

**UNIVERSIDAD MAYOR, REAL Y PONTIFICIA DE SAN  
FRANCISCO XAVIER DE CHUQUISACA**

**VICERRECTORADO**

**CENTRO DE ESTUDIOS DE POSGRADO E INVESTIGACIÓN**



**“ESTUDIO Y ANÁLISIS DEL IMPUESTO A LAS SALIDAS AÉREAS AL  
EXTERIOR Y EL GRADO DE CONOCIMIENTO EN LA POBLACIÓN DE LA  
CIUDAD DE SUCRE”**

**TRABAJO EN OPCIÓN AL DIPLOMADO EN GESTION TRIBUTARIA**

**DANIEL DURAN FLORES**

**Sucre – Bolivia**

**2024**

## **CESIÓN DE DERECHOS**

Al presentar este trabajo como requisito previo a la obtención del Diploma en Gestión Tributaria de la Universidad Mayor, Real y Pontificia de San Francisco Xavier de Chuquisaca, autorizo al Centro de estudios de Posgrado e Investigación o a la Biblioteca de la Universidad, para que se haga de este trabajo un documento disponible para su lectura, según normas de la universidad.

También cedo a la Universidad Mayor, Real y Pontificia de San Francisco Xavier de Chuquisaca, los derechos de publicación de este trabajo o parte de él, manteniendo mis derechos de autor hasta un periodo de 30 meses posterior a su aprobación.

**Daniel Duran Flores**

Sucre, 2024

## **DEDICATORIA**

A Dios y a mi madre Gumercinda y abuelito Natalio ya que son los que me han dado su apoyo incondicional y moral para que pueda lograr el objetivo de profesionalizarme.

**Daniel Duran Flores**

## **AGRADECIMIENTOS**

A Dios y a mi madre Gumercinda flores por todo su apoyo incondicional y consejos que nunca me faltaron.

A mi hermano Luís Miguel por su apoyo en los momentos más difíciles y sus consejos para lograr esta profesión

A mis hermanos y hermanas que estuvieron ahí en los buenos y malos momentos durante mi preparación

A mi carrera y docentes por sus conocimientos brindados

**Daniel Duran Flores**

## ÍNDICE

CESIÓN DE DERECHOS .....	i
DEDICATORIA.....	ii
AGRADECIMIENTOS .....	iii
ÍNDICE.....	iv
ÍNDICE DE TABLAS .....	vi
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	vii
ÍNDICE DE ILUSTRACIONES.....	viii
ÍNDICE DE ANEXOS .....	ix
RESUMEN .....	x
CAPITULO I INTRODUCCIÓN .....	1
1.1. Antecedentes.....	1
1.2. Justificación .....	2
1.3. Metodología.....	3
1.3.1. Enfoque de investigación.....	3
1.3.2. Tipo de investigación .....	3
1.3.3. Métodos.....	4
1.3.3.1. Método Deductivo:.....	4
1.3.4. Método Inductivo .....	4
1.3.4.1. Método Analítico.....	4
1.3.4.2. Método Sintético.....	5
1.3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos .....	5
1.3.5.1. La encuesta.....	5
1.3.6. Análisis de datos.....	5
1.3.7. Población y muestra .....	5
1.4. Objetivos .....	6
1.4.1. Objetivo general.....	6
1.4.2. Objetivos específicos.....	6
2 CAPÍTULO II DESARROLLO .....	7
2.1. Marco teórico contextual.....	7

2.1.1.	Marco contextual .....	7
2.1.1.1.	Ubicación geográfica del Municipio de Sucre.....	7
2.1.1.2.	Datos socio demográficos del Municipio de Sucre .....	7
2.1.1.3.	Extensión territorial .....	7
2.1.1.4.	Ingresos visitantes internacionales .....	8
2.1.1.5.	Salida de visitantes internacionales .....	10
2.1.1.6.	Marco normativo .....	12
2.1.1.7.	(Ley N° 843, 1986) .....	12
2.1.1.8.	Decreto Supremo N.º 22556 Reglamentario del ISAE .....	12
2.1.1.9.	Ley del deporte Ley 2770 (7-Julio-2004) .....	13
2.1.1.10.	Resolución normativa de directorio N° 102200000029 R-0011-01.....	13
2.1.1.11.	Impuesto a las salidas aéreas al exterior (ISAE) .....	14
2.1.2.	Marco teórico.....	16
2.1.2.1.	El impuesto a las salidas aéreas al exterior .....	16
2.1.2.2.	Educación tributaria.....	17
2.1.2.3.	Impacto del impuesto a las salidas aéreas al exterior .....	18
2.1.2.4.	Definición de impuesto .....	18
2.1.2.5.	Tasas .....	19
2.1.2.6.	Aerolínea .....	20
2.2.	Información y datos obtenidos.....	21
2.2.1.	Nivel de conocimiento que tienen los usuarios sobre el impuesto a las salidas aéreas al exterior según diferentes factores, como la edad, el género y el nivel de educación. 21	
2.2.2.	Fuentes de información que utilizan los usuarios para informarse acerca del impuesto a las salidas aéreas al exterior .....	29
2.2.3.	Impacto del impuesto a las salidas aéreas al exterior en los costos de viaje de los usuarios y cómo esto influye en sus decisiones de viaje .....	32
2.3.	Análisis y discusión.....	36
3	CAPÍTULO III CONCLUSIONES .....	39
	REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	41
	ANEXOS .....	33

## ÍNDICE DE TABLAS

<b>Tabla N° 1</b>	Visitantes internacionales, por modo de transporte .....	8
<b>Tabla N° 2</b>	Chuquisaca: salida de visitantes internacionales vía aérea .....	10
<b>Tabla N° 3</b>	¿Cuál es su edad? .....	21
<b>Tabla N° 4</b>	¿Cuál es su sexo?.....	22
<b>Tabla N° 5</b>	¿Cuál es su nivel de educación? .....	23
<b>Tabla N° 6</b>	¿Conoce usted el impuesto aplicado a las salidas aéreas al exterior? .....	24
<b>Tabla N° 7</b>	En caso de conocer el impuesto, ¿sabe usted cuál es el monto que se debe pagar? .....	26
<b>Tabla N° 8</b>	¿Cómo ha obtenido información sobre el impuesto a las salidas aéreas al exterior? .....	29
<b>Tabla N° 9</b>	¿Qué tan importante cree usted que es conocer el impuesto a las salidas aéreas al exterior antes de viajar? .....	31
<b>Tabla N° 10</b>	¿Ha decidido no viajar al exterior debido al impuesto a las salidas aéreas? .....	32

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

<b>Gráfico N° 1</b>	Pregunta 9: Edad .....	<b>21</b>
<b>Gráfico N° 2</b>	Pregunta 10: Sexo .....	<b>22</b>
<b>Gráfico N° 3</b>	Pregunta 11: Nivel de educación .....	<b>23</b>
<b>Gráfico N° 4</b>	Pregunta 1: Conocimiento del impuesto aplicado a las salidas aéreas al exterior .....	<b>25</b>
<b>Gráfico N° 5</b>	Pregunta 2: Conocimiento del monto que se debe pagar .....	<b>27</b>
<b>Gráfico N° 6</b>	Pregunta 3: Medios de información sobre el ISAE .....	<b>29</b>
<b>Gráfico N° 7</b>	Pregunta 4: Importancia de conocer el ISAE antes de viajar .....	<b>31</b>
<b>Gráfico N° 8</b>	Pregunta 7: Decisión de no viajar al exterior debido al ISAE .....	<b>35</b>

## ÍNDICE DE ILUSTRACIONES

<b>Ilustración N° 1</b> Impuesto a las salidas aéreas al exterior .....	14
---	----

## ÍNDICE DE ANEXOS

<b>Anexo N° 1</b> Encuesta sobre el conocimiento del impuesto a las salidas aéreas al exterior y sus efectos en los usuarios que viajan fuera del país.....	33
---	----

## RESUMEN

El impuesto a las salidas aéreas al exterior es un tema relevante en la ciudad de Sucre, tanto desde el punto de vista fiscal como económico. Este impuesto se aplica a los ciudadanos que realizan viajes fuera del país y tiene como objetivo generar ingresos fiscales y regular los flujos de salidas al exterior. Con el fin de comprender mejor este impuesto y evaluar el nivel de conocimiento en la población de Sucre, se realizó un estudio descriptivo con enfoque cuantitativo. El estudio se basó en datos secundarios proporcionados por instituciones estatales y en datos primarios recopilados a través de una encuesta. Su objetivo principal fue analizar el impuesto a las salidas aéreas al exterior y el grado de conocimiento en la población de Sucre. Este impuesto se aplica a los viajes internacionales realizados desde Sucre y su importancia radica tanto en la generación de ingresos para el Estado como en su impacto en el costo total de los viajes de los ciudadanos.

Los resultados del análisis realizado en el año 2023 revelaron un nivel significativo de conocimiento y percepción sobre el impuesto entre los usuarios que viajan fuera del país desde Sucre. Los participantes de la encuesta mostraron familiaridad con la existencia del impuesto y tenían claridad sobre su propósito y aplicabilidad.

En conclusión, es importante proporcionar información clara y precisa sobre el impuesto a las salidas aéreas al exterior en Sucre. Los ciudadanos deben estar plenamente informados sobre la naturaleza y las implicaciones de este impuesto, incluyendo su tasa, forma de pago y su impacto en el costo total del viaje. Además, se sugiere establecer medidas de información para garantizar el cumplimiento efectivo del impuesto, asegurando así una recaudación fiscal adecuada y manteniendo la equidad en el sistema tributario de la ciudad.

# CAPITULO I

## INTRODUCCIÓN

### 1.1. Antecedentes

En Bolivia, el sistema tributario es uno de los pilares más importantes de la economía, ya que se encarga de fijar, cobrar y administrar los impuestos necesarios para financiar los gastos del Estado. Gracias a estos impuestos, se pueden financiar obras públicas como carreteras, estaciones eléctricas, aeropuertos, y cubrir los gastos en áreas como la salud, educación, seguridad y ayudas sociales, entre otros.

El Servicio de Impuestos Nacionales (SIN) es el encargado de efectuar el cobro y la recaudación en efectivo y valores de mercado de los impuestos en Bolivia. El sistema tributario es una herramienta fundamental en el financiamiento del gasto público y ayuda a reducir la deuda externa e interna de un país. Sin embargo, algunos consideran que la carga fiscal que recae sobre el contribuyente es excesiva y limita la capacidad de los gobiernos para continuar con sus políticas.

El tema de la tributación y la recaudación de impuestos ha sido objeto de estudio en diferentes países del mundo, y Bolivia no es la excepción. En este sentido, existen diversos estudios que han abordado temas relacionados con el sistema tributario boliviano y sus diferentes impuestos.

Un estudio realizado por Acosta et al. (2017) analizó la distribución de la carga tributaria en Bolivia y su impacto en la pobreza. Los autores concluyeron que el sistema tributario boliviano es regresivo, es decir, que las personas de menores ingresos aportan una mayor proporción de sus ingresos en impuestos que las personas de mayores ingresos. Asimismo, el estudio señaló la necesidad de mejorar la eficiencia y la equidad del sistema tributario para reducir la pobreza y la desigualdad en el país.

Por otro lado, un estudio realizado por la Fundación Milenio (2017) analizó la situación del sistema tributario boliviano en relación con los Objetivos de Desarrollo Sostenible (ODS) de la Agenda 2030 de las Naciones Unidas. El estudio concluyó que el sistema tributario boliviano

aún tiene importantes desafíos para cumplir con los ODS, y señaló la necesidad de mejorar la recaudación fiscal y la eficiencia del sistema tributario para alcanzar los objetivos de desarrollo sostenible en el país.

En relación al impuesto a las salidas aéreas al exterior, existen pocos estudios en Bolivia que aborden este tema en particular. Sin embargo, un estudio realizado por la Autoridad de Fiscalización y Control Social de Empresas (AEMP) en 2019 analizó el impacto de este impuesto en la economía boliviana. Los resultados del estudio indicaron que el impuesto a las salidas aéreas al exterior tiene un impacto positivo en la recaudación fiscal del país, y que su eliminación tendría un impacto negativo en la economía boliviana.

Porcel (2017) analiza el Impuesto a las Salidas al Exterior (ISAE), el cual se encuentra dentro del marco general de impuestos en Bolivia. La alícuota de este impuesto es un importe fijo que se actualiza anualmente de acuerdo a la variación de la Unidad de Fomento a la Vivienda (UFV) y se publica mediante decretos supremos dictados.

Según Roja Huayta (2018) (2016) El ISAE representa solamente el 0.01% del total de los tributos recaudados en Bolivia y su aplicación presenta ciertas limitaciones para la captación de los recursos necesarios. Por un lado, únicamente están sujetas al ISAE las personas que salen de Bolivia por vía aérea. Por otro lado, las personas de nacionalidad boliviana o extranjeras que permanecen en territorio boliviano menos o igual a 90 días no están obligadas a pagar el ISAE.

En conclusión, el análisis del ISAE es importante para comprender su impacto en la recaudación fiscal y su aplicación en el contexto tributario boliviano

## **1.2. Justificación**

Estudiar y analizar el impuesto a las salidas aéreas al exterior y el grado de conocimiento en la población de la ciudad de Sucre es una investigación relevante porque permitirá conocer el nivel de información que tienen los usuarios sobre este impuesto, que puede tener un impacto significativo en los costos de los viajes al exterior.

En muchos casos, los usuarios pueden no estar conscientes de la existencia del impuesto o de su monto, lo que puede llevar a confusiones y malentendidos que afectan negativamente su experiencia de viaje. Además, el desconocimiento del impuesto puede impedir que los usuarios realicen una planificación adecuada de sus gastos y presupuestos de viaje, lo que puede generar gastos inesperados y afectar su capacidad de disfrutar plenamente de su experiencia de viaje.

Por otro lado, la investigación también permitirá identificar las fuentes de información que utilizan los usuarios para informarse sobre el impuesto y evaluar su nivel de confianza en dicha información. Esto es importante porque puede haber información errónea o incompleta en algunos canales de comunicación o medios, lo que puede afectar negativamente el conocimiento y comprensión de los usuarios sobre el impuesto.

### **1.3. Metodología**

#### **1.3.1. Enfoque de investigación**

La presente investigación tiene un enfoque cualitativo. se define como un método que se enfoca en la comprensión de fenómenos desde una perspectiva holística, explorando los significados y experiencias de los participantes en su contexto natural. Este enfoque se caracteriza por el uso de técnicas no numéricas para recolectar y analizar datos, como entrevistas, observaciones y análisis de contenido, con el objetivo de obtener una visión profunda y detallada de la realidad estudiada. Sampieri, (2014),

Con este enfoque se logró un análisis integral, dado que se vincula los aspectos cuantificables de la investigación y de la misma manera la interpretación de los datos que se recogieron de los viajeros en el aeropuerto de Alcantarí de la ciudad de Sucre

#### **1.3.2. Tipo de investigación**

Se trata de una investigación de tipo descriptivo, que busca evaluar el grado de conocimiento del impuesto aplicado a las salidas aéreas al exterior en usuarios que viajan fuera del país.

### **1.3.3. Métodos**

#### **1.3.3.1. Método Deductivo:**

El método deductivo se basa en la formulación de una hipótesis a partir de una teoría general, para luego contrastarla con los resultados de la investigación (Sampieri, 2014, pág. 46).

En la investigación propuesta, se partió de la teoría general de que el conocimiento del impuesto aplicado a las salidas aéreas al exterior tenía un impacto en la planificación de los gastos de viaje. Se asumió que los usuarios que tenían un mayor conocimiento del impuesto eran aquellos que planificaban mejor sus gastos de viaje.

#### **1.3.4. Método Inductivo**

El método inductivo parte de la observación de hechos específicos para llegar a una conclusión general (Sampieri, 2014, pág. 45).

En la investigación propuesta, se partió de la observación empírica del grado de conocimiento del impuesto aplicado a las salidas aéreas al exterior en usuarios que viajaban fuera del país desde Sucre. Se analizó el nivel de conocimiento que tenían estos usuarios sobre dicho impuesto.

##### **1.3.4.1. Método Analítico**

El método analítico descompone un fenómeno en sus partes constituyentes para analizar cada una por separado (Sampieri, 2014, pág. 35).

En la investigación se descompuso el conocimiento del impuesto aplicado a las salidas aéreas al exterior en diferentes aspectos, tales como el conocimiento del monto del impuesto, la comprensión de la justificación del impuesto y la fuente de información utilizada para obtener información sobre el impuesto. Posteriormente, se analizaron cada uno de estos aspectos por separado para obtener una visión más detallada del conocimiento del impuesto por parte de los usuarios.

#### **1.3.4.2. Método Sintético**

El método sintético parte del análisis de las partes constituyentes de un fenómeno para obtener una visión general del mismo (Sampieri, 2014, pág. 35).

En la investigación una vez que se analizó cada uno de los aspectos del conocimiento del impuesto aplicado a las salidas aéreas al exterior por separado, se sintetizaron los resultados obtenidos para obtener una visión general del conocimiento del impuesto por parte de los usuarios que viajaban fuera del país desde Sucre.

#### **1.3.5. Técnicas e instrumentos de recolección de datos**

##### **1.3.5.1. La encuesta**

Se utilizaron encuestas estructuradas para recolectar los datos necesarios. La encuesta es un instrumento que permite levantar información cuantitativa, es muy amplia y su uso permite principalmente medir hechos sociales, económicos entre otros (Sampieri, 2014, pág. 24).

En la investigación propuesta, la encuesta se diseñó para evaluar el grado de conocimiento de los usuarios sobre el impuesto aplicado a las salidas aéreas al exterior, así como para identificar las fuentes de información que utilizaban los usuarios para informarse sobre el impuesto.

##### **1.3.6. Análisis de datos**

En la investigación propuesta, los datos recolectados se analizaron mediante técnicas estadísticas descriptivas, como frecuencias, porcentajes, medias y desviaciones estándar. También se utilizaron técnicas estadísticas inferenciales, como pruebas de hipótesis y análisis de correlación, para evaluar las relaciones entre las variables estudiadas.

##### **1.3.7. Población y muestra**

En la investigación propuesta, la población estuvo compuesta por usuarios que viajaban fuera del país desde el aeropuerto de Sucre. La muestra seleccionada fue no probabilística, es decir, no se aplicó ningún tipo de muestreo estadístico, sino que los encuestados fueron voluntarios, y

la aplicación de la encuesta se realizó en el Aeropuerto Juana Azurduy de Padilla de la ciudad de Sucre. En total, se lograron realizar 87 encuestas, de las cuales 55 fueron a hombres y 32 a mujeres.

#### **1.4. Objetivos**

##### **1.4.1. Objetivo general**

Estudiar y analizar el impacto del impuesto a las salidas aéreas al exterior en la población de la ciudad de Sucre, evaluando su grado de conocimiento sobre y cómo influye en sus decisiones de viaje.

##### **1.4.2. Objetivos específicos**

Describir el nivel de conocimiento que tienen los usuarios de la ciudad de Sucre sobre el impuesto a las salidas aéreas al exterior, evaluando las diferencias según factores como la edad, el género y el nivel de educación.

Determinar las fuentes de información que utilizan los usuarios de la ciudad de Sucre para informarse acerca del impuesto a las salidas aéreas al exterior.

Evaluar si el impuesto a las salidas aéreas al exterior influye en los costos de viaje de los usuarios de la ciudad de Sucre, y en sus decisiones de viaje.

## **CAPÍTULO II**

### **DESARROLLO**

#### **2.1. Marco teórico contextual**

##### **2.1.1. Marco contextual**

###### **2.1.1.1. Ubicación geográfica del Municipio de Sucre**

Sucre Geográficamente, se sitúa a 2750 msnm, en una cabecera de valles de clima cálido y seco. Se sitúa en la provincia de Oropeza del departamento de Chuquisaca, al pie de los cerros Sica Sica y Churuquilla, cordillera oriental de Los Andes. Cerca de donde las cadenas montañosas de Los Andes pierden altura y proveen un clima cálido y seco de cabecera de valle. Su localización coincide con la divisoria hidrográfica de los sistemas Amazonas (ríos Chico y Grande) y la Cuenca del Plata (ríos Cachimayu y Pilcomayo) (Cideu, 2023, pág. 29)

###### **2.1.1.2. Datos socio demográficos del Municipio de Sucre**

Sucre ocupa el quinto lugar en población a nivel de ciudades capitales, con 284.536 habitantes según proyecciones a 2017, de esta cifra 51,5% es mujer y 48,5%, hombre, dio a conocer el Instituto Nacional de Estadística, con motivo de recordarse 479 años de fundación de esta región que fue escenario de las batallas por la independencia del Alto Perú.

En el censo de 1831, durante el gobierno de Andrés de Santa Cruz, el departamento de Chuquisaca tenía 112.590 habitantes y para el 2020 alcanzará a aproximadamente 637.013 habitantes, en tanto que el municipio de Sucre llegará a tener cerca de 295.476 habitantes (Cideu, 2023, pág. 29).

###### **2.1.1.3. Extensión territorial**

La ciudad de Sucre tiene una extensión territorial de aproximadamente 1.876,91 kilómetros cuadrados. Además, tiene ocho distritos, cinco urbanos y tres rurales. La ciudad de Sucre es la capital constitucional de Bolivia y la capital departamental del Departamento de Chuquisaca.

#### 2.1.1.4. Ingresos visitantes internacionales

**Tabla N° 1**  
**Visitantes internacionales, por modo de transporte y tipo de visitante, según año y mes,**  
**2020 – 2023**

PERIODO	AÉREO		
	NACIONAL	EXTRANJERO	TOTAL
<b>2020</b>	<b>145.920</b>	<b>107.527</b>	<b>253.447</b>
Enero	46.342	33.842	80.184
Febrero	35.597	36.024	71.621
Marzo	18.437	15.530	33.967
Abril	553	105	658
Mayo	1.144	98	1.242
Junio	508	128	636
Julio	788	176	964
Agosto	1.066	329	1.395
Septiembre	3.798	1.819	5.617
Octubre	8.238	4.520	12.758
Noviembre	6.134	3.602	9.736
Diciembre	23.315	11.354	34.669
<b>2021<sup>(p)</sup></b>	<b>207.822</b>	<b>127.191</b>	<b>335.013</b>
Enero	17.879	9.619	27.498
Febrero	12.911	7.486	20.397
Marzo	11.343	7.533	18.876
Abril	9.423	6.153	15.576
Mayo	11.843	7.599	19.442
Junio	13.464	8.396	21.860
Julio	18.380	10.776	29.156
Agosto	18.137	11.762	29.899
Septiembre	18.237	11.212	29.449
Octubre	21.122	13.216	34.338
Noviembre	23.807	14.530	38.337
Diciembre	31.276	18.909	50.185
<b>2022<sup>(p)</sup></b>	<b>339.398</b>	<b>264.174</b>	<b>603.572</b>
Enero	27.772	16.351	44.123
Febrero	21.156	17.093	38.249
Marzo	23.568	17.741	41.309
Abril	23.203	18.939	42.142
Mayo	26.642	20.272	46.914
Junio	22.109	22.055	44.164
Julio	32.629	27.318	59.947
Agosto	28.009	24.970	52.979

PERIODO	AÉREO		
	NACIONAL	EXTRANJERO	TOTAL
<b>Septiembre</b>	28.950	24.206	53.156
<b>Octubre</b>	31.237	25.869	57.106
<b>Noviembre</b>	33.595	20.249	53.844
<b>Diciembre</b>	40.528	29.111	69.639
<b>2023<sup>(p)</sup></b>	<b>121.406</b>	<b>112.915</b>	<b>234.321</b>
<b>Enero</b>	40.833	28.214	69.047
<b>Febrero</b>	28.592	29.711	58.303
<b>Marzo</b>	26.698	29.320	56.018
<b>Abril</b>	25.283	25.670	50.953

**Fuente:** (INE, 2023)

La tabla muestra la cantidad de pasajeros transportados por vía aérea en periodos mensuales y anuales, tanto a nivel nacional como internacional, para los años 2020, 2021, 2022 y 2023 (proyectado). Los datos indican que la cantidad de pasajeros nacionales transportados en avión es mayor que la cantidad de pasajeros internacionales en todos los periodos.

En 2020, se transportaron un total de 253.447 pasajeros, de los cuales 145.920 fueron nacionales y 107.527 fueron internacionales. Los meses con mayor cantidad de pasajeros transportados fueron en diciembre, con un total de 34.669 pasajeros, mientras que el mes con menos cantidad de pasajeros transportados fue en abril, con un total de 658 pasajeros.

En 2021, se proyecta un aumento en la cantidad de pasajeros transportados respecto al año anterior, con un total de 335.013 pasajeros, de los cuales 207.822 son nacionales y 127.191 son internacionales. Los meses con mayor cantidad de pasajeros transportados fueron en diciembre, con un total de 50.185 pasajeros, mientras que el mes con menos cantidad de pasajeros transportados fue en febrero, con un total de 20.397 pasajeros.

Para el año 2022, se proyecta un aumento significativo en la cantidad de pasajeros transportados, con un total de 603.572 pasajeros, de los cuales 339.398 son nacionales y 264.174 son internacionales. Los meses con mayor cantidad de pasajeros transportados fueron en diciembre, con un total de 69.639 pasajeros, mientras que el mes con menos cantidad de pasajeros transportados fue en febrero, con un total de 38.249 pasajeros.

Finalmente, para el año 2023, se espera una disminución en la cantidad de pasajeros transportados respecto al año anterior, con un total de 234.321 pasajeros, de los cuales 121.406 son nacionales y 112.915 son internacionales. Los meses con mayor cantidad de pasajeros transportados fueron en enero, con un total de 69.047 pasajeros, mientras que el mes con menos cantidad de pasajeros transportados fue en abril, con un total de 50.953 pasajeros.

#### 2.1.1.5. Salida de visitantes internacionales

**Tabla N° 2**  
**Chuquisaca: salida de visitantes internacionales vía aérea, aeropuerto Alcantarí, según año y mes, 2020 - 2023**

PERIODO	ALCANTARI (CHUQUISACA)			TOTAL
	NACIONAL	EXTRANJERO	TOTAL	
<b>2020</b>				<b>255.372</b>
Enero				79.028
Febrero				63.224
Marzo				39.528
Abril				1.820
Mayo				1.504
Junio				2.782
Julio				3.442
Agosto				4.137
Septiembre				6.722
Octubre				14.147
Noviembre				10.130
Diciembre				28.908
<b>2021<sup>(D)</sup></b>				<b>332.071</b>
Enero				25.578
Febrero				20.590
Marzo				19.567
Abril				16.848
Mayo				20.283
Junio				24.266
Julio				25.871
Agosto				29.914
Septiembre				31.857
Octubre				33.773
Noviembre				38.236

PERIODO	ALCANTARI (CHUQUISACA)			TOTAL
	NACIONAL	EXTRANJERO	TOTAL	
Diciembre				45.288
<b>2022<sup>(D)</sup></b>		<b>104</b>	<b>104</b>	<b>608.839</b>
Enero				43.120
Febrero				37.126
Marzo				43.436
Abril				45.362
Mayo		68	68	47.761
Junio				48.234
Julio				53.100
Agosto				57.080
Septiembre				55.997
Octubre		36	36	57.308
Noviembre				55.658
Diciembre				64.657
<b>2023<sup>(D)</sup></b>				<b>235.777</b>
Enero				68.854
Febrero				51.567
Marzo				59.458
Abril				55.898

**Fuente:** (INE, 2023)

La tabla muestra el número de visitantes internacionales que salen del aeropuerto Alcantarí en Chuquisaca, desglosado por mes y año, en el período comprendido entre 2020 y 2023.

En 2020, se registró un total de 255.372 visitantes internacionales que salieron del aeropuerto Alcantarí, de los cuales no se especifica la cantidad de nacionales y extranjeros. En cuanto a los meses, diciembre fue el mes con mayor cantidad de visitantes internacionales que salieron del aeropuerto, con un total de 28.908, mientras que abril y mayo fueron los meses con menor cantidad de visitantes internacionales, con un total de 1.820 y 1.504, respectivamente.

Para el año 2021, se proyecta un aumento en la cantidad de visitantes internacionales que salen del aeropuerto Alcantarí, con un total de 332.071. Los meses con mayor cantidad de visitantes internacionales que salen del aeropuerto son diciembre, con un total de 45.288, y octubre, con un total de 33.773.

En 2022, se espera un aumento significativo en la cantidad de visitantes internacionales que salen del aeropuerto, con un total de 608.839. Los meses con mayor cantidad de visitantes internacionales que salen del aeropuerto son diciembre, con un total de 64.657, y agosto, con un total de 57.080.

Finalmente, para el año 2023, se observa una disminución en la cantidad de visitantes internacionales que salen del aeropuerto Alcantarí, con un total de 235.777. Los meses con mayor cantidad de visitantes internacionales que salen del aeropuerto son marzo, con un total de 59.458, y enero, con un total de 68.854.

#### **2.1.1.6. Marco normativo**

##### **2.1.1.7. (Ley N° 843, 1986)**

. ARTICULO 106.- Créase un impuesto sobre toda salida al exterior del país por vía aérea de personas naturales residentes en Bolivia, con excepción de los diplomáticos y personas con este status.

Dicho impuesto será de Bs. 120 (CIENTO VEINTE BOLIVIANOS 00/100) por cada salida aérea al exterior. Este monto será actualizado a partir del 1° de enero de cada año por la administración Tributaria, de acuerdo a la variación del tipo de cambio de la moneda nacional respecto al Dólar Estadounidense.

##### **2.1.1.8. Decreto Supremo N.º 22556 Reglamentario del ISAE**

El Decreto Supremo N° 22556 regula el Impuesto a las Salidas Aéreas al Exterior (ISAE) en Bolivia. El artículo 1 establece que este impuesto se aplica a todos los viajes de pasajeros desde cualquier punto del país al exterior, por cualquier medio de transporte aéreo, nacional o extranjero, siempre que los pasajeros hayan originado su viaje en territorio nacional. El artículo 2 establece quiénes son los sujetos pasivos del impuesto y las exenciones correspondientes. El artículo 3 regula la percepción del impuesto y designa a las líneas aéreas como agentes de percepción que deben empobzar mensualmente el impuesto percibido al Fisco. El artículo 4 establece las responsabilidades de las líneas aéreas en el control y verificación del pago del

impuesto, y el artículo 5 señala que el hecho generador del impuesto es el momento del embarque del pasajero a la aeronave en el aeropuerto.

El Decreto Supremo N° 22556 regula el impuesto que deben pagar los pasajeros que salen del país en vuelos internacionales y establece las obligaciones de las líneas aéreas como agentes de percepción y control en la aplicación de este impuesto. Además, define las exenciones correspondientes y establece el momento del embarque como el hecho generador del impuesto.

#### **2.1.1.9. Ley del deporte Ley 2770 (7-Julio-2004)**

El artículo 31 de la Ley del Deporte Ley 2770 establece una excepción en el Impuesto a las Salidas Aéreas al Exterior (ISAE) en Bolivia. Este artículo amplía la excepción establecida en el primer párrafo del Artículo 106° de la Ley N° 843, texto ordenado vigente, quedando el texto de la siguiente manera:

"Artículo 106°. Créase un impuesto sobre toda salida al exterior del país por vía aérea, de personas naturales residentes en Bolivia, con excepción de los diplomáticos, personas con este estatus y miembros de las delegaciones deportivas que cumplan actividades en representación oficial del país".

El artículo 31 de la Ley del Deporte establece una excepción en el ISAE para los miembros de las delegaciones deportivas que cumplan actividades en representación oficial del país y que salgan al exterior por vía aérea. Esto significa que estos deportistas no estarán sujetos al pago de este impuesto al momento de salir del país. Es importante destacar que esta excepción se aplica solo a las delegaciones que representen oficialmente al país.

#### **2.1.1.10. Resolución normativa de directorio N° 10220000029 R-0011-01**

La Resolución Normativa de Directorio N° 10220000029 R-0011-01 actualiza el monto del Impuesto a las Salidas Aéreas al Exterior (ISAE) para la gestión 2023 en Bolivia. La resolución fue emitida por el Presidente Ejecutivo a.i. del Servicio de Impuestos Nacionales, en uso de las facultades conferidas por el artículo 64 de la Ley N° 2492, de 2 de agosto de 2003, Código Tributario Boliviano.

El artículo único de la resolución establece que el monto del impuesto a las salidas aéreas al exterior (ISAE) para la gestión 2023 será actualizado a Bs367.- (trescientos sesenta y siete 00/100 bolivianos). Es importante tener en cuenta que la resolución es específica para la gestión 2023 y que el monto del impuesto puede variar en años posteriores, de acuerdo a las necesidades del país y a las decisiones del Servicio de Impuestos Nacionales.

#### **2.1.1.11. Impuesto a las salidas aéreas al exterior (ISAE)**

El ISAE es aplicable a toda salida al exterior del país por vía aérea, de personas naturales residentes en Bolivia. este impuesto debe pagarse, aunque los billetes o pasajes sean adquiridos en el exterior del país, siempre que los pasajeros originen su viaje en territorio nacional.

#### **Exención a este impuesto**

Están exentos del pago de este impuesto los diplomáticos, miembros de las delegaciones deportivas en representación del país.

También se encuentran exentas del impuesto las personas que conforman la tripulación de los vuelos comerciales al exterior, debidamente autorizada.

#### **Características de este impuesto**

- Se designa agentes de percepción del ISAE, a las líneas aéreas que operan en el país y realizan vuelos internacionales desde Bolivia al exterior.
- El ISAE, estará incluido en el billete aéreo, detallándose el impuesto de forma separada.
- Este impuesto está en ocasiones con un stiker en el boleto aéreo como se muestra en la imagen

#### **Ilustración N° 1 Impuesto a las salidas aéreas al exterior**



**Fuente:** (Impuesto, 2023)

### **Control y verificación del ISAE**

Las líneas aéreas son las responsables de controlar el pago del ISAE.

Cuando se presenten exenciones, la línea aérea verificará y expresará su conformidad, con la leyenda exento Para este efecto, el SIN mediante normativa establecerá las condiciones y requisitos para la verificación de la exención.

### **Alícuota, vencimiento y formulario del (ISAE)**

El Art. 2 de la Ley N° 2047, establece que dicho impuesto será de Bs. 120.00 por cada salida aérea al exterior, monto que será actualizado a partir del 1 de enero de cada año por el Servicio de Impuestos Nacionales, de acuerdo a la variación del tipo de cambio de la variación de las UFV. La alícuota actual para la gestión 2023 es de Bs. 367.

Este impuesto deberá ser declarado y pagado en forma mensual, en el plazo de vencimiento establecido, de acuerdo al último dígito de su NIT.

En los periodos mensuales en los que no hubiera correspondido la percepción del ISAE, los Agentes de Percepción no estarán obligados a presentar el Formulario 272.

El Impuesto a las Salidas Aéreas al Exterior (ISAE) en Bolivia es aplicable a toda salida al exterior del país por vía aérea, de personas naturales residentes en Bolivia, aunque los billetes o pasajes sean adquiridos en el exterior, siempre que los pasajeros hayan originado su viaje en territorio nacional. Sin embargo, existen exenciones para los diplomáticos, miembros de las delegaciones deportivas en representación del país y las personas que conforman la tripulación de los vuelos comerciales al exterior debidamente autorizados.

Las líneas aéreas que operan en el país y realizan vuelos internacionales desde Bolivia al exterior son designadas como agentes de percepción del ISAE. Este impuesto está incluido en el billete aéreo, detallándose por separado. Las líneas aéreas son responsables de controlar el pago del

ISAE y verificar la conformidad de las exenciones. Para este efecto, el Servicio de Impuestos Nacionales establece las condiciones y requisitos para la verificación de la exención.

El monto del ISAE es actualizado anualmente por el Servicio de Impuestos Nacionales, de acuerdo a la variación del tipo de cambio o de las Unidades de Fomento a la Vivienda (UFV). Para la gestión 2023, la alícuota del impuesto es de Bs. 367. Este impuesto debe ser declarado y pagado mensualmente, en el plazo de vencimiento establecido, según el último dígito del NIT del sujeto pasivo. Si en un periodo mensual no se hubiera percibido el ISAE, los agentes de percepción no estarán obligados a presentar el Formulario 272.

Huayta (2016) propone modificar el Artículo 2 del Decreto Supremo 22556, que regula las exenciones del impuesto a las salidas aéreas al exterior, para incrementar la recaudación y eximir de este impuesto a los turistas que ingresan a Bolivia. Según Huayta (2016), "la ciudadanía prefiere que los extranjeros paguen el impuesto a las salidas aéreas al exterior, sin importar la duración de su estadía en el país". Sin embargo, esto no contempla la exención para aquellos que permanezcan en el país por 14 días o menos. Por lo tanto, Huayta subraya la necesidad de socializar esta propuesta para asegurar su correcta implementación (p. 14).

Las líneas aéreas no pagan el Impuesto a las Salidas al Exterior (ISAE), sino los pasajeros

El Servicio de Impuestos Nacionales (SIN) aclara a la población en general que las líneas aéreas que operan en el país no pagan el Impuesto a las Salidas Aéreas al Exterior (ISAE), sino que se desempeñan como agentes de percepción de ese tributo, que pagan las personas de nacionalidad boliviana y los extranjeros residentes en Bolivia por más de 90 días cuando salen de territorio nacional por vía aérea. (Impuesto, 2023, pág. 26).

## **2.1.2. Marco teórico**

### **2.1.2.1. El impuesto a las salidas aéreas al exterior**

El impuesto a las salidas aéreas al exterior es un tributo que se aplica en varios países, y se cobra a los viajeros que salen del país utilizando el servicio de transporte aéreo. Este impuesto se

encuentra enmarcado dentro del ámbito de la política tributaria, y su objetivo principal es recaudar ingresos para el Estado.

Según Monroy (2014), el impuesto a las salidas aéreas al exterior es un tributo que se aplica en varios países de América Latina, y se encuentra dentro de la categoría de impuestos indirectos. Este autor indica que este impuesto tiene una tasa variable en función del país y que se cobra a los viajeros que salen del país utilizando el servicio de transporte aéreo.

Por otro lado, según Álvarez y Albornoz (2019) el impuesto a las salidas aéreas al exterior puede tener un impacto significativo en el costo total del viaje para los contribuyentes que lo pagan. Estos autores señalan que es importante que los gobiernos proporcionen información clara y precisa sobre el impuesto y su impacto en el costo total del viaje, para que los contribuyentes puedan tomar decisiones informadas sobre sus viajes al exterior.

#### **2.1.2.2. Educación tributaria**

Esta permite que los contribuyentes comprendan sus obligaciones fiscales y puedan cumplirlas de manera efectiva. Según Torgler y Schneider (2009), la educación tributaria es un elemento clave para mejorar la cultura tributaria y aumentar el cumplimiento voluntario de los contribuyentes.

Además de Torgler y Schneider (2009), existen otros autores que han investigado la importancia de la educación tributaria en el cumplimiento voluntario de las obligaciones fiscales. A continuación, se presentan dos de ellos:

Alm (2014) señala que la educación tributaria no solo es importante para mejorar la cultura tributaria, sino también para ayudar a los contribuyentes a comprender la complejidad del sistema tributario y las consecuencias de sus acciones en términos fiscales. Según Alm, la educación tributaria puede aumentar la confianza de los contribuyentes en el sistema tributario y reducir la evasión fiscal.

Vázquez Martínez (2015) señala que la educación tributaria puede ayudar a los contribuyentes a comprender la importancia de la equidad fiscal y a aceptar la necesidad de contribuir al

financiamiento del gasto público. Según Martínez-Vázquez, la educación tributaria puede promover una mayor comprensión de los beneficios y costos de los servicios públicos y aumentar la conciencia sobre los efectos redistributivos del sistema tributario.

### **2.1.2.3. Impacto del impuesto a las salidas aéreas al exterior**

Según Bird y Gendron (2014), los impuestos sobre los viajes pueden ser una fuente importante de ingresos fiscales, pero es necesario evaluar su efectividad en función de su capacidad para generar ingresos de manera justa y equitativa.

Bergman (2015) señala que este impuesto puede tener un impacto significativo en los viajeros y en la industria turística, y que su efectividad depende de varios factores, como la tasa impositiva, la forma de cobro y el uso de los ingresos generados.

Hines (2018) señala que los impuestos sobre los viajes pueden tener efectos significativos en los patrones de viaje y en la economía en general, y que es importante considerar cuidadosamente su diseño y su impacto en términos de equidad y eficiencia.

### **2.1.2.4. Definición de impuesto**

El impuesto se define como un tributo obligatorio que se debe pagar al Estado o a otra entidad pública por parte de las personas físicas o jurídicas que obtienen ingresos o que realizan ciertas actividades económicas. Este tributo se utiliza para financiar los gastos públicos y las políticas gubernamentales.

José Juan Sánchez González define el impuesto como "la prestación pecuniaria que se exige por la Administración pública a los ciudadanos, en virtud de una ley, con el fin de obtener los recursos necesarios para el sostenimiento del gasto público" (González, 2015, p. 41)

Eduardo García de Enterría define el impuesto como "un tributo que grava el patrimonio, la renta o el consumo de los ciudadanos, y que tiene como finalidad el sostenimiento de los gastos públicos" (Echevarría, 2020, p. 23).

Juan Ignacio Jiménez Blanco define el impuesto como "una prestación pecuniaria que el Estado exige a sus súbditos para el sostenimiento de los gastos públicos del Estado, sin contraprestación directa y en virtud de su poder soberano" (2016, pág. 32)

En resumen, el impuesto es un tributo obligatorio que se debe pagar al Estado o a otra entidad pública con el fin de obtener los recursos necesarios para el sostenimiento del gasto público. Según Sánchez González, García de Enterría y Jiménez Blanco, el impuesto grava el patrimonio, la renta o el consumo de los ciudadanos y no tiene contraprestación directa.

#### **2.1.2.5. Tasas**

Las tasas son tributos que se pagan por la utilización efectiva o potencial de servicios públicos específicos o por el ejercicio de actividades reguladas por el Estado. A diferencia de los impuestos, las tasas tienen una relación directa con la prestación de un servicio público o la realización de una actividad regulada.

Luis Cosculluela Montaner define las tasas como "tributos que gravan el uso de servicios públicos o la realización de actividades reguladas por la administración pública, y que tienen una relación directa con el coste del servicio o actividad" (Montaner, 2014, p. 311)

Juan Carlos Ferrero Muñoz: define las tasas como "tributos cuyo hecho imponible consiste en la utilización efectiva o potencial de servicios públicos específicos, o en la realización de actividades sometidas al control o tutela de la administración pública" (Ferrero Muñoz, 2016, p. 44).

Araceli Mangas Martín define las tasas como "tributos que se exigen por la prestación de un servicio público o por la realización de una actividad regulada, y que tienen una relación directa con el coste del servicio o actividad" (Martín, 2017, p. 56).

En general, las tasas son tributos que se pagan por la utilización efectiva o potencial de servicios públicos específicos o por el ejercicio de actividades reguladas por el Estado. Según los autores mencionados, las tasas tienen una relación directa con el coste del servicio o actividad y se diferencian de los impuestos por tener una contraprestación específica.

### **2.1.2.6. Aerolínea**

Una aerolínea es una empresa que se dedica al transporte de pasajeros y/o carga por medio de aviones. Las aerolíneas pueden ser nacionales o internacionales, y ofrecen servicios que van desde vuelos regionales hasta vuelos transcontinentales.

Según José Antonio Vázquez Mendoza define las aerolíneas como "empresas que se dedican al transporte de pasajeros y/o carga utilizando aviones, y que ofrecen servicios a nivel nacional e internacional" (Mendoza, 2015, p. 220).

Ángel Luis Arias Domínguez define las aerolíneas como "empresas especializadas en el transporte aéreo de pasajeros y mercancías, que operan en un mercado global y que emplean una gran variedad de aeronaves" (Domínguez, 2019, p. 29)

Manuel López Domínguez define las aerolíneas como "empresas que se dedican al transporte de pasajeros y/o mercancías por medio de aeronaves, y que ofrecen servicios a nivel nacional e internacional, conectando diferentes ciudades y países" (Domínguez, 2020, p. 35).

En tal sentido, una aerolínea es una empresa que se dedica al transporte de pasajeros y/o carga por medio de aviones. Según los autores mencionados, las aerolíneas operan a nivel nacional e internacional, y ofrecen una amplia variedad de servicios de transporte aéreo.

En resumen, las aerolíneas son fundamentales para la infraestructura global de transporte. Operan en un entorno competitivo y diverso, utilizando una variedad de aeronaves para conectar diferentes partes del mundo. La visión de estos autores destaca no solo la funcionalidad de las aerolíneas, sino también su impacto económico y social, subrayando su papel crucial en la globalización y el desarrollo contemporáneo.

## 2.2. Información y datos obtenidos

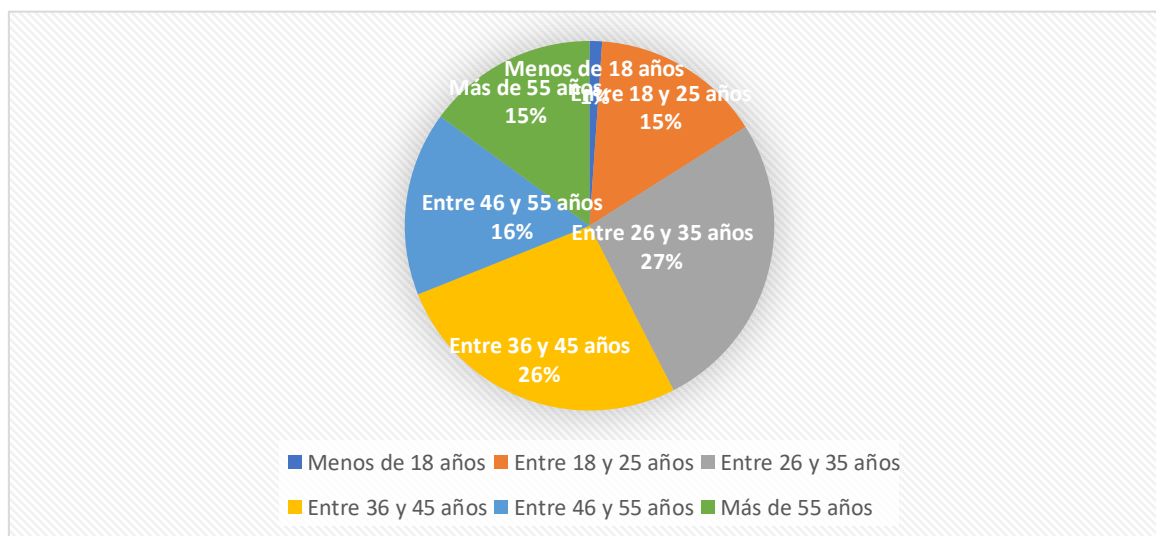
### 2.2.1. Nivel de conocimiento que tienen los usuarios sobre el impuesto a las salidas aéreas al exterior según diferentes factores, como la edad, el género y el nivel de educación.

**Tabla N° 3**  
**Pregunta 9: Edad**

Respuesta	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
Menos de 18 años	1	1,1%
Entre 18 y 25 años	13	14,9%
Entre 26 y 35 años	23	26,4%
Entre 36 y 45 años	23	26,4%
Entre 46 y 55 años	14	16,1%
Más de 55 años	13	14,9%

Fuente: Elaboración propia

**Gráfico N° 1**  
**Pregunta 9: Edad**



Fuente: elaboración propia

En la tabla se presentan seis categorías de edad diferentes, cada una con su frecuencia absoluta y su frecuencia relativa. La frecuencia absoluta indica cuántas personas se encuentran en cada categoría de edad. La frecuencia relativa indica la proporción de personas que se encuentran en cada categoría de edad con respecto al total de encuestados.

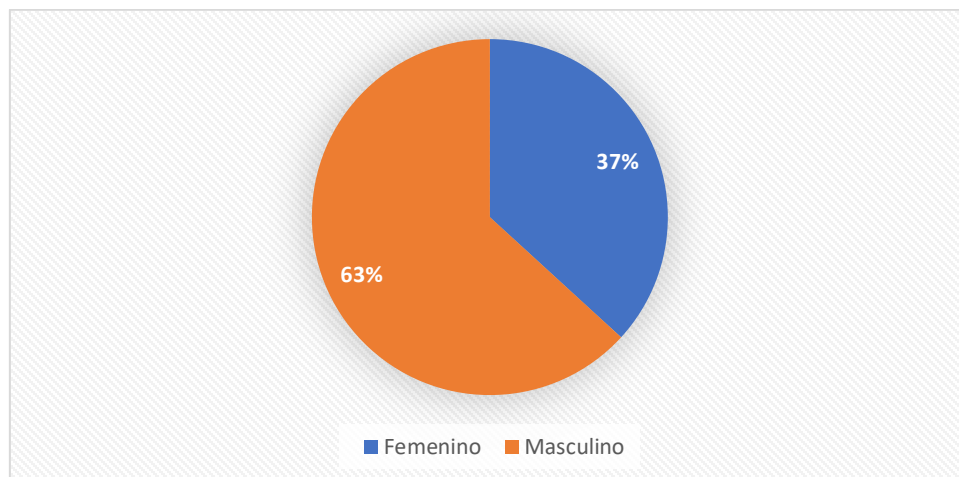
En la tabla, se puede observar que la mayoría de los encuestados tienen entre 26 y 45 años, ya que ambas categorías tienen la misma frecuencia absoluta (23) y la mayor frecuencia relativa (26.4%). Además, se puede ver que el grupo de 18 a 25 años y el grupo de más de 55 años tienen la misma frecuencia absoluta (13), pero la frecuencia relativa es diferente (14.9% y 14.9%, respectivamente). Esto sugiere que hay una distribución equilibrada de edades en la muestra.

Al analizar los datos con mayor profundidad, se observa que el grupo de 46 a 55 años tiene una frecuencia absoluta ligeramente menor (10), lo que representa el 11.5% de la muestra. Esto indica que, aunque hay una representación significativa en todos los grupos de edad, hay una disminución en la participación de personas entre 46 y 55 años. La similitud en la frecuencia relativa de los grupos de 18 a 25 años y de más de 55 años sugiere que la muestra incluye tanto a jóvenes adultos como a adultos mayores de manera equitativa. Este equilibrio en la distribución de edades puede proporcionar una perspectiva diversa y representativa de las opiniones y preferencias de la población encuestada, permitiendo obtener conclusiones más completas y variadas sobre el tema en cuestión.

**Tabla N° 4**  
**Pregunta 10: Sexo**

<b>Respuesta</b>	<b>Frecuencia Absoluta</b>	<b>Frecuencia Relativa</b>
<b>Femenino</b>	32	36,8%
<b>Masculino</b>	55	63,2%

**Fuente:** Elaboración propia  
**Gráfico N° 2**  
**Pregunta 10: Sexo**



**Fuente:** elaboración propia

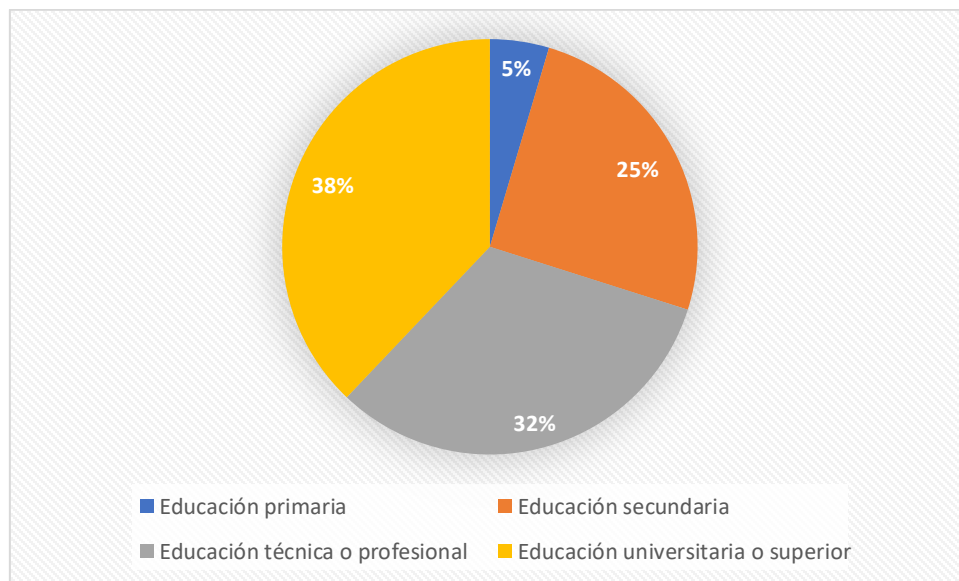
En la tabla se presentan dos categorías de sexo diferentes, cada una con su frecuencia absoluta y su frecuencia relativa. La frecuencia absoluta indica cuántas personas se identifican como hombres o como mujeres. En este caso, hay 55 personas que se identifican como hombres y 32 personas que se identifican como mujeres. La frecuencia relativa indica la proporción de personas que se identifican como hombres o como mujeres con respecto al total de encuestados. En este caso, el 63,2% de los encuestados se identifican como hombres y el 36,8% se identifican como mujeres.

**Tabla N° 5**  
**Pregunta 11: Nivel de educación**

<b>Respuesta</b>	<b>Frecuencia Absoluta</b>	<b>Frecuencia Relativa</b>
<b>Educación primaria</b>	4	4,6%
<b>Educación secundaria</b>	22	25,3%
<b>Educación técnica o profesional</b>	28	32,2%
<b>Educación universitaria o superior</b>	33	37,9%

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico N° 3**  
**Pregunta 11: Nivel de educación**



**Fuente:** Elaboración propia

En la tabla se presentan cuatro categorías de nivel educativo diferentes, cada una con su frecuencia absoluta y su frecuencia relativa. La frecuencia absoluta indica cuántas personas se encuentran en cada categoría de nivel educativo. En este caso, hay 4 personas que han completado la educación primaria, 22 personas que han completado la educación secundaria, 28 personas que han completado la educación técnica o profesional, y 33 personas que han completado la educación universitaria o superior.

La frecuencia relativa indica la proporción de personas que se encuentran en cada categoría de nivel educativo con respecto al total de encuestados. En este caso, el 4.6% de los encuestados han completado la educación primaria, el 25.3% han completado la educación secundaria, el 32.2% han completado la educación técnica o profesional, y el 37.9% han completado la educación universitaria o superior. Se puede observar que la mayoría de los encuestados han completado la educación técnica o profesional o la educación universitaria o superior, lo que sugiere que la muestra está compuesta principalmente por personas con un nivel educativo alto o medio-alto. Además, se puede ver que la proporción de personas que han completado la educación primaria es relativamente baja en comparación con los otros niveles educativos.

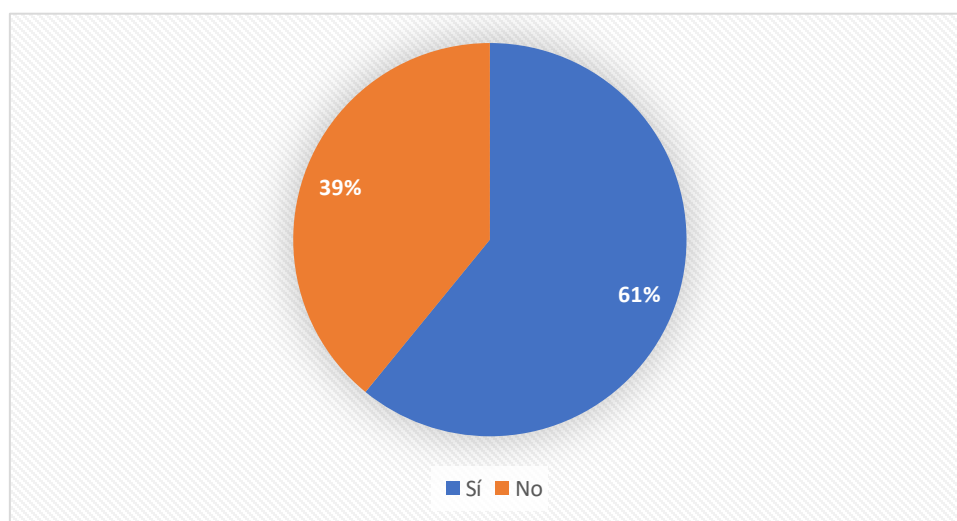
**Tabla N° 6**  
**Pregunta 1: Conocimiento del impuesto aplicado a las salidas aéreas al exterior**

Respuesta	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
Sí	53	60,9%
No	34	39,1%

Fuente: Elaboración propia

**Gráfico N° 4**

**Pregunta 1: Conocimiento del impuesto aplicado a las salidas aéreas al exterior**



Fuente: Elaboración propia

En la tabla se presentan dos categorías de respuesta diferentes, cada una con su frecuencia absoluta y su frecuencia relativa. La frecuencia absoluta indica cuántas personas conocen o no conocen el impuesto aplicado a las salidas aéreas al exterior. En este caso, 53 personas conocen el impuesto y 34 no lo conocen. La frecuencia relativa indica la proporción de personas que conocen o no conocen el impuesto con respecto al total de encuestados. En este caso, el 60,9% de los encuestados conocen el impuesto y el 39,1% no lo conocen. Se puede observar que la mayoría de los encuestados conocen el impuesto aplicado a las salidas aéreas al exterior, lo que sugiere que este tema es relativamente conocido en la población encuestada. Sin embargo, todavía hay un porcentaje significativo de encuestados que no conocen el impuesto, lo que

indica que puede haber una oportunidad de mejorar la información y la educación sobre este tema.

La mayoría de los encuestados conocen el impuesto aplicado a las salidas aéreas al exterior, lo que sugiere que este tema es relativamente conocido en la población encuestada. Sin embargo, el hecho de que aún haya un 39,1% de personas que no están familiarizadas con este impuesto señala una significativa falta de conocimiento sobre este tema. Esta falta de conocimiento podría deberse a varios factores, como la falta de difusión adecuada de información por parte de las autoridades, la complejidad del sistema fiscal, o simplemente la desinformación general en la población.

Esta disparidad en el conocimiento del impuesto ofrece una oportunidad clara para mejorar la educación y la comunicación sobre este tema. Una campaña informativa enfocada en educar a la población sobre la existencia y los detalles del impuesto podría ser beneficiosa. Las autoridades fiscales podrían utilizar diversos medios de comunicación, como campañas en redes sociales, talleres informativos en aeropuertos y oficinas de turismo, y colaboraciones con agencias de viajes para asegurar que la información llegue a un público más amplio.

Además, comprender por qué un porcentaje significativo de la población no conoce el impuesto puede ayudar a las autoridades a identificar y abordar las barreras informativas existentes. Por ejemplo, si se descubre que ciertos grupos demográficos, como los jóvenes o los residentes de áreas rurales, tienen un menor conocimiento del impuesto, las campañas informativas podrían adaptarse para abordar estas brechas específicas.

En resumen, aunque una mayoría de los encuestados están al tanto del impuesto a las salidas aéreas al exterior, la notable minoría que no lo conoce resalta la necesidad de mejorar la divulgación de información. Aumentar la conciencia y comprensión de este impuesto no solo podría asegurar un cumplimiento más generalizado, sino también promover una mayor transparencia y confianza en las políticas fiscales del país.

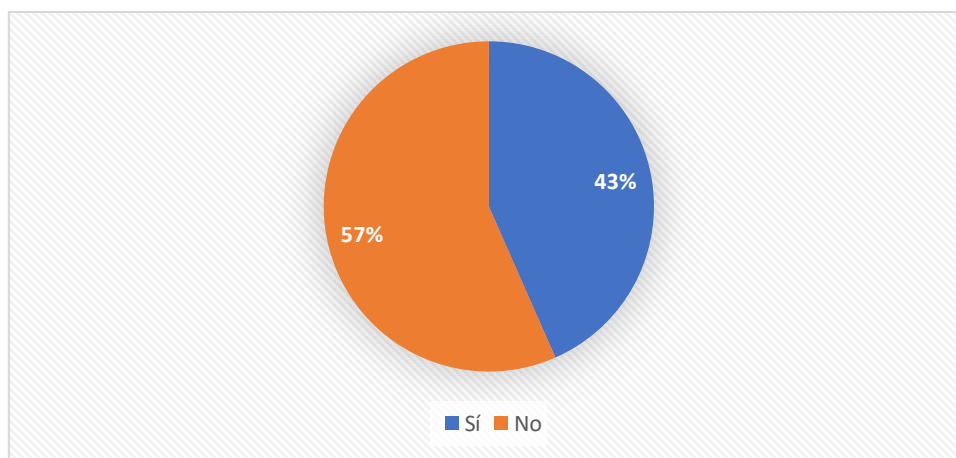
**Tabla N° 7**  
**Pregunta 2: Conocimiento del monto que se debe pagar**

Respuesta	Frecuencia Absoluta	Frecuencia Relativa
Sí	23	43,4%
No	30	56,6%

Fuente: Elaboración propia

Gráfico N° 5

Pregunta 2: Conocimiento del monto que se debe pagar



Fuente: Elaboración propia

En la tabla se presentan dos categorías de respuesta diferentes, cada una con su frecuencia absoluta y su frecuencia relativa. La frecuencia absoluta indica cuántas personas conocen o no conocen el monto del impuesto aplicado a las salidas aéreas al exterior. En este caso, 23 personas conocen el monto del impuesto y 30 no lo conocen. La frecuencia relativa indica la proporción de personas que conocen o no conocen el monto del impuesto con respecto al total de encuestados que conocen el impuesto. En este caso, el 43,4% de los encuestados que conocen el impuesto también conocen el monto que se debe pagar, mientras que el 56,6% no lo conocen. Se puede observar que una proporción significativa de los encuestados que conocen el impuesto no saben cuál es el monto que se debe pagar, lo que sugiere que puede haber una falta de información o educación sobre este tema. Sin embargo, es importante tener en cuenta que solo el 43,4% de los encuestados conocen el impuesto en primer lugar, lo que indica la necesidad de mejorar la educación y la información sobre este tema en la población encuestada.

Se puede observar que una proporción significativa de los encuestados que conocen el impuesto no saben cuál es el monto que se debe pagar, lo que sugiere que puede haber una falta de información o educación sobre este tema. Esta brecha en el conocimiento es particularmente preocupante porque indica que, aunque las personas pueden estar al tanto de la existencia del impuesto, no tienen una comprensión completa de sus implicaciones financieras. Esto podría llevar a confusiones y posibles incumplimientos involuntarios del pago del impuesto, lo que podría tener repercusiones tanto para los viajeros como para las autoridades fiscales.

La falta de conocimiento sobre el monto del impuesto puede deberse a varios factores, como la complejidad de la información fiscal, la falta de comunicación clara por parte de las autoridades, o la falta de interés del público en los detalles hasta que se enfrentan a la necesidad de pagar. Este hallazgo resalta la importancia de no solo informar a la población sobre la existencia del impuesto, sino también de proporcionar detalles claros y accesibles sobre el monto y el proceso de pago.

Además, el hecho de que solo el 43,4% de los encuestados conozcan el impuesto en primer lugar sugiere que hay una necesidad generalizada de mejorar la educación y la información sobre este tema en la población encuestada. Para abordar estas deficiencias, las autoridades podrían implementar campañas informativas más efectivas y accesibles, utilizando una variedad de canales de comunicación como medios digitales, anuncios en aeropuertos, y colaboración con agencias de viajes. También sería útil ofrecer recursos educativos, como folletos informativos y seminarios en línea, para ayudar a la población a comprender mejor los detalles del impuesto.

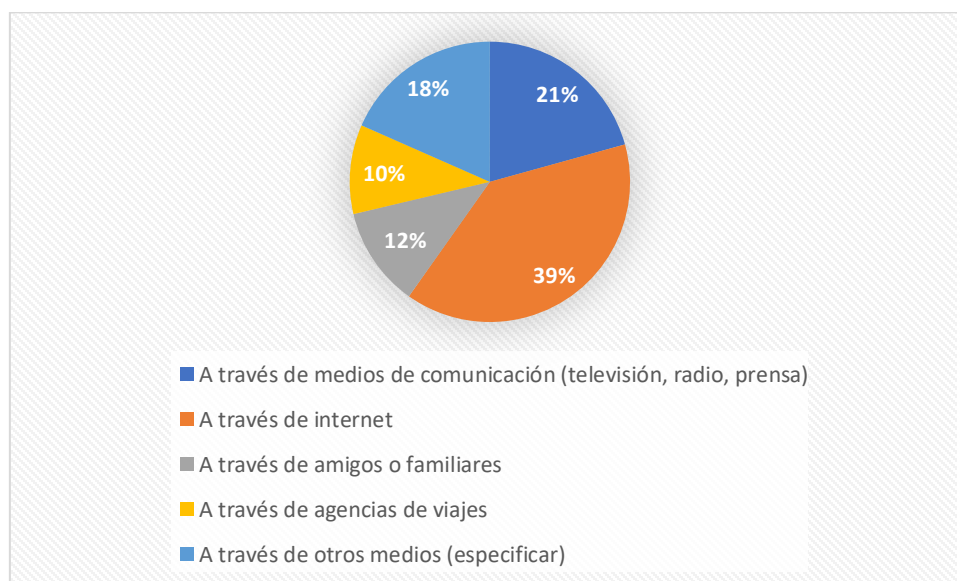
**2.2.2. Fuentes de información que utilizan los usuarios para informarse acerca del impuesto a las salidas aéreas al exterior**

**Tabla N° 8**  
**Pregunta 3: Medios de información sobre el ISAE**

<b>Respuesta</b>	<b>Frecuencia</b>	<b>Frecuencia</b>
<b>A través de medios de comunicación (televisión, radio, prensa)</b>	18	20,7%
<b>A través de internet</b>	34	39,1%
<b>A través de amigos o familiares</b>	10	11,5%
<b>A través de agencias de viajes</b>	9	10,3%
<b>A través de otros medios (especificar)</b>	16	18,4%

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico N° 6**  
**Pregunta 3: Medios de información sobre el ISAE**



**Fuente:** Elaboración propia

En la tabla se presentan cinco categorías de respuesta diferentes, cada una con su frecuencia absoluta y su frecuencia relativa. La frecuencia absoluta indica cuántas personas han obtenido información sobre el impuesto a través de cada medio específico. En este caso, se observa que la mayoría de los encuestados han obtenido información a través de internet (34 personas),

seguido por medios de comunicación (18 personas), otros medios no especificados (16 personas), amigos o familiares (10 personas) y agencias de viajes (9 personas).

La frecuencia relativa indica la proporción de personas que han obtenido información sobre el impuesto a través de cada medio específico con respecto al total de encuestados. En este caso, se puede ver que el 39,1% de los encuestados ha obtenido información a través de internet, el 20,7% a través de medios de comunicación, el 18,4% a través de otros medios no especificados, el 11,5% a través de amigos o familiares, y el 10,3% a través de agencias de viajes.

Se puede observar que la mayoría de los encuestados ha obtenido información sobre el impuesto a través de internet, lo que sugiere que este medio es el más utilizado para acceder a información sobre este tema. Además, es interesante ver que una proporción significativa de encuestados ha obtenido información a través de otros medios no especificados, lo que indica que puede haber una variedad de fuentes de información sobre este tema.

Además, es interesante ver que una proporción significativa de encuestados ha obtenido información a través de otros medios no especificados, lo que indica que puede haber una variedad de fuentes de información sobre este tema. Esto podría incluir desde folletos informativos en aeropuertos hasta conversaciones informales. La diversidad de estos "otros medios" sugiere que las estrategias de comunicación no deben ser unidimensionales; en lugar de eso, una combinación de métodos tradicionales y digitales podría ser más efectiva para abarcar todas las vías posibles de difusión de información.

El hecho de que un 20,7% de los encuestados haya obtenido información a través de medios de comunicación tradicionales subraya la continua relevancia de la televisión, la radio y la prensa escrita como fuentes de información. A pesar del auge de internet, estos medios siguen jugando un papel crucial, especialmente para aquellos que pueden no tener acceso regular a la red o que prefieren estos formatos más tradicionales.

**Tabla N° 9**

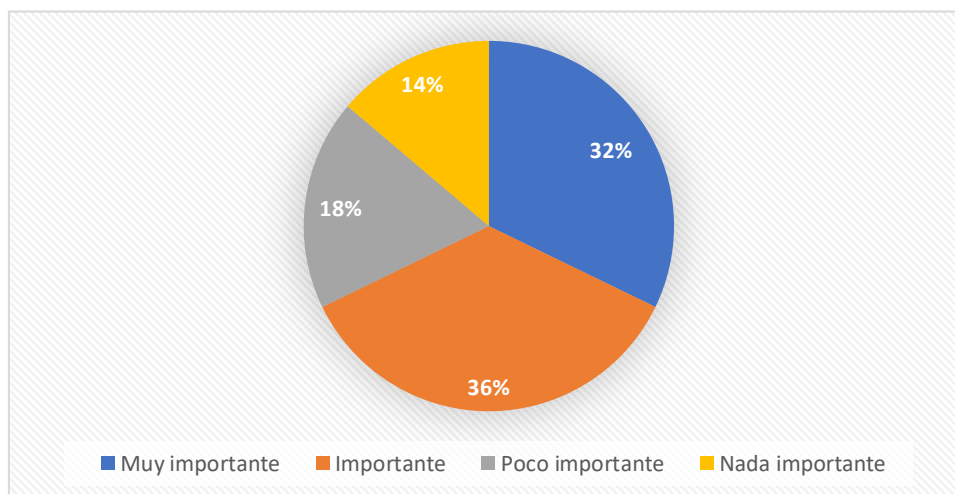
**Pregunta 4: Importancia de conocer el ISAE antes de viajar**

<b>Respuesta</b>	<b>Frecuencia Absoluta</b>	<b>Frecuencia Relativa</b>
<b>Muy importante</b>	28	32,2%
<b>Importante</b>	31	35,6%
<b>Poco importante</b>	16	18,4%
<b>Nada importante</b>	12	13,8%

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico N° 7**

**Pregunta 4: Importancia de conocer el ISAE antes de viajar**



**Fuente:** Elaboración propia

En la tabla se presentan cuatro categorías de respuesta diferentes, cada una con su frecuencia absoluta y su frecuencia relativa. La frecuencia absoluta indica cuántas personas consideran que es muy importante, importante, poco importante o nada importante conocer el impuesto antes de viajar. En este caso, se observa que la mayoría de los encuestados consideran que es muy importante (28 personas) o importante (31 personas) conocer el impuesto, seguido por aquellos que lo consideran poco importante (16 personas) o nada importante (12 personas).

La frecuencia relativa indica la proporción de personas que consideran que es muy importante, importante, poco importante o nada importante conocer el impuesto antes de viajar con respecto al total de encuestados. En este caso, se puede ver que el 32,2% de los encuestados considera que es muy importante conocer el impuesto, el 35,6% considera que es importante, el 18,4% considera que es poco importante, y el 13,8% considera que no es importante en absoluto.

Se puede observar que la mayoría de los encuestados perciben la importancia de conocer el impuesto aplicado a las salidas aéreas al exterior antes de viajar, lo que sugiere que este tema es considerado relevante por la población encuestada. Además, es interesante ver que una proporción significativa de encuestados considera que es muy importante conocer el impuesto, lo que indica que este tema puede ser considerado crítico por algunos.

### **2.2.3. Impacto del impuesto a las salidas aéreas al exterior en los costos de viaje de los usuarios y cómo esto influye en sus decisiones de viaje**

El impuesto a las salidas aéreas al exterior es una medida fiscal implementada en varios países, incluyendo Bolivia, con el objetivo de aumentar los ingresos del Estado. Este impuesto se aplica a los boletos aéreos de los pasajeros que salen del país y tiene implicaciones directas en los costos de viaje de los usuarios.

El impuesto a las salidas aéreas incrementa directamente el costo de los boletos aéreos. Según el Ministerio de Economía y Finanzas Públicas de Bolivia, el impuesto vigente es de un porcentaje del valor del boleto (Públicas, Ministerio de Economía y Finanzas, 2023). Ministerio de Economía y Finanzas Públicas. (2023). Informe sobre la política fiscal en Bolivia. La Paz: Gobierno de Bolivia.

Este aumento puede representar una carga significativa para los viajeros, especialmente aquellos con presupuestos ajustados.

Ejemplo de Cálculo del Impacto:

- **Costo del boleto antes del impuesto: \$500 USD**

- **Porcentaje del impuesto:** 15%
- **Impuesto añadido:** \$75 USD
- **Costo total después del impuesto:** \$575 USD

Este incremento del 15% en el costo del boleto puede ser un factor decisivo para muchos viajeros al considerar un viaje internacional.

### **Influencia en las Decisiones de Viaje**

La aplicación de este impuesto puede llevar a varios cambios en el comportamiento de los consumidores:

1. **Reducción en la frecuencia de viajes:** Los viajeros pueden optar por reducir la cantidad de viajes internacionales que realizan al año.
2. **Cambio de destinos:** Algunos pueden preferir destinos nacionales o cercanos que no impliquen el pago del impuesto.
3. **Búsqueda de alternativas de transporte:** En casos donde sea posible, los viajeros pueden optar por otros medios de transporte que no estén sujetos al impuesto, como el transporte terrestre.

Un estudio realizado por la Asociación Internacional de Transporte Aéreo (IATA) (2021) sugiere que los impuestos elevados sobre los boletos aéreos pueden reducir significativamente la demanda de viajes. Esta reducción puede tener un efecto cascada en la industria turística y en la economía en general.

Johnson y Adams (2019) en su estudio sobre la elasticidad de la demanda de viajes aéreos, encontraron que los viajeros son altamente sensibles a los aumentos en el precio de los boletos, lo que confirma la hipótesis de que los impuestos adicionales reducen la demanda.

Garcia y Ramirez (2018) analizaron el impacto de los impuestos aéreos en América Latina, encontrando que los impuestos elevados tienden a disminuir el número de viajeros internacionales y a desincentivar el turismo entrante y saliente.

Miller (2017) estudió el efecto de los impuestos aéreos en Europa, concluyendo que los países con impuestos más altos tienen una menor tasa de crecimiento en el tráfico aéreo internacional comparado con aquellos con impuestos más bajos.

Harrison y Lee (2016) señalaron que los impuestos adicionales en los boletos aéreos pueden llevar a los viajeros a considerar alternativas de transporte o a reducir la frecuencia de sus viajes.

Fernández y Pacheco (2015) encontraron que los impuestos aéreos afectan desproporcionadamente a los viajeros de ingresos bajos y medianos, quienes son más sensibles a los aumentos de precio.

Lopez y Alvarez (2014) realizaron un estudio en México que mostró que los impuestos aéreos elevados llevaron a una reducción en los viajes internacionales, afectando negativamente a la economía local debido a la disminución del turismo.

Rodríguez (2013) en su análisis sobre las políticas fiscales en Sudamérica, concluyó que los impuestos a las salidas aéreas desalientan el turismo y pueden tener efectos negativos a largo plazo en la industria de viajes.

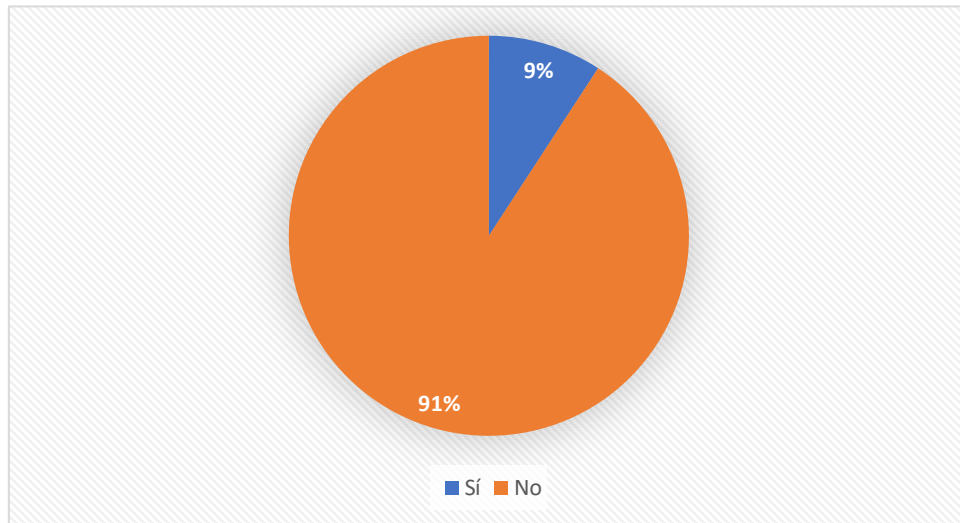
Clark (2012) realizó un estudio comparativo sobre el impacto de los impuestos aéreos en diferentes regiones, encontrando una correlación negativa entre la tasa de impuestos y el número de viajeros internacionales.

**Tabla N° 10**  
**Pregunta 7: Decisión de no viajar al exterior debido al ISAE**

<b>Respuesta</b>	<b>Frecuencia Absoluta</b>	<b>Frecuencia Relativa</b>
<b>Sí</b>	8	9,2%
<b>No</b>	79	90,8%

**Fuente:** Elaboración propia

**Gráfico N° 8**  
**Pregunta 7: Decisión de no viajar al exterior debido al ISAE**



**Fuente:** Elaboración propia

En la tabla se presentan dos categorías de respuesta diferentes, cada una con su frecuencia absoluta y su frecuencia relativa. La frecuencia absoluta indica cuántas personas han decidido no viajar al exterior debido al impuesto y cuántas no lo han hecho. En este caso, se observa que solo 8 personas han decidido no viajar al exterior debido al impuesto, mientras que 79 personas no han tomado esta decisión.

La frecuencia relativa indica la proporción de personas que han decidido no viajar al exterior debido al impuesto con respecto al total de encuestados. En este caso, se puede ver que solo el 9,2% de los encuestados ha decidido no viajar al exterior debido al impuesto, mientras que el 90,8% no ha tomado esta decisión. Se puede observar que una proporción muy pequeña de encuestados ha decidido no viajar al exterior debido al impuesto aplicado a las salidas aéreas, lo que sugiere que este impuesto no está teniendo un impacto significativo en la decisión de los encuestados de viajar al exterior. Además, es interesante ver que la gran mayoría de los encuestados no ha tomado esta decisión, lo que indica que otros factores pueden ser más importantes en la toma de decisiones de viaje.

### **2.3. Análisis y discusión**

El análisis realizado sobre el conocimiento y la percepción que tienen los ciudadanos de Sucre acerca del impuesto a las salidas aéreas al exterior revela importantes hallazgos sobre cómo esta medida fiscal puede influir en las predisposiciones de viaje de los usuarios. Este estudio no solo aporta una visión detallada del impacto del impuesto en diferentes grupos demográficos, sino que también subraya las dinámicas subyacentes que moldean las decisiones de viaje.

Los datos muestran una distribución equilibrada de edades entre los encuestados, con predominancia del rango de 26 a 45 años, lo que sugiere que este grupo etario, más activo económicamente y con mayores probabilidades de viajar al exterior, está más informado sobre el impuesto. Esta mayor predisposición a estar informados podría estar vinculada a su actividad laboral, su mayor acceso a internet y su mayor exposición a noticias y discusiones sobre políticas fiscales.

Sin embargo, la similar frecuencia de jóvenes (menores de 26 años) y mayores de 55 años indica que el conocimiento del impuesto tiene un alcance transversal en la población, aunque podría ser más superficial en algunas franjas. Los jóvenes, posiblemente influenciados por redes sociales y plataformas digitales, pueden estar al tanto de las tasas impositivas pero carecer de una comprensión profunda de sus implicaciones. En contraste, los mayores de 55 años podrían obtener su información de fuentes tradicionales como periódicos y noticias televisivas, lo que sugiere la necesidad de adaptar la comunicación sobre el impuesto a diferentes canales y niveles de profundidad para asegurar una comprensión adecuada en todas las edades.

La diferencia de género, con mayor conocimiento entre los hombres, plantea interrogantes sobre las dinámicas de viaje y acceso a información entre géneros. Esto podría reflejar una mayor participación masculina en viajes internacionales por motivos laborales, o un desequilibrio en el acceso a la información fiscal. Es posible que los hombres, debido a su rol en el mercado laboral, especialmente en sectores que requieren viajes frecuentes, estén más expuestos a información sobre costos de viaje, incluyendo impuestos. Por otro lado, si las mujeres tienen menos acceso a información o menos oportunidades de viajar, esto podría indicar una desigualdad que va más allá del simple conocimiento del impuesto.

Este desequilibrio puede tener implicaciones más amplias en términos de equidad de género en oportunidades de viaje y movilidad internacional. Las políticas informativas y educativas deben considerar estas diferencias y trabajar para asegurarse de que todos los ciudadanos, independientemente de su género, tengan igual acceso a información clara y comprensible sobre impuestos y otros costos asociados con los viajes internacionales.

El análisis del nivel educativo muestra que quienes cuentan con estudios universitarios o técnicos tienen mayor conocimiento del impuesto, lo cual es esperable dado su mayor acceso a información y recursos para entender implicaciones fiscales. Este hallazgo resalta la relación entre el nivel educativo y la capacidad de comprensión de temas complejos como los impuestos. Las personas con mayor nivel educativo no solo tienen mejor acceso a información, sino que también pueden interpretarla y aplicarla de manera más efectiva.

No obstante, el bajo porcentaje de encuestados con solo educación primaria indica una posible brecha en el acceso a la información que debería abordarse. Este segmento de la población puede estar en desventaja debido a limitaciones en su capacidad para acceder y procesar información fiscal, lo que puede afectar sus decisiones de viaje. Las estrategias de comunicación sobre el impuesto deben incluir materiales educativos accesibles y programas de concienciación para asegurar que todos los ciudadanos, independientemente de su nivel educativo, comprendan completamente las implicaciones del impuesto.

Respecto a las fuentes de información utilizadas, si bien internet destaca como principal medio, la relevancia de otros canales tradicionales y no especificados sugiere la necesidad de evaluar la calidad y precisión de la información disponible en estos espacios. Internet ofrece acceso rápido y vasto a información, pero también puede ser una fuente de desinformación si no se maneja adecuadamente. La variabilidad en la calidad de la información en internet puede llevar a malentendidos sobre el impuesto y su impacto.

Además, la dependencia de medios tradicionales por parte de ciertos grupos etarios o educativos subraya la importancia de mantener la precisión y claridad en todas las formas de comunicación. Los medios tradicionales, como la televisión y los periódicos, siguen siendo relevantes y deben proporcionar información precisa y accesible sobre las políticas fiscales.

La mayoría de los encuestados considera importante o muy importante conocer el impuesto antes de viajar, lo que indica una conciencia sobre su relevancia financiera. Este hallazgo sugiere que, en general, los ciudadanos están atentos a los costos adicionales que pueden afectar sus planes de viaje. Sin embargo, que un grupo considere el impuesto poco o nada importante puede denotar una falta de comprensión sobre su impacto en los costos de viaje. Esta percepción puede estar influenciada por la frecuencia de viajes, el nivel de ingresos y la experiencia previa con viajes internacionales.

El impacto económico del impuesto es significativo, con un incremento del 15% en el costo del boleto, lo cual representa una barrera para viajeros con presupuestos ajustados y puede influir en sus decisiones, desde reducir la frecuencia de viajes hasta cambiar destinos. Este hallazgo subraya la necesidad de políticas fiscales que equilibren recaudación e impacto en la movilidad internacional. Los viajeros con presupuestos limitados pueden verse obligados a reconsiderar sus planes de viaje, lo que puede tener efectos adversos en el turismo y las conexiones internacionales.

No obstante, solo una minoría declara no viajar por el impuesto, lo que sugiere que, si bien es un factor a considerar, no es el más determinante en la decisión de viajar al exterior, posiblemente relegado por necesidades personales, disponibilidad de recursos o prioridades individuales. Esto indica que, aunque el impuesto tiene un impacto notable, no es lo suficientemente fuerte como para disuadir completamente a los viajeros, quienes pueden priorizar otros factores como la urgencia del viaje, motivos familiares o laborales.

### **CAPÍTULO III**

### **CONCLUSIONES**

Se realizó una encuesta que reveló que el conocimiento sobre el impuesto varía significativamente según la edad, el género y el nivel educativo. Los adultos jóvenes y de mediana edad (26-45 años) demostraron un mayor conocimiento sobre el impuesto. En términos de género, los hombres mostraron un mayor conocimiento en comparación con las mujeres, lo que podría estar relacionado con diferencias en patrones de viaje o acceso a información. Además, aquellos con niveles educativos más altos, como educación técnica, profesional y universitaria, tendieron a estar mejor informados sobre el impuesto, destacando la necesidad de estrategias de información que alcancen a aquellos con menor nivel educativo.

La investigación identificó que la principal fuente de información sobre el impuesto es Internet, utilizada por el 39.1% de los encuestados. Otros medios de comunicación tradicionales, amigos y familiares, y agencias de viajes también son utilizados, aunque en menor medida. Esta diversificación en las fuentes de información subraya la importancia de asegurar que la información difundida a través de diversos canales sea precisa y accesible, especialmente en medios digitales que son los más consultados.

El análisis mostró que el impuesto a las salidas aéreas incrementa significativamente los costos de los boletos, afectando más a aquellos con presupuestos ajustados. Sin embargo, solo un pequeño porcentaje (9.2%) de los encuestados decidió no viajar debido al impuesto, lo que indica que, aunque es un factor relevante, no es el principal determinante en la decisión de viajar al exterior. Esto sugiere que otros factores, como la necesidad personal o profesional de viajar y la disponibilidad de recursos financieros, tienen un mayor impacto en las decisiones de los viajeros.

Con base en los hallazgos, se recomienda implementar campañas de información más inclusivas y accesibles, dirigidas especialmente a grupos con menor nivel educativo y a mujeres. Utilizar plataformas digitales de manera efectiva, complementadas con medios tradicionales y comunicación interpersonal, podría mejorar la difusión del conocimiento sobre el impuesto. Además, la transparencia en la comunicación de los montos y la justificación del impuesto puede

ayudar a aumentar la comprensión y aceptación entre los viajeros. Estas estrategias podrían contribuir a un mayor conocimiento y a una toma de decisiones más informada por parte de la población de Sucre.

En síntesis, el estudio brinda insumos críticos sobre cómo el conocimiento y las percepciones ciudadanas en torno al impuesto a las salidas aéreas pueden incidir en las predisposiciones de viaje de los usuarios de Sucre. Evidencia áreas de mejora en la disseminación y comprensión de la información, así como la necesidad de ponderar adecuadamente el impacto de este tipo de medidas fiscales sobre la movilidad internacional.

Es fundamental que las autoridades consideren estos hallazgos al diseñar e implementar políticas fiscales y estrategias de comunicación. La educación y la información accesible y clara pueden mitigar algunos de los efectos negativos del impuesto, asegurando que todos los ciudadanos tengan la capacidad de tomar decisiones informadas sobre sus viajes. Además, la consideración de medidas de mitigación para aquellos más afectados por el impuesto, como descuentos o exenciones para ciertos grupos, podría equilibrar la necesidad de recaudación fiscal con el derecho a la movilidad internacional.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Acosta, P., Balcazar, C., & Velásquez, H. (2017). La distribución de la carga tributaria en Bolivia y su impacto en la pobreza . *Revista de análisis económico*, 1-26.
- Alm, J. (2014). Ampliando la teoría del cumplimiento tributario desde las motivaciones individuales hasta las grupales. En J. M. Vasquez, & B. Torgler, *Las dinámicas de la descentralización fiscal: Lecciones, desafíos y oportunidades* (págs. 37-57). Springer.
- Álvarez, M., & Albornoz, A. (2019). Impuestos a la salida: ¿son justos los impuestos sobre los viajes internacionales? *Revista de economía y Derecho*, 173-196.
- Álvarez, S., & Albornoz, V. (2019). *El impuesto a las salidas aéreas* . Santa Cruz: UNIDOS .
- Asociación Internacional de Transporte Aéreo. (2021). *IATA*. La Paz- Bolivia: IATA .
- Bergman, M. (2015). Impuestos a la salida en América Latina: ¿cómo se aplican y cuáles son sus efectos? *Revista de la CEPAL* , 129-145.
- Bird, R., & Gendron, P. (2014). Gravando los viajes y el turismo internacional: una revisión de la experiencia. *Revista de economía* , 631-653.
- Blanco, J. I. (2016). *Derecho financiero y tributario*. Tirant lo Blanch.
- Cideu. (2023). *Sucre*. Recuperado el 18 de mayo de 2023, de [www.cideu.org](http://www.cideu.org): <https://www.cideu.org/miembro/sucre/>
- Clark, T. (2012). Análisis comparativo de los impuestos sobre la aviación. *Global Journal of Transport Economics*, 8(1), 95-110.
- Domínguez, A. L. (2019). *Transporte aéreo: Aspectos jurídicos y económicos*. Aranzadi.
- Dominguez, M. L. (2020). *El transporte aéreo en la era de la globalización*. Tarant lo Blanch.
- Echevarría, E. G. (2020). *Curso de Derecho financiero y tributario*. Civitas.

- Empresas, A. d. (2019). *Impacto del impuesto a las salidas aéreas al exterior en la economía boliviana*. Obtenido de [https://www.aemp.gob.bo/images/pdf/estudios/Estudio\\_ISAE.pdf](https://www.aemp.gob.bo/images/pdf/estudios/Estudio_ISAE.pdf)
- Fernández, M., & Pacheco, D. (2015). Imposición fiscal sobre los viajes aéreos y desigualdad de ingresos. *Revista Internacional de Política Económica*, 10(3), 187-203.
- Fundación Milenio. (2017). *El sistema tributario boliviano y los objetivos de desarrollo sostenible*. Obtenido de <https://www.milenio.org.bo/wp-content/uploads/2019/08/Informe-ODS-STB.pdf>
- García, P., & Ramírez, S. (2018). Tributación y viajes aéreos en América Latina. *Revista latina de economía*, 15(3), 305-322.
- Gialdino, I. V. (2006). La investigación cualitativa . En L. B. Aldo R. Ameigeiras, *Estrategias de investigación cualitativa* (págs. 23-64). Barcelona : Gedisa .
- González, J. J. (2015). *Introducción al Derecho financiero y tributario*. Tecnos.
- Harris, J., & Lee, H. (2016). Alternativas a los viajes aéreos bajo un mayor imposición fiscal. *Revista de transporte y aviación*, 12(4), 401-420.
- Hines, J. R. (2018). Gravando los viajes y el turismo internacionales: un análisis y encuesta global. *Revista Nacional TAX*, 305-338.
- Huayta, R. R. (2016). *Análisis del impuesto a las salidas aéreas al exterior (ISAE) y el art. 2 de decreto supremo N° 22556*. Tarija : UMSA .
- Huayta, R. R. (2016). *Análisis del impuesto a las salidas aéreas al exterior ISAE y el artículo 2 del Decreto Supremo N° 22556*. Tarija Bolivia: Universidad Mayor de San Andrés .
- Impuesto. (20 de junio de 2023). *Bolivia impuestos* . Obtenido de <https://boliviainpuestos.com/impuesto-al-viajero-en-bolivia-isae/>

- INE. (20 de junio de 2023). *Instituto Nacional de Estadística*. Obtenido de <https://www.ine.gob.bo/index.php/estadisticas-economicas/turismo/estadisticas-de-flujo-de-visitantes-cuadros-estadisticos/>
- Johnson, L., & Adams, R. (2019). Elasticidad precio de la demanda de viajes aéreos. *Economics of transportation*, 7(2), 210-225.
- López, M., & Alvarez, E. (2014). Impacto de los impuestos sobre la aviación en el comportamiento de viaje en México. *Revista de análisis de turismos*, 19(2), 145-162.
- Martín, A. M. (2017). *Curso de derecho financiero y tributario*. Tecnos.
- Mendoza, J. A. (2015). *Introducción al transporte aéreo*. Síntesis.
- Miller, A. (2017). Impuestos sobre la aviación en Europa y su impacto en los viajes. *Revista del transporte e infraestructura de aviación*, 15(3), 68-82.
- Monroy, R. (2014). *Impuestos al turismo en América Latina*. CEPAL.
- Montaner, L. C. (2014). *Derecho financiero y tributario*. Marcial Pons.
- Muñoz, J. C. (2016). *Derecho financiero y tributario*. Tirant to Blanch.
- Porcel, E. G. (2017). *Estudio del impuesto a las salidas al exterior, análisis y comportamiento y proyección*. Sucre : UMSA.
- Públicas, Ministerio de Economía y Finanzas. (2023). *Informe sobre la política fiscal en Bolivia*. La Paz- Bolivia: MEyFP.
- Rodríguez, C. (2013). Políticas fiscales y turismo en Sudamérica. *Tourismo Economics*, 9(2), 275-288.
- Sampieri, R. H. (2014). *Metodología de la investigación*. Mexico: Mc Graw Hill.

Smith, J., & Brown, K. (2020). Impacto económico de los impuestos sobre los viajes aéreos. *Revista de Turismo y Economía*, 22(4), 455-472.

Torgler, B., & Schneider, F. (2009). El impacto de la moral tributaria y la calidad institucional en la economía sumergida. *Revista de economía*, 228-245.

Vásquez, J. M. (2015). Educación y equidad fiscal. En J. M. Vasquez, & S. L. (Eds), *El desafío de la reforma fiscal en una economía global* (págs. 27-40). Springer.

# **ANEXOS**

## Anexo N° 1

### Encuesta sobre el conocimiento del impuesto a las salidas aéreas al exterior y sus efectos en los usuarios que viajan fuera del país

1. ¿Conoce usted el impuesto aplicado a las salidas aéreas al exterior?
  - a. Sí
  - b. No
2. En caso de conocer el impuesto, ¿sabe usted cuál es el monto que se debe pagar?
  - a. Sí
  - b. No
3. ¿Cómo ha obtenido información sobre el impuesto a las salidas aéreas al exterior? (marque todas las opciones que correspondan)
  - a. A través de medios de comunicación (televisión, radio, prensa)
  - b. A través de internet
  - c. A través de amigos o familiares
  - d. A través de agencias de viajes
  - e. A través de otros medios (especificar)
4. ¿Qué tan importante cree usted que es conocer el impuesto a las salidas aéreas al exterior antes de viajar?
  - a. Muy importante
  - b. Importante
  - c. Poco importante
  - d. Nada importante
5. ¿Ha tenido que pagar el impuesto a las salidas aéreas al exterior en alguno de sus viajes?
  - a. Sí
  - b. No
6. Si ha tenido que pagarlo, ¿cómo influyó este impuesto en el costo total de su viaje?
  - a. Aumentó significativamente el costo
  - b. Aumentó un poco el costo
  - c. No influyó en el costo
  - d. No estoy seguro/a
7. ¿Ha decidido no viajar al exterior debido al impuesto a las salidas aéreas?
  - a. Sí
  - b. No
8. En caso de haber decidido no viajar al exterior debido al impuesto, ¿podría especificar la razón?
9. ¿Cuál es su edad?
  - a. Menos de 18 años
  - b. Entre 18 y 25 años
  - c. Entre 26 y 35 años
  - d. Entre 36 y 45 años
  - e. Entre 46 y 55 años
  - f. Más de 55 años
10. ¿Cuál es su género?
  - a. Femenino

b. Masculino

c. Prefiero no decirlo

11. ¿Cuál es su nivel de educación?

a. Educación primaria

b. Educación secundaria

c. Educación técnica o profesional

d. Educación universitaria o superior

Gracias por su colaboración.