por cuenta propia hasta un 40 %, establecido en la Resolución 353/2013 del Ministerio de Finanzas y Precios.

³ Se autoriza un mínimo exento de \$10 000,00 según Ley 113 “Del Sistema Tributario”. Libro Segundo. Título I. Capítulo I. Sección Tercera. Artículo 22.

⁴ Se escogió para el pago de la Seguridad Social el mínimo de la escala (350) siendo la contribución del trabajador el 25 %, para un valor de \$87,50 mensuales. Decreto-Ley No. 278/2010 “Del régimen especial de Seguridad Social para los trabajadores por cuenta propia. Capítulo III. Artículo 11.

⁵ Se establece una cuota mínima de \$575,00 mensuales para la actividad de transporte de carga y pasajeros por cuenta propia en camiones y camionetas, según Resolución 353/2013 del Ministerio de Finanzas y Precios.

Tabla: 6 Aporte total al Presupuesto del Estado por pago del IIP de los contribuyentes estudiados en la actividad 804. (Propuesta)

	Brecha Tributaria por contribuyente	Contribuyentes	Brecha Tributaria total por tipo de vehículo
CAMIÓN	xx,xx	xx,xx	xx,xx
CAMIONETA	xx,xx	xx,xx	xx,xx
Aporte del total de contribuyentes estudiados en la Actividad 804 por concepto de IIP			XXX,XX

Etapa 3: Estudio de los posibles evasores y su clasificación según el nivel de riesgo

A fin de disminuir la evasión fiscal asociada al pago del mencionado impuesto en la actividad 804, se consideró realizar un estudio de los posibles evasores para cada tipo de vehículo partiendo del valor calculado del Impuesto sobre los Servicios Públicos Estimado (ISPE), que no es más que el 10 % del IEM promedio según el tipo de vehículo que posea el contribuyente analizado; en un segundo momento, se propone una calificación según el nivel de riesgo a aquellos contribuyentes que se consideren evasores.

Tabla 7: Cálculo del ISPE a partir del Ingreso Estimado Mensual promedio según tipo de vehículo. (UM: Pesos) (Propuesta)

Actividad 804 (tipos de vehículos)	IEM (promedio)	ISPE
CAMIÓN	\$ 16 180,61	\$ 1 618,06
CAMIONETA	11 900,31	1 190,03

Para identificar los contribuyentes evasores se deben comparar los valores del ISPE obtenidos en el desarrollo de la investigación con el Impuesto sobre los Servicios Públicos Declarado (ISPD), indicador que representa los pagos que por concepto de este impuesto realiza el contribuyente mensualmente. Esta acción de control debe realizarse mensualmente para el total de contribuyentes por tipo de vehículo, resultando un contribuyente evasor si el pago del ISPD que realice en el mes resulta menor que el ISPE, o sea:

Si $ISPD \geq ISPE$ se considera al contribuyente NO EVASOR,

Si $ISPD < ISPE$ se considera al contribuyente EVASOR.

Luego de filtrar los contribuyentes que resulten evasores para cada tipo de vehículo, los mismos deberán ser clasificados según el nivel de riesgo que represente su evasión.

Clasificación de los contribuyentes según el nivel de riesgo

Una vez definidos los evasores se procede a cuantificar el valor de dicha evasión para cada contribuyente según el tipo de vehículo, en cantidades y porcentos, con el objetivo de poder dar un tratamiento diferenciado a partir de la cuantía en que se evada. Tomando como base los valores obtenidos serán clasificados según el riesgo en tres niveles:

- **Alto (A):** son aquellos donde la variación del ISPD con respecto al ISPE, está por encima del 80 %.
- **Moderado (M):** son aquellos donde la variación del ISPD con respecto al ISPE, está entre el 40 y el 80 %.
- **Bajo (B):** son aquellos donde la variación del ISPD con respecto al ISPE, está por debajo del 40 %.

La forma de clasificación de los contribuyentes evasores se basará en el porcentaje que represente la diferencia entre el impuesto estimado, para el tipo de vehículo analizado, y el pagado en el mes por el contribuyente, del ISPE, como se aprecia en la siguiente tabla.

Tabla 8: Clasificación según nivel de riesgo a partir de la cuantificación de la evasión en cantidad y porcentaje en la actividad 804 para cada tipo de vehículo. (Propuesta)

Contribuyentes Evasores (Nit)	ISPE ⁶	ISPD	Diferencia		Clasificación según nivel de riesgo
			Cantidad	Porcentaje	

Etapas 4: Evaluación de los mecanismos de control fiscal a aplicar en correspondencia con el nivel de riesgo

En esta última etapa se proponen diferentes acciones de control a realizar mensual y trimestralmente, dependiendo del nivel de riesgo con que haya sido clasificado el

⁶ Es el valor fijado en la investigación para todos los contribuyentes, según tipo de vehículo.

contribuyente evasor, a fin de que la ONAT pueda ejercer el control fiscal para garantizar el cumplimiento de las obligaciones tributarias.

Acciones mensuales: los contribuyentes evasores que resulten clasificados en el mes con riesgo moderado y alto serán alertados de su situación mediante una “Notificación escrita” enviada por correo a su domicilio, en la cual se le expondrán las causas y repercusión de su clasificación con vista a mejorar su comportamiento. A aquellos que presenten un riesgo bajo se les realizará un seguimiento, a fin de observar su comportamiento en el trimestre.

Acciones trimestrales: las acciones de control fiscal que serán realizadas trimestralmente dependerán del resultado a partir de las posibles combinaciones mensuales, pues la profundidad de las mismas estará directamente relacionada con el nivel de riesgo que presente el contribuyente. Los contribuyentes que en el primer y/o segundo mes del trimestre sean clasificados de riesgo bajo, moderado o alto, pero que luego de ser notificados corrijan completamente su comportamiento, serán considerados como “No evasores” para el trimestre.

En el caso de los contribuyentes cuyo resultado para el trimestre sea de riesgo bajo se le realizará una visita a su domicilio donde el funcionario le explicará las causas que han determinado de su clasificación, con el propósito de corregir su comportamiento. De continuar su conducta en el próximo trimestre, se realizará una “Fiscalización de Buró”.

Para aquellos que en el trimestre califiquen de riesgo moderado el mecanismo de control a aplicar será una “Fiscalización de Buró” que permita estudiar la situación real del contribuyente a partir de la revisión de la documentación que el mismo presente. Si el nivel de riesgo para el trimestre es alto, entonces se realizará un “Estudio de capacidad económica” con vista a determinar el nivel de ingresos y gastos del contribuyente, para así definir el monto real de la deuda de la forma más aproximada posible; pues al ser tan elevado el riesgo de evasión para el Impuesto sobre los Servicios Públicos se presume también evasión en el Impuesto sobre los Ingresos Personales.

El procedimiento de control que ha sido propuesto en la presente investigación se realizará durante todo el año para cada trimestre. Aquellos contribuyentes que luego de ser clasificados de riesgo moderado o alto en un trimestre reincidan como evasores en el

próximo corte trimestral, recibirán un tratamiento personalizado que incluirá mecanismos de control fiscal más profundos, combinados con una “Confirmación tributaria”.

Al finalizar el año fiscal se deben analizar todos los resultados trimestrales para poder identificar a los contribuyentes que, a pesar de todas las acciones de control que se les realice, continúen clasificando con riesgo moderado y alto. A los mismos se les realizará una “Fiscalización Integral” con “Presencia Fiscalizadora” que incluya un estudio de las declaraciones juradas que presenten, ya que se presume la existencia de subdeclaración voluntaria y por tanto también de evasión fiscal asociada al pago del Impuesto sobre los Ingresos Personales.

Conclusiones

- 1. Los estudios realizados de la actividad 804 de transporte de carga y pasajeros en el municipio Santiago de Cuba evidenciaron que existe poca cultura tributaria en este sector del transporte por cuenta propia.*
- 2. Las propuestas de procedimientos realizadas en la investigación para el control fiscal es de fácil aplicación, sistemático y dinámico, lo que posibilitará a la ONAT Municipal de Santiago de Cuba el control del Impuesto sobre los Servicios Públicos con un enfoque preventivo, sobre todo, encaminado a atenuar la evasión fiscal existente en la actualidad.*
- 3. El procedimiento propuesto viabiliza el control y la fiscalización de una manera más operativa pues se basa en acciones correctoras, aplicadas durante todo el año fiscal, sin tener que esperar a que este finalice para actuar sobre una conducta evasora, por lo que el mismo va encaminado a la gestión del control de este impuesto.*
- 4. El procedimiento propuesto en la presente investigación permite instruir al contribuyente de la actividad de transporte de carga y/o pasajeros por cuenta propia en la necesidad e importancia de aportar de manera voluntaria y consciente al Presupuesto del Estado.*

Referencias bibliográficas

1. Consejo de Estado de la República de Cuba. Decreto-Ley No. 278/2010 Del régimen especial de Seguridad Social para los trabajadores por cuenta propia.
2. Resolución No. 353/2013 Regulaciones Tributarias. Ministerio de Finanzas y Precios. Anexo 1. Grupo VII.