



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**SISTEMA DE POSGRADO**

**MAESTRÍA EN CONTABILIDAD Y FINANZAS**

**TÍTULO:**

**La carga impositiva ecuatoriana y su impacto en la  
comercialización de vehículos en el sector automotriz durante el  
2021.**

**AUTOR:**

**Coronel Briones, Stephania Elizabeth**

**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de**

**MAGISTER EN CONTABILIDAD Y FINANZAS**

**TUTOR:**

**Ing. Bajaña Villagómez, Yanina Shegía, PhD.**

**Guayaquil, Ecuador**

**17 de octubre del 2022**



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**SISTEMA DE POSGRADO**

**MAESTRÍA EN CONTABILIDAD Y FINANZAS**

### **CERTIFICACIÓN**

Certifico que el presente trabajo fue realizado en su totalidad por: **Coronel Briones, Stephania Elizabeth** como requerimiento parcial para la obtención del Título de **Magister en Contabilidad y Finanzas**.

**TUTOR (A)**

f. \_\_\_\_\_  
**Ing. Bajaña Villagómez, Yanina Shegía, PhD.**

**DIRECTORA DEL PROGRAMA**

f. \_\_\_\_\_  
**CPA. Yong Amaya, Linda Evelyn, Ph.D.**

Guayaquil, a los 17 días del mes de octubre del año 2022



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**  
**SISTEMA DE POSGRADO**

**MAESTRÍA EN CONTABILIDAD Y FINANZAS**

**DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD**

**Yo, Coronel Briones, Stephania Elizabeth**

**DECLARO QUE:**

El Trabajo de Titulación **La carga impositiva ecuatoriana y su impacto en la comercialización de vehículos en el sector automotriz durante el 2021**, previa a la obtención del Título de: Magister en Contabilidad y Finanzas, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan al pie de las páginas correspondientes, cuyas fuentes se incorporan en la bibliografía. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría. En virtud de esta declaración, me responsabilizó del contenido, veracidad y alcance científico del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 17 días del mes de octubre del año 2022

**LA AUTORA**

f. \_\_\_\_\_  
Coronel Briones, Stephania Elizabeth



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**  
**SISTEMA DE POSGRADO**

**MAESTRÍA EN CONTABILIDAD Y FINANZAS**

**AUTORIZACIÓN**

**Yo, Coronel Briones, Stephania Elizabeth**

Autorizo a la Universidad Católica Santiago de Guayaquil, la publicación en la biblioteca de la Institución del Trabajo de Titulación **La carga impositiva ecuatoriana y su impacto en la comercialización de vehículos en el sector automotriz durante el 2021**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

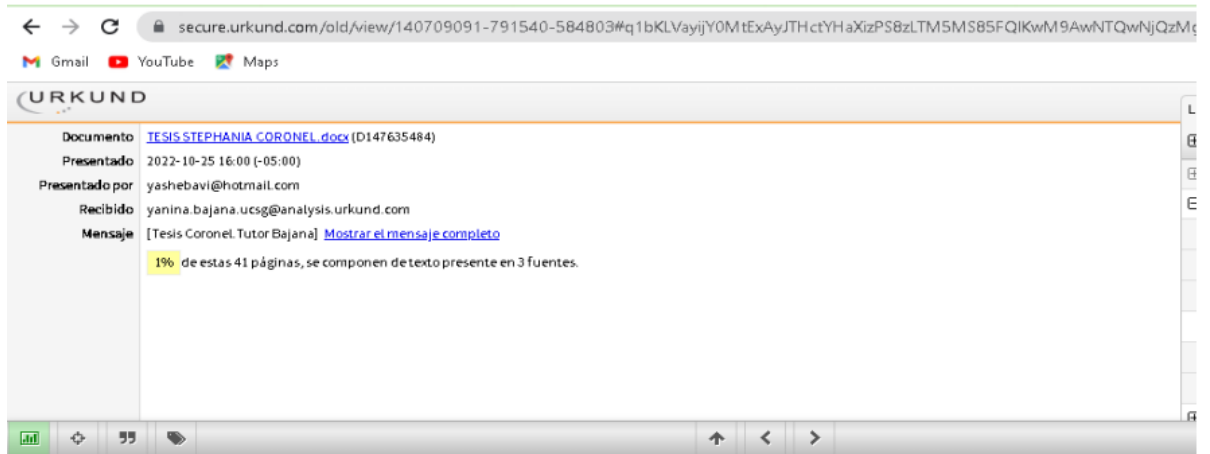
Guayaquil, a los 17 días del mes de octubre del año 2022

**LA AUTORA**

f. \_\_\_\_\_  
Coronel Briones, Stephania Elizabeth

## REPORTE URKUND

https://secure.orkund.com/old/view/140709091-791540-584803#q1bKLVayijY0MtExAyJTHctYHaXizPS8zLTM5MS85FQIKwM9AwNTQwNjQzMgYWRsYmRoavelaa==



The screenshot shows a web browser window with the URL [secure.orkund.com/old/view/140709091-791540-584803#q1bKLVayijY0MtExAyJTHctYHaXizPS8zLTM5MS85FQIKwM9AwNTQwNjQzMgYWRsYmRoavelaa==](https://secure.orkund.com/old/view/140709091-791540-584803#q1bKLVayijY0MtExAyJTHctYHaXizPS8zLTM5MS85FQIKwM9AwNTQwNjQzMgYWRsYmRoavelaa==). The page header displays the URKUND logo. The main content area shows the following details:

- Documento:** [TESIS STEPHANIA CORONEL.docx](#) (D147635484)
- Presentado:** 2022-10-25 16:00 (-05:00)
- Presentado por:** yashebavi@hotmail.com
- Recibido:** yanina.bajana.ucsg@analysis.orkund.com
- Mensaje:** [Tesis Coronel Tutor Bajana] [Mostrar el mensaje completo](#)

A summary line indicates: 1% de estas 41 páginas, se componen de texto presente en 3 fuentes.



f. \_\_\_\_\_  
Ing. Bajaña Villagómez Yanina Shegia, PhD.

## DEDICATORIA

*“Esta tesis está dedicada a mi esposo Roberto quien siempre me impulso a seguir estudiando y gracias a todo su amor y esfuerzo he logrado cumplir hoy un sueño más,*

*A mis hijas Renata y Vania que ellas me puedan ver como un ejemplo de siempre buscar progresar y nunca conformarse; siempre buscar la excelencia.*

*A mi mamá que siempre me acompaña.*

## **AGRADECIMIENTO**

*A todas las personas que me apoyaron e hicieron posible que este trabajo se realice con éxito.*

*En especial a mi tutor por compartirme sus conocimientos.*

*A toda mi familia y amigos por acompañarme en este proceso.*



**UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**  
**SISTEMA DE POSGRADO**

**MAESTRÍA EN CONTABILIDAD Y FINANZAS**

**TRIBUNAL DE SUSTENTACION**

f. \_\_\_\_\_

CPA. Yong Amaya, Linda Evelyn, Ph.D.  
DIRECTORA DEL PROGRAMA

f. \_\_\_\_\_

Ing. Apellido Apellido, Nombres Nombres, MSc  
OPONENTE



## Índice de contenido

Capitulo I: Introducción .....	1
Planteamiento del Problema .....	2
Formulación del Problema .....	4
Pregunta General .....	5
Preguntas Específicas.....	5
Objetivo General y Especifico de la Investigación .....	5
Objetivo General .....	5
Objetivos Específicos .....	5
Justificación del Problema .....	5
Delimitación del Problema .....	8
Delimitación Temporal.....	8
Delimitación Geográfica .....	8
Capitulo II: Marco Teórico.....	9
Antecedentes de la Investigación .....	9
Teorías Relacionadas al Derecho Tributario.....	10
Teoría Relacionadas al Comercio Exterior.....	11
Tributos .....	12
Clases de impuestos .....	15
Carga Tributaria en el Ecuador .....	16
Participación de los impuestos en la carga tributaria .....	17
Impuesto al Valor Agregado.....	18
Arancel.....	19
ICE .....	21
FODINFA.....	27

Comercio Exterior: Importación.....	28
Instrumentos de Política Comercial: Medidas Arancelarias y No Arancelarias .....	30
Marco Conceptual.....	31
Marco Legal .....	32
Código Orgánico de la Producción, Comercio E Inversiones, COPCI...32	
Reglamento del Código Orgánico de la Producción, Comercio E Inversiones - COPCI.....	35
Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno (LORTI).....	35
Capitulo III: Marco Metodológico .....	37
Enfoque de la Investigación.....	37
Enfoque Cuantitativo .....	37
Métodos de Investigación .....	37
Método Deductivo .....	37
Diseño de la Investigación .....	37
Diseño No Experimental.....	37
Investigación Longitudinal .....	38
Alcance de Investigación .....	38
Investigación Descriptiva.....	38
Investigación Correlacional .....	38
Investigación Documental .....	39
Población y Muestra .....	39
Técnicas y Fuentes de Investigación .....	40
Análisis Documental.....	40
Fuente Secundaria .....	40
Procedimiento de Recolección y Análisis de Datos .....	40
Capítulo IV: Análisis de Resultados.....	42

Tributos aplicados a los vehículos importados: Calculo en mercado en el territorio ecuatoriano .....	42
Análisis de evolución de recaudación tributaria por sector automotriz.....	46
Análisis de evolución de ventas anuales.....	49
Análisis de evolución de importaciones en comparación a vehículos producidos en Ecuador.....	49
Análisis de evolución de importaciones por origen .....	50
Análisis de evolución de importaciones en comparación a exportaciones	52
Análisis de tributos del sector automotriz entre países de la región .....	52
Desarrollo de importación de vehículos con la UE.....	54
Desarrollo de importación de vehículos con los Estados Unidos .....	56
Conclusiones .....	64
Recomendaciones .....	65
Bibliografía.....	66

## Índice de tablas

Tabla 1	Plazas de empleo generado por el sector automotriz.....	6
Tabla 2	Delimitación del Proyecto .....	8
Tabla 3	Ingresos del Estado por tributos en Ecuador (1807 y 1830).....	9
Tabla 4	Tipos de tributos .....	13
Tabla 5	Clases de impuestos .....	15
Tabla 6	Instituciones encargadas de regular carga tributaria en el Ecuador	16
Tabla 7	Tipos de aranceles .....	20
Tabla 8	Grupo I de productos sometidos a ICE.....	22
Tabla 9	Grupo II de productos sometidos a ICE – sección 1.....	23
Tabla 10	Grupo II de productos sometidos a ICE – sección 2.....	24
Tabla 11	Grupo II de productos sometidos a ICE – sección 3.....	25
Tabla 12	Grupo III de productos sometidos a ICE.....	26
Tabla 13	Grupo IV de productos sometidos a ICE .....	26
Tabla 14	Grupo V de productos sometidos a ICE .....	27
Tabla 15	Instrumentos de política comercial .....	30
Tabla 16	Arancel aplicado a vehículos .....	43
Tabla 17	Ice para vehículos motorizados .....	45
Tabla 18	Aportación del IVA, ICE, ISD, Arancel y FODINFA.....	47
Tabla 19	Tributos recaudado por tipo de tributo (Expresado en millones de \$)	48
Tabla 20	Importaciones y vehículos producidos en Ecuador (Unidades) .....	49
Tabla 21	Venta de vehículos importados y producidos en Ecuador (Unidades)	50
Tabla 22	Importaciones y exportaciones de vehículos en Ecuador.....	52
Tabla 23	Diferencia de tributos para vehículos importados (Colombia, Perú, Chile y Ecuador).....	52
Tabla 24	Ejemplo de precios entre países del Sur de América .....	53
Tabla 25	Desgravación de arancel a vehículos de origen de la UE .....	54

## Índice de figuras

<b>Figura 1</b>	Elementos dentro del presupuesto de ingresos de las naciones .....	14
<b>Figura 2</b>	Participación de los impuestos en la carga tributaria.....	18
<b>Figura 3</b>	Elementos a considerar en la recaudación del IVA .....	19
<b>Figura 4</b>	Regímenes de importación.....	29
<b>Figura 5</b>	Tributos recaudados por el sector automotriz.....	46
<b>Figura 6</b>	Variación porcentual de tributos generados por el sector automotriz .....	47
<b>Figura 7</b>	Ventas de vehículos en el mercado ecuatoriano .....	49
<b>Figura 8</b>	Participación de importaciones por origen.....	50
<b>Figura 9</b>	Importación total de vehículos e importación de la UE .....	55
<b>Figura 10</b>	Representación de los vehículos importados de la UE.....	56
<b>Figura 11</b>	Vehículos importados de USA a Ecuador.....	57
<b>Figura 12</b>	Representación de las importaciones de vehículos de USA a Ecuador .	58
<b>Figura 13</b>	Impuestos por importación de vehículo vs número de vehículos importados .....	60
<b>Figura 14</b>	Tributos del sector automotriz Impuestos por el número de vehículos importados y nacionales vendidos.....	61
<b>Figura 15</b>	Tributos del sector automotriz entre exportación y producción nacional vehicular .....	63

## Resumen

El presente estudio expuso como finalidad ejecutar un análisis de la carga impositiva establecida para las operaciones de importación de vehículos en el Ecuador mediante un estudio de informes de los tributos y movimientos económicos de esta actividad, con la finalidad de observar el impacto generado en el sector automotriz. El problema que da origen a la investigación es la gran cantidad de contribuciones que exige el gobierno a estas transacciones. La metodología implementada fue descriptiva, correlacional y documental con diseño no experimental y de enfoque cuantitativo. Mediante revisión de informe de la AEADE y otras fuentes se pudo reconocer la situación del mercado, concluyéndose que la carga impositiva tiene gran afectación en la industria al imponerse una carga impositiva cercana al 60% sin embargo no se observa una relación significativa entre ambas variables.

***Palabras claves:*** Importación, Vehículo, IVA, ICE, Arancel, Carga tributaria.

## **Abstract**

The purpose of this study was to carry out an analysis of the tax burden established for vehicle import operations in Ecuador through a study of reports of taxes and economic movements of this activity, in order to observe the impact generated in the sector. automotive. The problem that gives rise to the investigation is the large amount of contributions that the government requires for these transactions. The implemented methodology was descriptive, correlational and documentary with a non-experimental design and a quantitative approach. Through a review of the AEADE report and other sources, it was possible to recognize the market situation, concluding that the tax burden has a great impact on the industry by imposing a tax burden close to 60%.

***Keywords:*** *Import, Vehicle, VAT, ICE, Tariff, Tax burden.*

## Capítulo I: Introducción

El presente estudio tiene como finalidad ejecutar un análisis del impacto que provoca la carga impositiva en el sector automotriz, considerando que esta actividad económica ha sido de las más afectadas por esta clase de imposiciones al gestionar un bien considerado de consumo especial, lo que provoca que pague valor por Impuesto Consumos Especiales (ICE), entre otras tasas que termina afectando el valor final del vehículo.

Ecuador hace muchos años atrás enfrentó varias situaciones de inestabilidad e inseguridad para el desarrollo empresarial y social lo que obligó a tomar medidas políticas y financieras decisivas que han permitido mantenerse estable hasta la actualidad, de 1996 a 2006 se produjo inestabilidad en el gobierno, provocando derrocamientos y una gestión incierta al mando de la nación.

Para el 2007 comienza una estabilidad en el mandato y una mejor estructura de políticas comerciales que buscaban el progreso de la nación, sin embargo, dichas medidas también bloquearon ciertas posibilidades de maniobra fiscal y eso ponía cierta desventaja frente a los países de la región que podían realizar ajustes en su política cambiaria. El país debía sostener una dolarización y asegurar que las divisas no salgan para fortalecer la economía y la generación de empleo, estas situaciones hicieron que se sumen esfuerzos para que las políticas fiscales se orienten a garantizar una recaudación tributaria efectiva para cubrir el Presupuesto General del Estado y adoptar medidas en favor de la producción interna, cuya finalidad era que exista preferencia por los bienes nacionales.

El “sector automotriz”, desde su origen en el país, es uno de los más importantes, no sólo por la gran cantidad de plazas de empleo que apertura de manera anual, sino; por los valores que se recaudan por concepto de la venta o importación de los vehículos, que son adquiridos ya sea para consumo propio o para generar nuevos empleos formales o informales. Muchas de las situaciones que se presentaron en el panorama mundial, particularmente el año 2021 fue un año de desafíos mundiales y locales. La reapertura de la economía y la reactivación del aparato productivo chocaron con el Covid-19 y sus consecuencias a largo plazo: puertos cerrados, caída de la producción, desabastecimiento de insumos, alta demanda de productos y una nueva cepa de SARS-CoV-2 altamente contagiosa lo obligó a los



Gobiernos de turno la implementación de diversas reformas temporales y permanentes para proteger la moneda adoptada (Dolarización) dichas medidas que afectaron sobre todo al “sector automotriz”.

Esta investigación se enfocará a determinar el impacto que han generado en el “sector automotriz” las reformas o políticas tributarias que se aplican a la actualidad y que encarecen el producto hasta en un 60% de su valor, así mismo se realizará un análisis del aporte que realiza en la economía este sector; en el análisis de la investigación se establecerá la incidencia que tienen los tributos impuestos en el sector automotriz, durante el período de estudio y se desarrollaran las recomendaciones y conclusiones según lo encontrado en el proceso investigativo.

Para poder ejecutar el estudio se confecciona una serie de apartados que permitan la resolución del tema a investigar. Para el capítulo I se impone la problemática y objetivos a despejar con el desarrollo del presente trabajo. para el capítulo II se expone la parte teórica relacionada a carga impositivas, procesos de importaciones en Ecuador, entre otros elementos.

En el capítulo III, se expresará la metodología de la investigación de origen descriptivo y documental, así como el enfoque orientado para el estudio y las técnicas de recolección de datos a implementar. Con base a esto, el capítulo IV mencionará los resultados que relacionarán el efecto de las cargas impositivas para el sector automotriz, siendo la presentación de análisis de tablas, gráficos e información documental. Con esta información se permitirá el desarrollo de los apartados de conclusiones y recomendaciones.

### **Planteamiento del Problema**

El régimen impositivo dentro del marco ecuatoriano ha sido un factor ampliamente investigado por la afectación que genera a diferentes productos comercializados en el Ecuador, aspecto que se impone con la finalidad de tener una fuente de ingresos pertinente en recaudación de impuestos, sin embargo, estas normativas terminan incidiendo fuertemente en el valor de los bienes, sobre todo en aspectos de importación.

A nivel del mundo el intercambio comercial de bienes, servicios y de capital está sujeto a varias normativas fiscales que someten dichos elementos a gravámenes por hechos imposables, al existir una mayor globalización, estos procesos de cobro

terminan afectándola inversión y comercio internacional, donde los bienes terminan siendo objeto de doble tributación cuando se someten al pago de rentas en dos países (Sarduy & Rosado, 2018). Reflejándose bajo este escenario, un perjuicio y encarecimiento del bien negociado.

La apreciación del párrafo anterior ya muestra un ejemplo del impacto de pago de tributos en el comercio internacional, haciendo mención a tasas que cobran el país de origen y de destino dentro de operaciones comerciales, siendo el perjudicado, el consumidor final. Por su parte, dentro del régimen jurídico ecuatoriano se establece que propiedades como el vehículo están sujetas a imposiciones sustentadas en el marco legal y que deben ser contribuidas por sus propietarios (Zambrano, 2019).

En este sentido, se debe destacar que Ecuador se caracteriza por ser un país productor de materia prima y no industrial, es decir, que operaciones de transformación de recursos primarios en productos terminados no es una de las fortalezas actuales del mercado y, en este caso, los vehículos no son la excepción, dado que, dichos bienes son preferencialmente importados en el territorio.

El sector automotriz ha tenido gran impacto en el comercio y economía del Ecuador, para el 2010 ya se contaba con 29.068 establecimientos con actividades afines a este sector, siendo un 70% relacionadas al mantenimiento y reparación, mientras que el 30% a ventas de vehículos, partes o combustibles (Arroyo & Buenaño, 2017).

Debido al consumo interno, la comercialización de vehículos se ha convertido en un negocio que aporta en la generación de plazas de empleo y contribución en la economía, la Agencia EFE (2019) de noticias internacionales mencionó que para el 2018 la recaudación fiscal de estas actividades era superior en 556 millones cuando se la compara con cifras del 2016.

No obstante, de lo mencionado anteriormente, si se toma como referencia los últimos diez años, la industria automotriz ha sufrido cambios constantes que han incidido directamente en el sector, por ejemplo, un auto nuevo tipo sedán económico que hace diez años costaba \$12.000, cuesta \$17.990 al 2017, cuesta \$ 19.990 al 2021 según cálculos de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). Este gremio detalla algunas de las causas de este aumento, estas son: el arancel para vehículos que va del 35% al 40%, un impuesto de consumos especiales del 5% al

35%, el impuesto a la salida de divisas (ISD) del 5%, más el IVA, que hoy es del 12% (AEADE, 2021).

La industria automotriz ecuatoriana se ha caracterizado por ser ampliamente regulada por el gobierno, para el gobierno de Rafael Correa existían diferentes imposiciones como limitaciones de cupos en importaciones, licencias, incremento en valores arancelarios en temas de materia prima, capital, entre otras disposiciones que conllevaban a una mayor inversión por parte de los parques automotores en las adquisiciones de vehículos (Calle & Conza, 2021).

Por esto, la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE, 2020) mencionaba que el apoyo del gobierno a la industria no ha sido el esperado, las imposiciones fueron varias y elevadas para importar vehículos, lo que hace que su competitividad se vea reducida frente a otros países de la región, perjudicando el crecimiento del sector.

Bajo este contexto, surge el presente estudio que tiene la necesidad de investigar cómo afecta la parte impositiva al comercio de automóviles, desde una perspectiva de comercio exterior, es decir, automóviles importados, dado que, las tasas cobradas por la ley han impactado en el valor final que se cobran en comparación a otras naciones, perjudicando a las empresas por un encarecimiento del bien y a los consumidores que aceptan y adquieren la obligación de pago.

Debido a esto, se realizará esta investigación, para que así se pueda conocer la situación real de las ventas de vehículos durante los periodos mencionados, y así verificar el impacto de las políticas aplicadas al sector, teniendo en cuenta a los contribuyentes con la actividad económica de venta de vehículos, según el Servicio de Rentas Internas.

En la investigación se analizará estadísticas en cuanto a las ventas de vehículos producidas en el año 2021 con el fin de compararlas y poder determinar con certeza si existen o no cambios radicales a partir de la implementación de las políticas públicas, así como la desconexión de las políticas públicas, industrial y tributarias en las ventas con el sector automotriz en Ecuador durante el periodo 2021.

### **Formulación del Problema**

Con base al planteamiento del problema expuesto, se formulan las siguientes interrogantes:

### ***Pregunta General***

¿Qué impacto ha tenido el incremento en la carga impositiva en el sector automotriz del Ecuador y su afectación en la comercialización?

### ***Preguntas Específicas***

1. ¿Qué aspectos teóricos, conceptuales, legales y referenciales tienen relación con las variables de carga tributarias y procesos de importación?
2. ¿Qué metodología o herramientas permitirán el levantamiento de la data de las cargas tributarias concernientes a vehículos importados en Ecuador?
3. ¿De qué manera ha impactado la carga tributaria de estos impuestos al sector automotriz viéndolo desde la Recaudación Tributaria?

### **Objetivo General y Especifico de la Investigación**

#### ***Objetivo General***

Analizar la carga impositiva establecida para las operaciones de importación de vehículos en el Ecuador mediante un estudio de informes de los tributos y movimientos económicos de esta actividad, con la finalidad de observar el impacto generado en el sector automotriz.

#### ***Objetivos Específicos***

1. Establecer un marco teórico que permita una comprensión y definición de la carga impositiva y procesos de importación.
2. Determinar la metodología que permita el levantamiento de la información de las cargas tributarias concernientes a vehículos importados en Ecuador.
3. Procesar y analizar la data con el fin de determinar si existe incidencia de la carga tributaria de estos impuestos al sector automotriz viéndolo desde la Recaudación Tributaria.

#### **Justificación del Problema**

La relevancia del estudio se centra en estudiar un sector de gran aporte a la economía ecuatoriana como el automotriz, el cual, ha permitido y contribuido en la generación de plazas de empleo a nivel nacional, por lo tanto, una afectación a este

sector incidiría en los pobladores de la sociedad ecuatoriana. Para tener una mejor noción de su aporte se muestra la siguiente información:

**Tabla 1**

*Plazas de empleo generado por el sector automotriz*

<b>Plazas de empleo del sector automotriz</b>	
<b>Actividad</b>	<b>Cantidad de empleos</b>
Fabricación de vehículos, carrocerías, etc.	2.125
Fabricación de autopartes	850
Venta de vehículos	22.095
Mantenimiento y reparación	87.107
Ventas de autopartes	33.143
Venta y mantenimiento de motocicletas	10.623
<b>Total</b>	<b>155.943</b>

*Nota.* Adaptado del Anuario 2021 presentado por la AEADE (2021)

Como se puede observar en la tabla 1, el sector automotriz contribuyó con 155.743 plazas de empleo en Ecuador de forma directa e indirecta, dado que la compra – venta de vehículos permitió que surjan negocios de mantenimiento y reparación o comercios de ventas de partes y repuestos, comprobándose la relevancia que tiene esta actividad económica en la actualidad.

Además, se justifica este trabajo investigativo porque es necesario evaluar cómo incide los diversos impuestos en especial el ICE y el impuesto a la Salida de Divisas ISD en la recaudación tributaria y cómo dichos impuestos afectan al sector automotriz ya que son los dos impuestos de los que tiene mayor peso en el valor de comercialización de los vehículos de gama alta.

En una economía dolarizada como la ecuatoriana y sin la existencia de políticas monetarias y cambiarias. Los impuestos más allá de tener el principio recaudatorio se emplean para proteger la economía y para evitar la fuga de capitales de industrias hacia los paraísos fiscales cuyo objetivo es la evasión de impuestos, y todo este paquete de medidas arancelarias que más adelante analizaremos formaron

parte de estrategias o medidas que los gobiernos de turno tuvieron que adoptar como única forma de dinamizar la economía.

Otro aspecto que influyó en la aplicación de los impuestos vistos desde la perspectiva importación de vehículos fue la devaluación del dólar estadounidense. Esta moneda que se adoptó desde el año 2000 como medio de pago en las transacciones en la República del Ecuador y existieron muchas medidas de restricción a las importaciones para evitar la salida de la divisa de la economía, entre ellas la salvaguardia e impuesto a la salida de divisas (ISD). Este último mencionado tuvo afectaciones tanto directa como indirecta.

En el caso de la afectación directa el impuesto encarece el producto final comercializado y se reduce la producción actual ya que no hay demanda. La afectación indirecta que puede ocasionar este impuesto es la reducción de la mano de obra, dado que, si el sector automotriz reduce su producción no va a requerir la misma cantidad de empleados disminuyendo su nómina. Por lo tanto, se podría observar un aumento en la tasa de desempleo del Ecuador, siendo otro aspecto de relevancia que se afectaría ante un incremento de impuestos.

Otro de los efectos es la reducción de la recaudación tributaria por el consumo, es decir, si los empleadores que antes tenían un ingreso para consumir en el mercado ahora se verán afectados por la falta de dicho ingreso, se reducirá el consumo de las familias desempleadas por la reducción de la producción por ende la recaudación de los tributos dirigidos al consumo como el IVA también se verá afectada provocando una incidencia negativa al nivel de presupuesto general del estado.

El aporte práctico que se genera de la investigación se sustenta en brindar una visión del sector automotriz que permitirá a los gobernantes el análisis de la situación del sector y la formulación de mejores medidas impositivas para el correcto desarrollo de la industria, delimitando si el enfoque actual es el apropiado para la actividad de comercialización de vehículos o debe existir mejores estrategias.

Se brinda un aporte académico generado del conocimiento sobre la tributación y exigencias ejercidas en el Ecuador, que permitirá tener una noción de las contribuciones exigidas en temas de comercio de vehículos en el territorio. De igual forma, este trabajo servirá de guía para futuras investigaciones desde el marco

metodológico, estudios que fomenten diseños no experimentales tendrás datos que servirán de sustento en el desarrollo de sus objetivos.

### **Delimitación del Problema**

#### ***Delimitación Temporal***

Para este trabajo de investigación los datos recopilados estarán enmarcados dentro del periodo 2017 al 2021, se considera las variables aportación del sector automotriz en la recaudación tributaria y los diversos impuestos establecidos a la comercialización de vehículos.

#### ***Delimitación Geográfica***

La aplicación del proyecto propuesto se encontrará dentro del campo económico del Ecuador específicamente en el sector automotriz donde se analizará el impacto que hubo al momento de implementar los diversos impuestos que se imponen durante el círculo de importación y comercialización de vehículo, recaudando información de informes y fuentes oficiales.

En base a lo expuesto, la delimitación del estudio se resume en la tabla 2 expuesta a continuación:

**Tabla 2**

*Delimitación del Proyecto*

<b>Delimitación del estudio</b>	
<b>Delimitación temporal</b>	- 2017-2021
<b>Delimitación espacial</b>	- Ecuador
<b>Delimitación de universo</b>	- Sector automotriz
<b>Delimitación temática</b>	- La carga impositiva ecuatoriana y su impacto en la comercialización de vehículos en el sector automotriz durante el 2021
<b>Delimitación académica</b>	- Análisis del sectorial - Carga impositiva

## Capítulo II: Marco Teórico

Para una mejor comprensión de las variables objeto de estudio en el presente capítulo se realizará un acercamiento a las teorías, conceptos y aspectos relacionados a la carga tributaria y operaciones de importaciones de vehículos.

### Antecedentes de la Investigación

Con la independencia de la nación en 1807 se cobraba y persistía la contribución indígena, así como tributos por aduana y temporalidad vacantes y novenos que eran pagos para la iglesia, siendo el primero mencionado como la principal fuente de ingresos del Estado (Paz & Miño, 2015), no obstante, para 1830 con la separación de la Gran Colombia los tributos reflejaron los siguientes cambios:

**Tabla 3**

*Ingresos del Estado por tributos en Ecuador (1807 y 1830)*

Ingresos	Año 1807	Año 1830
Contribuciones indígenas	\$178.950	\$201.379
Aduanas	\$81.063	311.500
Varios	\$140.827	\$134.444
Temporalidades, vacantes y novenos	\$65.992	\$78.462

*Nota.* Adaptado del artículo *Historia de los impuestos en Ecuador. Visión sobre el régimen impositivo en la historia económica nacional* (p. 70), por Paz y Miño (2015), SRI – PUCE - THE

La tabla 3 expresa los valores por tributos en términos de pesos, se puede apreciar que existía cuatro clases de fuentes de tributos, la principal era la contribución indígena en 1807, la cual, ocupa el segundo lugar posterior a la separación de la Gran Colombia, donde los valores recaudados por los impuestos de la aduana incrementaron y se convirtieron en el principal rubro de ingresos.

El cobro de impuesto en el territorio ecuatoriano tiene una larga vigencia, para la época republicana de 1830 a 1930, la clase dominante aceptó dos clases de tributos, el primero es el impuesto al indio donde se exigía un pago monetario



juntamente con un pago en términos de especies o trabajo; el segundo tributo se trataba del cobro de diezmos (Garzón et al., 2018).

Para 1837 se desarrolló una contribución general en actividades agrarias que distinguía un total de siete clases de contribuyentes que debían ajustarse a cuotas fijas, donde el empleado debía cancelar un 10% en este ámbito y los agricultores de 5 a 100 pesos como cuotas mínimas y máximas respectivamente, los dueños de las casas no pagaban valor alguno; para los bancos se establecía el impuesto del 1 por mil en montos de préstamos bancarios y capitales (Paz & Miño, 2015).

Para 1890 se produce la abolición del diezmo, lo cual, provocó la incursión en impuestos adicionales al cacao para poder solventar el déficit presupuestario que tenía el Estado (Garzón et al., 2018). Dentro del marco ecuatoriano, el Impuesto al Valor Agregado (IVA) es el de mayor importancia, el cual, comenzó a cobrarse desde 1932, donde se conocía como Alcabala, el cual, correspondía a un impuesto a cobrar en transacciones comerciales (Calle et al., 2017).

Para el año de 1997 se crea el sistema tributario (ST), donde se plantean impuestos establecidos en la ley y que se administran por parte del Servicio de Rentas Internas, este régimen se centró en los principios de generalidad, legalidad, igualdad, proporcionalidad e irretroactividad (Garzón et al., 2018). Demostrando para este periodo una mejor estructura para regular y cobrar los aspectos tributarios del Ecuador, mostrando mejor organización del Estado.

En resumen, la economía ecuatoriana basó su sistema tributario en dos enfoques, la contribución indígena que se dio de a partir de 1830 hasta 1859, y la contribución general que abarcó de 1837 a 1927; además, se debe indicar que de 1996 a 2006 el Ecuador pasó por una inestabilidad política donde se derrocaron a tres presidentes, consiguiendo estabilidad para el 2007 donde el presidente electo formuló una reestructuración tributaria que permitió un progreso en la recaudación del 160% del 2007 al 2015 (Alvear et al., 2018).

## **Teorías Relacionadas al Derecho Tributario**

### **Nulla tributum sine Legem**

Dentro de la teoría del derecho tributario se menciona el principio de legalidad o Nulla tributum sine Legem, bajo este enfoque se establece que no puede existir tributos sin ley, indicándose que este solo se puede establecer por parte de la ley, la

cual, dará origen a la pretensión y obligación que se deben establecer para los sujetos (Núñez, 2015).

### **Principio de suficiencia**

Perspectiva que refleja la capacidad del sistema tributario para recaudar una cantidad de recursos de forma adecuada y suficiente que permitan poder solventar los gastos del Estado; la política tributaria debe reflejar una generalidad en los tributos para que se apliquen a todos, además de establecer exenciones y tener amplitud (López, 2012).

### **Teoría de la equivalencia**

El impuesto reflejado en esta teoría se fundamenta en el precio establecido para servicios prestados del Estado a particulares, esta se aprecia como un enfoque inexacto porque no todo rendimiento del tributo permite cubrir los servicios públicos, hay gastos que son opuestos a las prestaciones públicas como las guerras, así como hay servicios prestados a sujetos que están exonerados como personas invalidad o mayores de edad (Avalos, 2018).

### **Principio de igualdad**

Esta teoría expone que debe brindarse por la ley un trato igualitario a los iguales, se establece que debe existir un ratio de diferencia para situaciones que se visualizan efectivamente diferentes, por lo tanto, el importe debe ser el mismo para aquellos de similares situaciones, mientras que en contextos desiguales debe gestionarse de forma distinta para conseguir la igualdad (Acosta, 2019).

### **Teoría Relacionadas al Comercio Exterior**

#### **Teoría de la ventaja competitiva**

Uno de los enfoques expuestos en el comercio internacional es el relacionado a la ventaja competitiva, que involucra a las naciones con su especialización y efectividad para producir bienes a menores costos con respecto a otra Cabe recalcar que, Ecuador no es mercado productor de bienes finales, por lo que su ventaja competitiva no se basaría en fabricación de vehículos. Rangel et al. (2019) sobre esta teoría mencionan:

Para David Ricardo, el modelo de las ventajas comparativas es uno de los conceptos básicos que fundamenta la teoría del comercio internacional y

demuestra que los países tienden a especializarse en la producción y exportación de aquellos bienes que fabrican con un coste relativamente más bajo respecto al resto del mundo, en los que son comparativamente más eficientes que los demás y que tenderán a importar los bienes en los que son más ineficaces y que por tanto producen con unos costes comparativamente más altos que el resto del mundo (p. 135).

### **Teoría del Comercio Internacional de Linder**

Esta teoría expresa que el comercio internacional será intensivo entre las naciones que tengan un ingreso per cápita similar, comparados con los de niveles diferentes, su perspectiva se centraba en el actor de la demanda, al decir que el consumo está condicionado al nivel de ingreso (Ovando, Canales, & Munguía, 2017).

### **Teoría del modelo de Heckscher-Ohlin**

Se la considera como parte de la teoría neoclásica de las teorías de comercio internacional, también se la denomina como teoría de la dotación de factores, dentro de su pensamiento establece que las economías comerciarán bienes cuyos factores de producción sean abundantes y de menor costo (Ovando et al., 2017)

### **Tributos**

Los tributos representan el valor a cancelar a modo de contribución por parte de las personas naturales y empresas en general por la obtención de bienes, servicios o capital, el cual, se cobra para poder contribuir en el cubrimiento de necesidades del sector público de una nación (González & Tapia, 2019). Se asume a los tributos como la fuente de ingresos que permite aportar de rubros para el gasto público, es decir, que su recaudo tiene finalidad social de los ciudadanos. Unas apreciaciones sobre este elemento se brinda por Marcos y Checa (2013) en su artículo, expresando que:

El vocablo tributo procede del latín tributum, que a su vez proviene de tribu, ciertamente una referencia a las tres primitivas tribus de Roma, señalándose que el verbo tributo, -ere significa dar, conceder (...). En la ciencia de la administración, el tributo se entiende como la fuente primaria del coste de los servicios públicos. En economía, el tributo surge como el instrumento básico para transferir recursos del sector privado al sector público, medio de financiación de las tareas de Gobierno. (p. 576)

La referencia anterior permite tener una noción de diversas definiciones de tributos, siendo la relacionada con el tema de estudio al enfoque de la economía, en la cual, se expresa como un coste que permite la financiación de los servicios públicos, y que tiene el gobierno para redistribuir riquezas en la concepción de obras o gasto público.

El Ministerio menciona que el principal objetivo de la reducciones d tributos son la obtención de recursos a las arcas fiscales, siendo los tributos los canales para conseguir ingresos de carácter público; estos mecanismos se imponen con el objetivo de sostener el Estado, al hacer referencia a Estado se considera funcionarios de la administración pública, justicia, jueces, policías, profesores, médicos, bomberos, entre otros, además, proveen de un papel esencial para garantizar derechos sociales mediante acciones para solventar obra pública (SRI - Ministerio de Educación, 2016).

La tributación ejercida en una sociedad es el instrumento que tiene la sociedad para cumplir con sus objetivos, por lo que no debe apreciarse como un sometimiento a las disposiciones del Estado; esta se puede determinar mediante dos factores, la primera es la amplitud de la base imponible y la segunda mediante tasas impositivas (Alaña et al., 2018). Como se expresa en referencia anterior, el pago de tributos se vincula con un rubro que sustenta apoya a la sociedad; una fuente de ingreso para conseguir fines de públicos de beneficio para los pobladores. Los tipos de tributos son los siguientes:

**Tabla 4**

*Tipos de tributos*

<b>Tipos de tributos</b>	
<b>Impuestos</b>	<b>Descripción</b>
Tributos	Depende de varios aspectos como el nivel de ingresos, patrimonio o capacidad adquisitiva del sujeto.
Base imponible	Se compone del total de ingresos ordinarios y extraordinarios que se graban por el tributo, deducido de devoluciones, descuentos, costos, gastos y deducciones imputables.
Tasas	Carga tributaria por el cobro de servicios, no se presenta necesariamente contraprestaciones.

---

Contribuciones Son ejercidos por particulares por el beneficio de una obra pública.

---

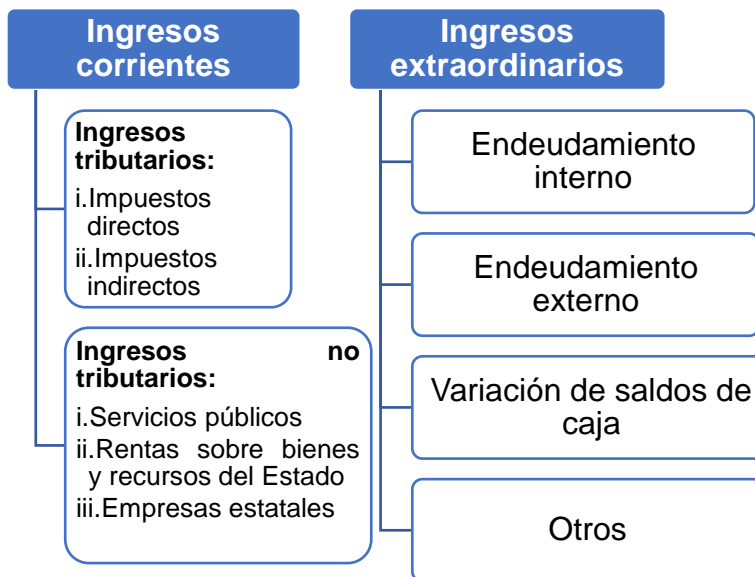
*Nota.* Adaptado de *Análisis de la carga tributaria en el sector automotriz para vehículos motorizados con incidencia en la ciudad de Cuenca, periodo 2017* (p. 15), González y Tapia (2019), Universidad del Azuay

La tabla 4 expresa los diferentes tipos de tributos que puede exigir un gobierno, en este caso, el estudio aplica a impuestos como el ISD que se cobra a las personas y empresas, de igual forma, se debe mencionar los aranceles cobrados dentro de estas operaciones (Importaciones), los aranceles se consideran esta clasificación como impuestos cobrados por la autoridad aduanera.

La contribución de los tributos en las naciones se refleja directamente de la estimación de presupuestos que se establecen por los gobernantes, siendo la realidad de la economía en términos de contribuciones de sus ciudadanos, de forma general siguen la siguiente estructura:

**Figura 1**

*Elementos dentro del presupuesto de ingresos de las naciones*



*Nota.* Adaptado del artículo *Historia de los impuestos en Ecuador. Visión sobre el régimen impositivo en la historia económica nacional* (p. 29), por Paz y Miño (2015), SRI – PUCE - THE

Como se puede apreciar en la figura 1, de forma general se considera a los tributos como una de las fuentes de ingresos a considerar en la elaboración de los presupuestos que se diseñan por los gobiernos, siendo clasificados de origen directos

e indirectos, para tener una mejor apreciación de la clase de impuestos y lo que involucra cada una, se presenta la siguiente información.

### **Clases de impuestos**

Al hacer referencia de impuestos, estos se comprenden como contribuciones o gravámenes que se pagan por temas de tierras, mercancías, frutos, actividades mercantiles o de carácter profesional que sostienen el gasto del Estado e instituciones públicas.

**Tabla 5**

*Clases de impuestos*

<b>Clases de Impuestos</b>	
<b>Impuestos</b>	<b>Descripción</b>
Impuesto Directos:	Son aquellos que se aplican de manera periódica e individual a las personas físicas o jurídicas sobre sus bienes e ingresos económicos, por ejemplos el impuesto sobre rentas, el impuesto sobre patrimonio, el impuesto de sucesiones, los impuestos sobre la posesión de vehículos (impuesto e la tendencia o uso de vehículos) etc.
Impuestos Indirectos:	Son aquellos que se aplican a lo que se consume o a los servicios que se usan, también añadiéndose al precio de las mercancías por ejemplos, el impuesto al valor añadido (IVA) que es tributo básico de la imposición indirecta, que incide en el consumo.
Impuestos Progresivos:	Para calcularlos se aplica un porcentaje, la tasa o un tipo impositivo, que crece más que proporcionalmente al aumentar la base, por ejemplos, la renta, y los impuestos regresivos.

*Nota.* Adaptado de *El Impuesto al Valor Agregado y su incidencia en la reactivación económica de los habitantes del cantón Manta* (p, 17), por Baque (2017), Universidad Estatal del Sur de Manabí

Como se visualiza en la tabla 5, dentro de la apreciación de los tipos de impuestos que pueden aplicarse, se denota que los impuestos de tipos directos representan rentas aplicados a los ciudadanos en general que se formulan por el

Estado, como la renta aplicada hacia los bienes de una persona o entidad que lo consume, el cual, no aplicaría en este caso, el impuesto de tipo indirecto se ajusta al estudio porque dentro del mismo se menciona al IVA, que es uno de los tributos que se examinará. También se aplica el impuesto progresivo, considerando que el ICE se cobra fundamentados en una base imponible para generar el tributo.

**Carga Tributaria en el Ecuador**

Como ya se mencionó previamente, el Ecuador ha aplicado tributos desde su independencia, formulando un sistema tributario por la década de los 90. En un principio se sostenía estos impuestos sin un sistema de recaudación estructurado, siendo esto visible de forma previa a los años noventa. Los organismos encargados de racionalizar los impuestos y la carga tributaria del sector son:

1. Servicio de Rentas Internas – SRI
2. Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador – SENA
3. Comité de Comercio Exterior – COMEX

Se determina un total de tres instituciones encargadas de las medidas tributarias para el sector de comercialización de vehículos producto de importaciones. De estos organismos, el encargado de la recaudación general es el SRI, puesto queda vigilancia a los tributos de los bienes y servicios comerciados en el territorio, mientras que los otros dos se enfocan en proceso de comercio exterior. Para una mejor comprensión de estas instituciones y de los tributos que gestionan, en la tabla 6 se presenta una descripción de cada una:

**Tabla 6**

*Instituciones encargadas de regular carga tributaria en el Ecuador*

<b>Institución que regulan carga tributaria</b>		
<b>Institución</b>	<b>Descripción</b>	<b>Responsabilidad</b>
SRI	Institución de carácter gubernamental que tiene la responsabilidad de recolectar los tributos	<ul style="list-style-type: none"> <li>• ISD</li> <li>• IVA</li> <li>• ICE</li> </ul>

---

	generados en el territorio ecuatoriano	
SENAE	Institución pública que gestiona la recaudación los tributos vinculados al comercio exterior.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Aranceles</li> <li>• Salvaguardias</li> <li>• FODINFA</li> </ul>
COMEX	Entidad que regula, facilita y ejecuta procesos de prohibición en operaciones de importación, exportación y circulación de bienes nacionalizados.	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Resolución 65 - que corresponde a cupos de importación.</li> <li>• Resolución 66</li> </ul>

---

*Nota.* Adaptado de *Los impuestos tributarios de las importaciones de vehículos y su incidencia en la rentabilidad del sector automotriz*, por Amador y Arroba (2017), Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana

Cabe mencionar que las instituciones referenciadas en la tabla 6 se relacionan a operaciones de carga tributaria que deben ser pagadas por parte de actividades del sector automotriz y en el contexto de transacciones de comercio exterior, por lo cual, se hace mención a instituciones como el COMEX y el SENAE que son entidades públicas encargadas de imponer y regular dichas operaciones, en adición al SRI que regula de forma general los impuestos del Ecuador.

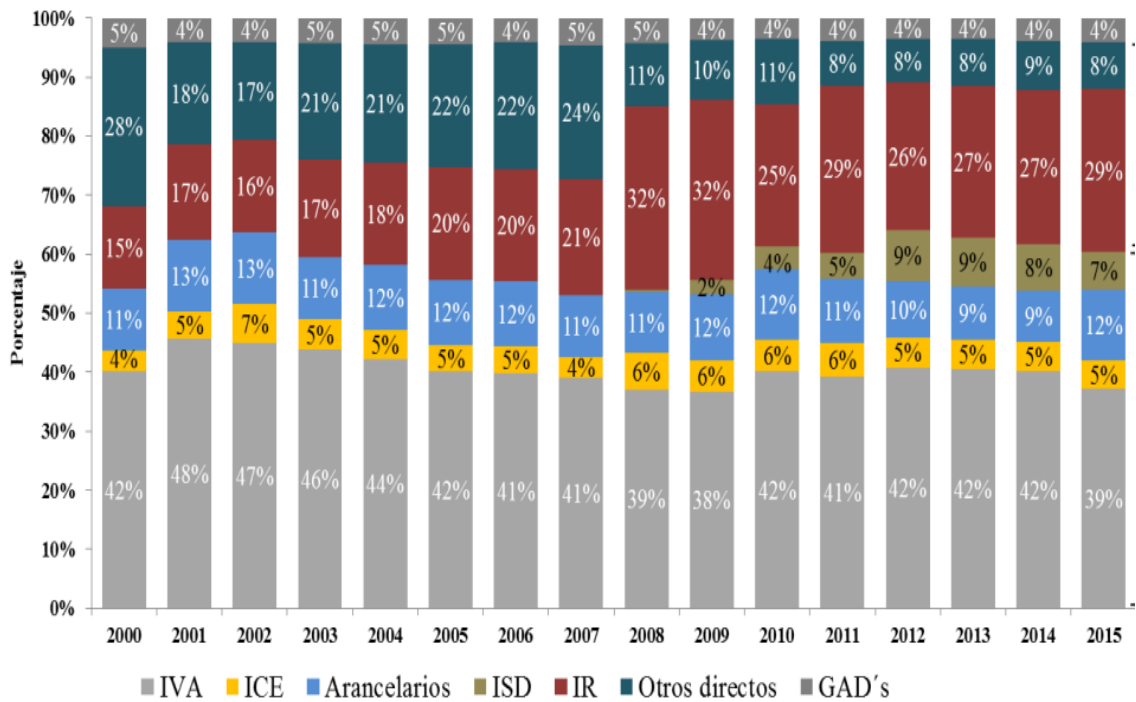
### ***Participación de los impuestos en la carga tributaria***

Los movimientos generados por la carga tributaria en el Ecuador expuestos en la figura 2, muestran en los siguientes movimientos:



**Figura 2**

*Participación de los impuestos en la carga tributaria*



*Nota.* Tomado de *La carga tributaria en el Ecuador. Cámara de Industrias y Producción. Noviembre de 2016* (p. 12), por CIP (2016), Cámara de Industrias y Producción

De los diferentes impuestos que se cobran en el territorio ecuatoriano, se pudo observar que el IVA es el de mayor presentación, manteniendo promedios de participación del 40% en los diferentes años, el ICE tiene una menor representación por ser un impuesto que se le cobra a ciertos bienes considerados especiales. Los aranceles ocupan un tercer puesto con representaciones entre el 9 al 13%, cabe mencionar que el presente análisis, contempla el pago del IVA, ICE y Aranceles como parte de las importaciones de vehículos, por lo que se entiende que la carga tributaria y contribución de estas operaciones es mayor que la de otros bienes (CIP, 2016).

### **Impuesto al Valor Agregado**

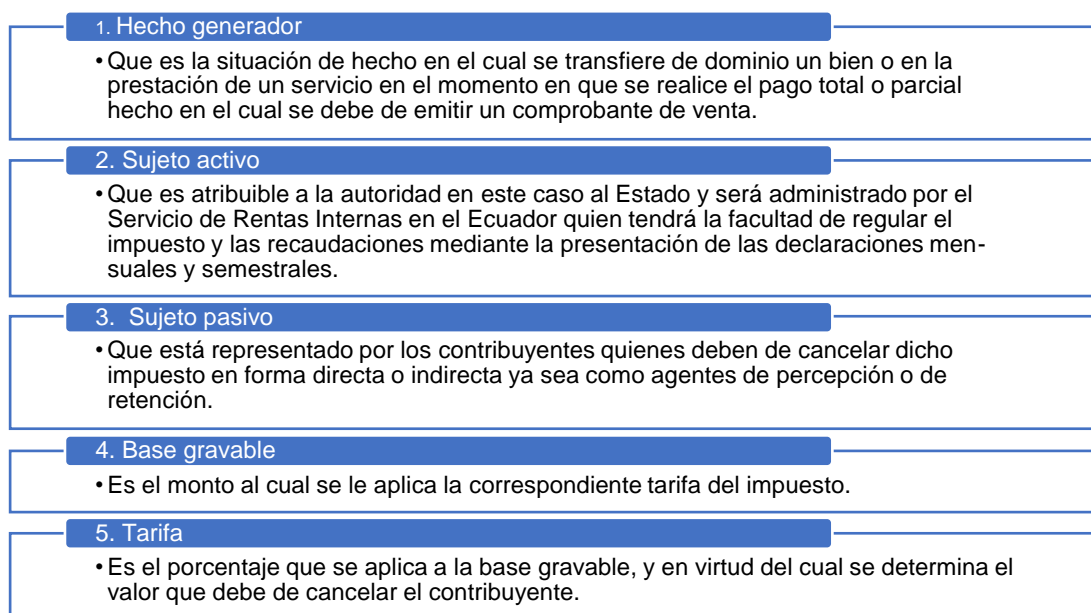
Los orígenes de su aplicación se remontan a Francia en el año de 1948, siendo aplicado en el territorio ecuatoriano en 1970, además, en la actualidad se encuentra en vigencia dentro de más de 130 naciones a nivel del globo, representando de forma general una cuarta parte de las recaudaciones tributarias (Baquero, 2017). Se lo considera como un impuesto plurifásico que se graba sobre las ventas sin tener un carácter acumulativo, recayendo en los bienes y servicios consumidos en el mercado,

por lo cual, se considera que no se estipula al valor agregado, sino al consumo (Arias, 2011).

El IVA representa la primera fuente de ingreso de carácter tributario, esto se debe por la gran base tributaria que representa su cobro; mediante los impuestos los gobernantes financian los egresos de los presupuestos (Cacay et al., 2021). Los elementos a considerar para el cobro son los siguientes:

**Figura 3**

*Elementos a considerar en la recaudación del IVA*



*Nota.* Adaptado de *El impuesto al valor agregado IVA en Ecuador y su incidencia en las recaudaciones tributarias* (p. 90), por Calle et al. (2017), Revista Sur Academi

La figura 3 permite delimitar que aspecto permitirán determinar que un sujeto ejerza un hecho tributario, se expresa que deben existir dos individuos en la operación, el activo que capta el impuesto y el pasivo que lo cancela, los cuales determinarán el monto con base al tarifario aplicado al monto de la transacción.

### **Arancel**

Representan el pago de impuestos que son sujetos a diferentes contextos comerciales, este depende de las medidas de protección que implemente el gobierno local; se lo considera como consecuencia de normas proteccionistas, políticas comerciales bajo las cuales se buscaba encarecer el precio de los bienes que se importan (Hidalgo, 2018). De acuerdo con Márquez (2018):

Los aranceles son la forma más antigua de política comercial, y han sido utilizados tradicionalmente como una fuente de ingreso. A finales del siglo XIX, EE.UU. protegía sus nuevos sectores industriales imponiendo aranceles a la importación de bienes manufacturados. Un arancel, la más simple de las políticas comerciales, es un impuesto aplicado cuando se importa un bien. (p. 42)

Como se aprecia en la referencia, con estas medidas se busca que las importaciones en las naciones se controlen o regulen para no impactar a la industria local, es decir, que el consumo de bienes producidos localmente no pierda competitividad con respecto a los de procedencia extranjera. Baena (2018) expresa que estas barreras arancelarias siguen una doctrina que tiene como función la restricción de entrada de productos extranjeros que sean similares a los que se producen en el mercado nacional, para favorecer al productor nacional.

Mediante la Nomenclatura Andina (NANDINA) se fijan los derechos arancelarios que se cobran para las importaciones, dentro del mismo se expone las mercancías que deben ser comprendidas en el mercado local (Villamar & Pastaz, 2017). Una clasificación de aranceles que pueden aplicarse, son los siguientes:

- Arancel Fiscal: Son los fijados para conseguir ingresos para el Estado.
- Arancel Proteccionista: Se estima con la finalidad de proteger a la industria local (Hidalgo, 2018).

De forma general, en Ecuador se estipulan dos tipos de aranceles para ser aplicado en las mercancías, estos corresponden al Ad-valorem y al arancel específicos, de igual forma, de este tipo de aranceles convergen distintas combinaciones que se explican en la siguiente tabla:

**Tabla 7**

*Tipos de aranceles*

<b>Tipos de aranceles</b>	
<b>Aranceles</b>	<b>Características</b>
Arancel de valor agregado o ad-valorem	Arancel determinado por el cálculo porcentual del valor que se cancela por un producto o grupo de productos en la operación de importación.

Arancel específico		Corresponde a una cuantía estipulada para unidades de medidas en procesos de importación.
Arancel anti-dumping		Se aplican estrictamente a bienes que reciben subvenciones en sus países de origen.
Arancel mixto		Representa el cobro de dos aranceles como el ad-valorem y el específico.
Arancel Exportación	De	No suelen emplearse por las naciones, porque perjudicaría las mercancías vendidas del mercado al exterior. Representa un derecho arancelario en estas operaciones.

*Nota.* Adaptado de Villamar y Pastaz (2017)

En la tabla 7 se puede apreciar que los aranceles son estrictamente para procesos de importación, aunque existe una modalidad de arancel para exportación, estas no suelen ser aplicados, porque, no obstante, se representan un ingreso para el gobierno, también es un perjuicio para la producción local, por esto, estas medidas se dirigen hacia las importaciones.

Dentro de la tabla, Villamar y Pastaz (2017) expresan que un producto puede estar sujeto a dos clases de aranceles como los expuestos por porcentaje y valores fijos, lo que significaría que el bien comprado se encarecería o inflaría su valor de forma más significativa en comparación de los productos que solo están sometidos a uno de los dos.

## **ICE**

Denominado como Impuesto al Consumo Especial, corresponde al monto imponible establecido por el Estado hacia los bienes nacionales, cuyo base corresponde al precio del bien sin considerar el valor del IVA, esta será el valor del producto fabricado o importado (Chávez et al., 2020).

Estos tributos representan contribuciones obligatorias, donde el sujeto pasivo debe cancelar al estado un rubro por las compras de bienes y servicios de origen nacional o extranjero que se consideren de consumo especial, entre los bienes que se afectan con estas medidas están las gaseosas, las bebidas alcohólicas, los vehículos, entre otros (Oñate, 2019).

Estos impuestos se gravan para los consumos de bienes y servicios, que se genera como mecanismos para que las personas que lo consumen tengan responsabilidad social y ambiental, en primera instancia solo gravaba a vehículos, cigarrillo, cerveza, bebidas alcohólica y gaseosas, posteriormente se expandió hacia bienes como yates, aviones, videojuegos, perfumes, televisión, entre otros (Proaño, 2017). La clasificación de productos sometidos a este tributo se deriva de cinco grupos que se describen a continuación en la tabla 8:

**Tabla 8**

*Grupo I de productos sometidos a ICE*

<b>Grupo I</b>	<b>Ad-Valorem</b>
Productos del tabaco y sucedáneos del tabaco (abarcan los productos preparados totalmente o en parte utilizando como materia prima hojas de tabaco y destinados a ser fumados, chupados, inhalados, mascados o utilizados como rapé)	150,00%
Perfumes y aguas de tocador	20,00%
Videojuego	35,00%
Armas de fuego, armas deportivas y municiones excepto aquellas adquiridas por la fuerza pública	300,00%
Focos incandescentes excepto aquellos utilizados como insumos Automotrices. Cocinas, cocinetas, calefones y sistemas de calentamiento de agua, de uso doméstico, que funcionen total o parcialmente mediante la combustión de gas	100,00%

*Nota.* Tomado de *La política fiscal y la recaudación del Impuesto a los Consumos Especiales en la Zona 3 durante los períodos 2013-2015* (p. 52), Proaño (2017), Universidad Técnica de Ambato

El Grupo I, expresa que están sujetos a ICE los productos de diversas características, considerando que un perfume y un videojuego cumplen funciones distintas, se tratan de bienes de diversas indoles. Dentro de este grupo se enmarca cinco clases de bienes que son bienes relacionadas al tabaco, perfumes, armas, videojuegos y focos incandescentes, de los cuales, son las armas las que mayor tarifa paga con un porcentaje del 300%, y lo sigue el tabaco con una referencia de la mitad

de ad-valorem, que se comprende su alta representación por el peligro que le significa a la vida de las personas. Por su parte, el grupo II del ICE expuesto en la tabla 9, contempla la siguiente clasificación:

**Tabla 9**

*Grupo II de productos sometidos a ICE – sección 1*

<b>1. Vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle:</b>	
<b>Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20.000</b>	<b>5,00%</b>
<b>Camionetas, furgonetas, camiones, y vehículos de rescate cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 30.000</b>	<b>5,00%</b>
<b>Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20.000 y de hasta USD 30.000</b>	<b>10,00%</b>
<b>Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 30.000 y de hasta USD 40.000</b>	<b>15,00%</b>
<b>Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000</b>	<b>20,00%</b>
<b>Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000</b>	<b>25,00%</b>
<b>Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000</b>	<b>30,00%</b>
<b>Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000</b>	<b>35,00%</b>

*Nota.* Adaptado de *El impuesto a los consumos especiales y su influencia en el precio de venta, en las empresas productoras de bebidas alcohólicas de la zona 3 del Ecuador* (pp. 22- 24), por Oñate (2019), Universidad Técnica de Ambato

Como se observa en la tabla 9, en el grupo II primero se exhibe la sección 1 que se encamina a fijar tarifas a pagar por parte de los vehículos, delimitando aspectos de rango de precios de dichos bienes para fijar la tasa que corresponde cancelar al comprador, en la sección 2 se establecen los siguientes vehículos:

**Tabla 10***Grupo II de productos sometidos a ICE – sección 2*

<b>Grupo II</b>	<b>Ad-Valorem</b>
<b>2. Vehículos motorizados híbridos o eléctricos de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle:</b>	
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 35.000	2,00%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 35.000 y de hasta USD 40.000	8,00%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000	14,00%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000	20,00%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000	26,00%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000	32,00%

*Nota.* Adaptado de *El impuesto a los consumos especiales y su influencia en el precio de venta, en las empresas productoras de bebidas alcohólicas de la zona 3 del Ecuador* (pp. 22- 24), por Oñate (2019), Universidad Técnica de Ambato

Como se puede apreciar en la tabla 10, los bienes encasillados por parte de las autoridades ecuatorianas son vehículos de características híbridas, es decir, son transportes de cualidades eléctricas, diferenciándose de la sección 1 que se encamina a vehículos motorizados que necesitan de gasolina para su funcionamiento. En la sección 3 se expone:

**Tabla 11**

*Grupo II de productos sometidos a ICE – sección 3*

<b>Grupo II</b>	<b>Ad-Valorem</b>
3. Aviones, avionetas y helicópteros excepto aquellas destinadas al transporte comercial de pasajeros, carga y servicios; motos acuáticas, tricases, cuadrones, yates y barcos de recreo	15,00%

*Nota.* Adaptado de *El impuesto a los consumos especiales y su influencia en el precio de venta, en las empresas productoras de bebidas alcohólicas de la zona 3 del Ecuador* (pp. 22- 24), por Oñate (2019), Universidad Técnica de Ambato

Conforme a lo visualizado en la tabla 11, se puede indicar que los bienes que son objeto a tributo ICE en la sección 3 del grupo II son medios de transporte de características distintas a los vehículos, determinándose a bienes de movilización aérea y acuática.

La información previa de las tres secciones permite determinar que dentro de este grupo de bienes gravados con ICE, se enmarcan tres clases de bienes, siendo los primeros caracterizados como los vehículos en general, mientras que en la segunda sección se engloban vehículos cuyas características sean híbridas o eléctricas, por último también se acogen medios de transporte como aéreos como avionetas y de transporte marítimo como motos acuáticas, es decir, se destinada a equipos que sirven para la movilización.

Se puede considerar que dentro de los bienes que se gravan bajo este impuesto, esta es la categoría que mayor tipos de productos está englobando, siendo diferenciados por características y rangos de precios. Por su parte, el Grupo III establece:



**Tabla 12***Grupo III de productos sometidos a ICE*

<b>Grupo III</b>	<b>Ad-Valorem</b>
Servicios de televisión pagada	15,00%
Servicios de casinos, salas de juego (bingo - mecánicos) y otros juegos de azar	35,00%
Servicio de telefonía fija y planes que comercialicen únicamente voz, datos y SMS del servicio móvil avanzado prestado a sociedades	15,00%

*Nota.* Tomado de *La política fiscal y la recaudación del Impuesto a los Consumos Especiales en la Zona 3 durante los períodos 2013-2015* (p. 54), Proaño (2017), Universidad Técnica de Ambato

La tabla 12 refleja el grupo III del ICE, donde se deja de lado los bienes y hace un enfoque a los servicios, en este sentido, se observa que el Ecuador cobra ICE por servicios de televisión pagada y servicios móviles, también se encarece aquellos juegos de casinos, que son apreciados como servicios de lujo que deben ser captados por el ICE. Para el grupo IV se determina:

**Tabla 13***Grupo IV de productos sometidos a ICE*

<b>Grupo IV</b>	<b>Ad-Valorem</b>
Las cuotas, membresías, afiliaciones, acciones y similares que cobren a sus miembros y usuarios los Clubes Sociales, para prestar sus servicios, cuyo monto en su conjunto supere los US \$ 1.500 anuales	35,00%

*Nota.* Tomado de *La política fiscal y la recaudación del Impuesto a los Consumos Especiales en la Zona 3 durante los períodos 2013-2015* (p. 54), Proaño (2017), Universidad Técnica de Ambato

Como se aprecia en la tabla 13, se deriva que se añade un tributo especial a los servicios por membresías a clubes, por lo tanto, se considera a estas actividades como lujos por parte del gobierno ecuatoriano. No obstante, de los porcentajes asignados previamente, existen bienes que pagan aranceles mixto en el ICE, estos se observan en la tabla 14:

**Tabla 14***Grupo V de productos sometidos a ICE*

<b>Grupo V</b>	<b>Tarifa específica</b>	<b>Ad-Valorem</b>
Cigarrillos	0.16 USD por unidad	N/A
Bebidas alcohólicas, incluida la cerveza artesanal	7,24 USD por litro de alcohol puro	75,00%
Cerveza industrial	12.00 USD por litro de alcohol puro	75,00%
Bebidas gaseosas con contenido de azúcar menor o igual a 25 gramos por litro de bebida. Bebidas energizantes	10,00%	N/A
Bebidas no alcohólicas y gaseosas con contenido de azúcar mayor a 25 gramos por litro de bebida, excepto energizantes	N/A	0.18 USD por 100 gramos de azúcar

*Nota.* Adaptado de *El impuesto a los consumos especiales y su influencia en el precio de venta, en las empresas productoras de bebidas alcohólicas de la zona 3 del Ecuador* (pp. 22- 24), por Oñate (2019), Universidad Técnica de Ambato

Dentro de esta categoría se observa cinco clases de bienes de las cuales, dos tienen doble tributación, los impuestos específicos se observan que afectan la medida del producto sea la unidad, litro o gramos. Dentro de esta sección los bienes que mayormente se afectan son las bebidas alcohólicas catalogadas como cervezas, ya sea de origen artesanal o industrial.

### **FODINFA**

Reconocido como el Fondo de Desarrollo para la Infancia, representa una tasa impuesta por el gobierno que se cobra en las transacciones comerciales internacionales sobre el valor de los costos, seguro y fletes de las mercancías (Díaz, 2017).

Para el 12 de mayo de 1988 se desarrolló el FODINFA, se crea mediante la Ley de Creación de Fondo para el Desarrollo de la Infancia, con la finalidad de que se financien programas de asistencia a los niños ecuatorianos para cubrir su necesidad

y obtener una mejor calidad de vida, siendo destinada dicha tasa a productos importados (García, 2019).

Este tributo se administra por parte de la INFA O Instituto de la Niñez y la Familia y corresponde al valor del 0,5% de la cantidad determinada como CIF (Ledesma, 2019). El porcentaje de valor es mínimo, sin embargo, al añadirse una serie de tributos a un bien, puede afectar significativa a las empresas.

Las referencias sobre este tributo hacer estimar a este como una contribución de carácter social, dirigida a un segmento específico de los ciudadanos de la nación, en este caso, los niños. Por su tarifa, es el impuesto de menor impacto de los diferentes tributos a la importación que se cobra, pero que es aplicado a todos los bienes que se comercian.

### **Comercio Exterior: Importación**

Corresponde a proceso de ingresar mercancías dentro del territorio nacional proveniente del mercado internacional, es decir, mercancías extranjeras, estas deben someterse a las formalidades y obligaciones aduaneras expresadas por las diferentes naciones (SENAE, 2022). Por lo tanto, no se considerará importación al ingreso ilícito de mercadería extranjera.

Los procesos de importación de los aprecia como acciones de ingreso de mercancías extranjeras al territorio nacional, sujetas a la legislación nacional y los regímenes que aplica, siendo sometidas a estos reglamentos por parte del control aduanero que se sustentan en las declaraciones presentadas (Zumbado, 2019).

Estas operaciones surgen como consecuencia de que las naciones no tienen a su disposición todas las materias primas, bienes, servicios o tecnologías para un autoconsumo, estas presentan la compra de bienes o servicios provenientes de exportadores, adquiriendo dichos recursos de otras naciones. Por lo tanto, debe fomentarse importaciones, solo en aquellos bienes que existe carencia dentro de los mercados locales, para evitar perjudicar la producción local.

Otra apreciación que se genera de los procesos de importación es que se sustentan como procesos de compras de bienes del exterior, lo cual, se contrapone a los procesos de exportaciones que equivalen a ventas nacionales hacia el exterior. Mientras que el primero refleja una salida de dividas, el segundo promueve la entrada,

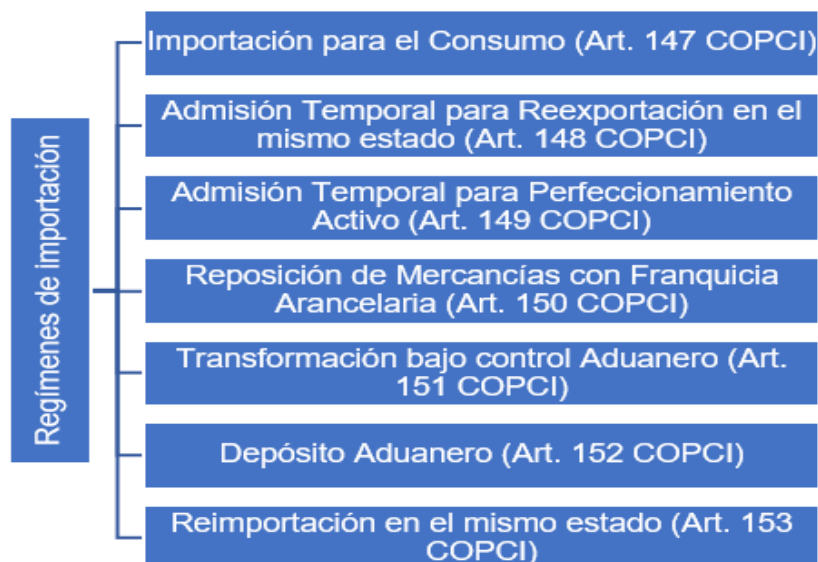
pro esto, es la importancia de que las exportaciones superen las importaciones en una economía. Díaz (2017) expresa:

Es la compra que se realiza en el extranjero para beneficio de un país, satisfaciendo de productos o mercancía que no podemos producir, de acuerdo con los reglamentos y disposición de la Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) y la Organización Mundial del Comercio (OMC). (p. 17)

Para poder importar desde el Ecuador, la persona natural o jurídica debe estar registrada como operador de comercio exterior dentro del portal ECUAPASS, lo que demuestra que han cumplido con los requisitos de inscripción expuestas por el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE) (Ledezma, 2019). Esto hace denotar que el proceso de operaciones de comercio exterior lleva un orden y estructura preestablecida y no bastaría con ser una empresa constituida, también debe registrarse como operador. A nivel nacional se establecen los siguientes regímenes aduaneros:

**Figura 4**

*Regímenes de importación*



*Nota.* Adaptado de SENAE (2022)

Conforme a lo que se observa en la figura 4, de los tipos de importaciones que pueden surgir de las operaciones de compradores nacionales, se debe mencionar que la relacionada a las empresas automotrices importadores concierne a la descrita como Importación para el Consumo (Art. 147 COPCI), puesto que se busca comercializar

los automóviles en el contexto del territorio local y no se atribuye a un proceso de transformación para su posterior salida del territorio.

### ***Instrumentos de Política Comercial: Medidas Arancelarias y No Arancelarias***

Los gobiernos fijan políticas comerciales como directrices que permitan mejorar del desarrollo de los mercados internos, en este sentido, para el comercio exterior se fijan desde una perspectiva arancelaria y no arancelaria, estas se profundizan a continuación.

**Tabla 15**

*Instrumentos de política comercial*

<b>Instrumentos de política comercial</b>	
Medidas arancelarias	Son los aranceles que se destinan por parte del gobierno para generar un recargo a las actividades económicas en procesos de importación.
Medidas no arancelarias	Entre las medidas están las siguientes: <ul style="list-style-type: none"> <li>• Subsidios a las exportaciones: Pagos ejecutados por el Estado para favorecer los procesos de exportaciones del mercado local.</li> <li>• Cuotas de importación: Son restricciones cuantitativas, estas se fijan por el Estado para controlar el volumen importador de un bien.</li> <li>• Restricciones voluntarias a exportación: Enfocados en garantizar el abastecimiento local ante una crisis económica.</li> <li>• Requisitos de contenido nacional: Medida que garantiza que el porcentaje de recursos utilizados en productos productivos sean de carácter local.</li> <li>• Políticas antidumping: Medidas impuestas cuando se observa precios inferiores por suministradores internacionales que perjudican el mercado local.</li> </ul>

- 
- Políticas administrativas: Tienen como finalidad una restricción de las importaciones y fomento de las exportaciones para mejorar la balanza comercial de la nación.

---

*Nota.* Adaptado de *Análisis del arancel y de los impuestos, Valor Agregado (IVA), Consumos Especiales (ICE) y Salidas de Divisas (ISD), en las importaciones y su incidencia en la balanza comercial del país. Periodo 2005 – 2015*, Tonato (2017), Universidad Andina Simón Bolívar

Como se puede apreciar en la tabla 15, los gobernantes pueden aplicar políticas comerciales con base a apreciaciones arancelarias o no arancelarias, siendo las primeras encaminadas a sumar valor al precio de bienes comprados, mientras que las segunda impactan de diferentes formas, como la cuota de bienes que pueden adquirirse dentro del mercado, limitando la cantidad.

### **Marco Conceptual**

**Ad-valorem:** Representa un impuesto generado al valor agregado, calculado en base a un porcentaje del precio o valor de las mercancías, se lo conoce como valor en aduana y como base imponible en las operaciones comerciales.

**Arancel:** Representa un gravamen generado por operaciones de comercio exterior, representa un gasto económico que debe ser cancelado por el ingreso de bienes o servicios que provienen de una nación extranjera (Tonato, 2017).

**Base imponible:** Corresponde al rubro expresado en aduana para las mercancías importadas (COPCI, 2018).

**Contribución:** Son las aportaciones que se generan desde el ámbito económico y que se imponen por parte de los gobiernos, estas pueden ser representadas en diferentes formas como impuestos, derechos o alguna clase de contribución especial (Baque, 2017).

**Importación de consumo:** Operaciones de compra de mercancías provenientes del exterior cuyo destino de consumo es el territorio nacional, después de cancelar todos los impuestos y obligaciones enmarcadas en la ley (COPCI, 2018).

**ICE:** Se lo considera como un impuesto indirecto, se aplica a consumos de carácter especial, es decir, que no se estipulan como objetos de orienta necesidad como lo son el tabaco, las bebidas alcohólicas, perfumes, entre otros (Oñate, 2019).

**IVA:** Impuesto que se establece en la comercialización de bienes o servicios; grava el pago de impuesto a valores por la transferencia de dominios o en operaciones de importaciones, en todas las etapas de comercialización del mismo (León & Villegas, 2018).

**Mercancía:** Se lo califica como todo bien que pueda ser comercializable, transportable y tangible; otra apreciación es que las mercancías corresponden a objetos muebles que son tratados en una transacción de régimen aduanero (Cadena & Hung, 2018).

**Restricciones arancelarias:** Son barreras arancelarias encaminadas a bienes y servicios que intervienen en el comercio exterior, las cuales, se ven manifestadas en el cobro de impuestos tanto para exportaciones como para importaciones (Ríos, 2021).

**Salvaguardias:** son medidas extraordinarias cuyo objetivo se enfoca en lograr una protección efectiva del mercado interno ante importaciones que poseen valores económicos bajos, aunque en muchas ocasiones no la calidad del producto nacional (Tonato, 2017).

**Tributo:** Son valores que representan el ingreso generado por derecho público por prestaciones de carácter pecuniarias y que son obligatorias, las cuales se originan e imponen unilateralmente por los gobernantes (Baque, 2017).

**Valor de aduana:** Corresponde al valor de las mercancías importadas, precio que se paga realmente por el producto cuando se vende por el exportador, en exportaciones es el precio que se expone y que está por pagar el comprador (Alpízar, 2019).

### **Marco Legal**

En este apartado se hará referencia al marco legal que contempla operaciones de importación, entre las que están: Código Orgánico de la Producción, Comercio E Inversiones, COPCI y Reglamento del COPCI.

#### ***Código Orgánico de la Producción, Comercio E Inversiones, COPCI***

Dentro del COPCI se estipula una serie de artículos relacionadas a la forma de expresión de las medidas arancelarias que se cobran por las autoridades locales en

operaciones de comercio exterior, estas pueden ser con base a porcentajes o valores monetarios, esto se expresa en el artículo 76 que menciona lo siguiente:

Art. 76.- Forma de expresión. - Las tarifas arancelarias se podrán expresar en mecanismos tales como: términos porcentuales del valor en aduana de la mercancía (ad-valórem), en términos monetarios por unidad de medida (específicos), o como una combinación de ambos (mixtos). Se reconocerán también otras modalidades que se acuerden en los tratados comerciales internacionales, debidamente ratificados por Ecuador. (COPCI, 2018, p. 34)

La ley establece que los aranceles a cobrar por la aduana pueden derivarse de porcentajes estimados para el bien que se comercia o un valor fijo para el mismo, de igual forma, se expresa una combinación de ambos tipos de aranceles, lo cual, puede terminar perjudicando aún más el valor final del producto. Adicional a esto, se expresa que estos pueden variar conforme a acuerdos internacionales, por lo que entiende que se podría encarecerme aún más el valor del bien. Para tener una mejor noción de los aranceles se expresa el artículo 77 lo siguiente:

- a. Aranceles fijos, que corresponden valores (tarifas) únicos para que se aplique a una determinada subpartida aplicada a bienes del comercio exterior.
- b. Contingentes arancelarios, corresponde a establecimiento de niveles arancelarios para determinada cantidad o valor de mercancías del comercio exterior, y una tarifa variada a estas operaciones que excedan estos montos (COPCI, 2018, p. 34).

El literal a) del artículo 77 de la ley COPCI expresa que al hacer referencia a arancel fijo se entenderá que la aduana del Ecuador cobrará una tarifa única a determinado bien, sin embargo, los operadores de comercio exterior como las importadoras de vehículos deben observar si no existe un contingente arancelario, que como se expresa en el literal b) de dicho artículo, significará un nivel arancelario diferente para el producto.

Por su parte, en el artículo 108 se expone los tributos que pueden afectar las importaciones corresponderán a las siguientes

- a. Derechos arancelarios.
- b. Impuestos fijados en normativas de leyes orgánicas y ordinarias.



c. Tasas cobradas por temas de servicios aduaneros (COPCI, 2018).

Se puede apreciar como los vehículos tendrán que acogerse al pago de impuestos y aranceles para poder ingresar las mercancías, en este caso, vehículos al territorio ecuatoriano, un dato importante en este artículo es que también se cobra una tasa que corresponde a un valor a cancelar por el servicio brindado por aduana, que también encarecería las operaciones. Para poder estimar el valor a cancelar se necesita una base imponible, que de acuerdo al artículo 110 del COPCI establece:

- La base imponible aplicada a derechos arancelarios corresponde al valor en aduana de bienes importados. Este rubro corresponde al valor de transacción de las mercancías adicional a costos de transporte y seguro, regidas bajo la valoración aduanera. Al hacer referencia a costos por temas de seguro no se considerará obligatorio la póliza de seguro como documento de soporte (COPCI, 2018).

La base imponible estima el valor a considerarse como la base para sacar el porcentaje de impuestos a cancelar por la mercancía importada, se observa que sumado al valor del producto se debe tener en cuenta los rubros por transporte y costos, inflando el valor inicial y, por ende, aumento el valor del tributo a cancelar por parte del operador de comercio exterior. No obstante, algo que debe reconocerse por parte de las empresas, es cuando su importación entra en categoría de consumo local, para esto se menciona el artículo 147:

- Régimen aduanero centralizada para mercancías importadas que requieran circular libremente en el territorio nacional, con la finalidad de permanecer de manera definitiva, posterior a la cancelación de los derechos e impuestos correspondientes que cobra la aduana y bajo el cumplimiento de las formalidades y obligaciones exigidas (COPCI, 2018).

Por lo tanto, los vehículos importados solo entraran en la categoría de importación de consumo cuando su destino sea ser comercializado dentro del territorio ecuatoriano, siendo indispensable cumplir con la cancelación de todo impuestos, recargo y sanción para que puedan ingresar libremente al Ecuador.

## ***Reglamento del Código Orgánico de la Producción, Comercio E Inversiones - COPCI***

Dentro de esta normativa se expresa como se aplicaría el control por parte de la aduana del Ecuador, esto se expresa en el artículo 50 que indica:

El control aduanero por parte del SENA E podrá aplicarse al ingreso, permanencia, traslado, circulación, almacenamiento y salida de las mercancías, unidades de carga y medios de transporte que ingresen o salgan de una ZEDE con mercancía que ingrese libre del pago de tributos al comercio exterior. (Reglamento de Inversiones del Código Orgánico de la Producción, 2018, p. 27)

Se estipula de forma clara que el actuar de la aduana, en este caso, SENA E, interviene en toda clase de mercancías ingresada al territorio aduaneros, por lo que las importadoras de vehículos deberán someterse a controles durante el ingreso, permanencia, traslado, circulación, almacenamiento y salida. Otra ley por referenciar es la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno (LORTI), considerando que hace referencia al IVA, este se expone a continuación.

### ***Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno (LORTI)***

Dentro de este marco se hace mención a varios contextos que están sujetos de impuestos, como el ad-valorem generado por temas de ICE, así como las disposiciones del IVA, donde se menciona que en el Ecuador hay tarifas del 12% y 0%. Por su parte, la LORTI expresa en el artículo 61 el hecho generado del IVA bajo estos aspectos:

El hecho generador del IVA se verificará en los siguientes momentos: 4. En el caso de uso o consumo personal, por parte del sujeto pasivo del impuesto, de los bienes que sean objeto de su producción o venta, en la fecha en que se produzca el retiro de dichos bienes. 5. En el caso de introducción de mercaderías al territorio nacional, el impuesto se causa en el momento de su despacho por la aduana. (pp. 71-72)

Los numerales del artículo 61 expresan que, dentro de las consideraciones de la ley, hay un detalle específico y establecidos para bienes y servicios que se producen en el comercio internacional, esto esta expuesto en el numeral cinco que detalla el cobro del IVA a toda mercadería que ingrese al territorio ecuatoriano, por lo tanto, se

sustenta legalmente el cobro a las importadoras de vehículo con fundamento a esta sección del marco legal.

## **Capítulo III: Marco Metodológico**

La presente investigación tiene un enfoque cuantitativo, método deductivo, diseño no experimental, con corte de tiempo longitudinal y alcance descriptivo, correlacional. Se trabajará con data secundaria obtenida de los anuarios de las empresas del sector en cuestión. Las empresas del sector automotor constituyen la población objeto de estudio a partir de las que se aplica un muestreo censal que recoge los datos brindados de sus movimientos en los periodos 2017-2021.

### **Enfoque de la Investigación**

#### ***Enfoque Cuantitativo***

El enfoque la investigación es de carácter cuantitativo, centrada en la medición de las características y particularidades del problema en análisis (Ríos, 2021), se aplica dicha perspectiva considerando que la información obtenida será de los movimientos estadísticos y económicos del sector automotriz que se recolectaran0d e los informes de la AEDE y otras fuentes de información.

No se aplica un enfoque cualitativo, dado que no se expondrá un análisis de apreciaciones sobre las características o gestión de estos tributos o de la designación de impuestos según el marco regulatorio ecuatoriano, el análisis se centra en visualizar la incidencia generada en la carga tributaria con respecto a los movimientos de la industria.

### **Métodos de Investigación**

#### ***Método Deductivo***

Corresponde a una metodología que permite partir de información general para ir a lo particular, en este sentido, su aplicación se fundamenta en obtener información de una industria para poder hacer análisis específicos de las aportaciones generadas de las variables como la carga tributaria en la evolución de importaciones de vehículos y las ventas ocasionadas en el mercado ecuatoriano.

### **Diseño de la Investigación**

#### ***Diseño No Experimental***

La investigación presente un diseño no experimental, considerando que no se va a influir en ninguna de los elementos de estudio; se observan los elementos en su

realidad sin manipular situaciones intencionalmente (Quirós, 2017), en este caso, la carga tributaria generada de las operaciones de importaciones vehículos, por lo tanto, no se hará un experimento, porque los datos serán obtenidos de fuentes como informes.

La no implementación de un diseño experimental se debe a la finalidad de la investigación, esta se sustenta en observar que resultado generó la implementación de tributos a los vehículos, es decir, basando en movimientos ya generados, por lo tanto, no requieren de una experimentación.

### ***Investigación Longitudinal***

Con este tipo de cortes de investigación se busca analizar varias variables de estudio, donde se busca apreciar las variaciones generadas en periodos de tiempos (Hernández & Mendoza, 2018), la aplicación del método longitudinal se deriva del análisis de varios periodos de tiempos dentro de la investigación, en este caso, se hará una visión de las importaciones a partir del 2017 hasta al 2021.

### **Alcance de Investigación**

#### ***Investigación Descriptiva***

El estudio plantea un tipo de investigación descriptiva, se definirá la situación del sector automotriz con respecto a la carga tributaria que significa sus operaciones en el territorio ecuatoriano, conforme a Hernández, Fernández y Baptista (2014), se considera que tienen como finalidad especificar cualidades de los elementos que se examinan como personas, comunidades, etc., es decir, que recoge y mide la información, pero no busca relacionarlas.

Bajo lo expresado en la referencia anterior, se entiende que con estos estudios se buscará generar una especificación del contexto problemático analizado dentro de la investigación, es decir, como los tributos designados y atribuidos a operaciones de importación de vehículos en el Ecuador están afectando a la industria local, verificando si inciden en la comercialización de dichos bienes.

#### ***Investigación Correlacional***

Los estudios correlacionales buscan generar una comprobación de la relación que tienen dos o más variables; se tratan de analizar relaciones de causas y efectos (Hernández & Mendoza, 2018). La exposición de esta metodología en el estudio se

deriva de la finalidad que se desea comprobar, esta se fundamenta en verificar la incidencia que tiene la carga tributaria con respecto a los movimientos o importaciones del sector automotriz, así como las ventas generadas en el periodos de análisis.

### ***Investigación Documental***

Mediante este tipo de investigaciones se plantean técnicas de revisión de información escrita sobre el tema a examinación, proporcionando datos valiosos de las variables dependientes e independientes, que permita generar críticas e interpretaciones (Nuñez, 2017). Se plantea una investigación de tipo documental al sustentar la información en datos referenciales sobre la industria automotriz y las importaciones generadas. Al no plantearse una investigación de campo, el enfoque del estudio se basará únicamente en datos de carácter referencial o documental.

Se debe especificar que la no ejecución de un estudio exploratorio se debe a la dificultad que comprendería la realización de una revisión de cada una de las entidades que engloban estas operaciones de comercio exterior, a esto se le añade la base de datos de instituciones locales que permiten tener acceso a datos relacionados a los movimientos de importación de vehículos, lo que permite cumplir con los objetivos del estudio.

### **Población y Muestra**

La población por investigar para el estudio contemplaría las empresas del sector automotriz del Ecuador, de acuerdo al Directorio de Empresas del INEC (2021) este corresponde a 810 entidades que se engloban en el CIIU G4510 de venta de automotores. La población objetivo estaría conformada por las empresas comercializadoras e importadores de vehículos, siendo 62 instituciones las vinculadas al AEADE (2021).

El tipo de muestreo que se utiliza en la investigación es un muestreo censal, considerando que los datos en los informes de la AEADE hacen una aproximación a las 62 empresas comercializadoras e importadores de vehículos. Además, considerando un estudio documental, se establecerá criterios de exclusión e inclusión para determinar las fuentes a recolectar, estos se presentan a continuación.

### **Criterio de inclusión**

- Información proveniente de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE).
- Información obtenida de fuentes académicas oficiales de estudios académicos como tesis y artículos científicos.
- Información brindada de páginas gubernamentales nacionales o internacionales oficiales, así como de diarios oficiales que tengan informes de cifras de fuentes importantes como la AEADE.

### **Criterio de exclusión:**

- Informaciones provenientes de blogs.
- Información de sitios poco especializados como Wikipedia, Rincón del vago, Buenas Tareas, entre otros.
- Información de páginas no oficiales.

### **Técnicas y Fuentes de Investigación**

#### ***Análisis Documental***

Conforme a un tipo de investigación referencial, se plantea como técnica un análisis documental que consiste en la revisión de informes previos sobre el contexto a estudio, en este caso, la industria automotriz, para recolectar los datos de mayor relevancia que permitan despejar las dudas establecidas en los objetivos de investigación.

#### ***Fuente Secundaria***

Los datos obtenidos del presente estudio se sustentan en fuentes secundarias al provenir de informes y estudios ya estructurados sobre la industria automotriz y sus operaciones de importación en Ecuador, así como la carga tributaria que generaron. Esta fuente es de gran importancia para el estudio porque será la base para ejecutar análisis y hacer verificaciones del desarrollo del sector con respecto a sus tributos.

#### **Procedimiento de Recolección y Análisis de Datos**

La recolección de datos se hará mediante la revisión de fuentes referenciales expuestas en los sitios web oficiales de organizaciones locales e internacionales, gubernamentales o privadas, se buscará estadísticas y aspectos económicos de los

movimientos generados en compra de vehículos durante el periodo examinado, así como los impuestos que se generaron para poder proseguir con el análisis.

Para el análisis de datos se utilizará Microsoft Excel para estructura tablas y gráficos de barras o pastel, con estos recursos se segmentaría en tres secciones, primero la información en movimientos económicos generados por las importaciones, segundo los datos de movimientos de impuestos cancelados o generados por las transacciones y, por último, una comparación de ambos valores para generar un análisis de la evolución e impacto que provoca a la industria.

Tambien se añadirá una sección preliminar de datos que harán referencia a la forma de cálculo de los impuestos aplicables a la importación de vehículos y el total de tributos que se imponen por parte del Estado a las importaciones de vehículos. Con dicha información y el aporte de datos de carácter cuantitativo se originará un análisis general de la incidencia de la carga tributaria en la industria automotriz.



## **Capítulo IV: Análisis de Resultados**

Para ejecutar el apartado de análisis de resultados se implementarán diferentes secciones, primera se hará mención a la forma de calculo de tributos dentro del territorio ecuatoriano, para posteriormente pasar a análisis de la evolución de las importaciones y de los tributos generados, los datos a exponer sorprenderán a información del 2017 al 2021.

### **Tributos aplicados a los vehículos importados: Calculo en mercado en el territorio ecuatoriano**

En el marco ecuatoriano, las importaciones de vehículos están sujetas a los impuestos de Arancel, IVA, ICE, FODINFA e ISD.

El IVA, ICE e ISD son aspectos cobrados y gestionados por las el SRI, estos se han mantenidos constantes dentro del marco legal ecuatoriano, el IVA sufrió una alteración en el 2016 hasta mayo del 2017 donde era del 14%, posterior a ese periodo se ha mantenido en 12%, mientras que el ICE se mantiene fundamentado en una base imponible y el ISD que para el 2008 era del 1%, desde el año 2011 se ha mantenido bajo una tarifa del 5%.

Por su parte, el COMEX gestiona el arancel para las importaciones de vehículos, en este se establece un arancel especifico o ad-valorem según corresponde por el tipo de bien adquirido, ,sin embargo, existen especificaciones que hacen de beneficio para ciertos vehículos, dependiendo de sus características pagarán más o menos arancel, además, que el beneficio de acuerdos arancelarios serán de contribución del pago de menos impuesto, el detalle de los aranceles y ad-valorem para vehículos se muestran a continuación:

**Tabla 16**

*Arancel aplicado a vehículos*

Clasificación arancelaria en Ecuador que se destina a vehículos							
Subpartidas	Descripción	Arancel	CAN (Colombia, Perú y Bolivia)	Argentina y Brasil	México	Unión Europea (Vigente 2021)	
8703.21.00.80	SUV/automóvil a gasolina en CKD	De cilindrada inferior o igual a 1.000 cm3	7	0	4,9	7	5,6
8703.21.00.99	SUV/automóvil a gasolina	De cilindrada inferior o igual a 1.000 cm3	40	0	28	36,8	13,1
8703.22.10.80	SUV/automóvil a gasolina en CKD	De cilindrada superior a 1.000 cm3 pero inferior o igual a 1.500 cm3 con tracción en las cuatro ruedas en CKD	7	0	4,9	7	5,6
8703.22.10.90	SUV/automóvil a gasolina	De cilindrada superior a 1.000 cm3 pero inferior o igual a 1.500 cm3 con tracción en las cuatro ruedas	40	0	28	36,8	15
8703.22.90.80	SUV/automóvil a gasolina en CKD	De cilindrada superior a 1.000 cm3 pero inferior o igual a 1.500 cm3 en CKD	7	0	4,9	7	5,6
8703.22.90.90	SUV/automóvil a gasolina	De cilindrada superior a 1.000 cm3 pero inferior o igual a 1.500 cm3	40	0	28	36,8	15
8703.23.10.80	SUV/automóvil a gasolina en CKD	De cilindrada superior a 1.500 cm3 pero inferior o igual a 3.000 cm3 con tracción en las cuatro ruedas en CKD	7	0	4,9	6,4	5,2
8703.23.10.90	SUV/automóvil a gasolina	De cilindrada superior a 1.500 cm3 pero inferior o igual a 3.000 cm3 con tracción en las cuatro ruedas	40	0	28	36,8	15
8703.23.90.80	SUV/automóvil a gasolina en CKD	De cilindrada superior a 1.500 cm3 pero inferior o igual a 3.000 cm3 en CKD	7	0	4,9	6,4	5,2
8703.23.90.90	SUV/automóvil a gasolina	De cilindrada superior a 1.500 cm3 pero inferior o igual a 3.000 cm3	40	0	28	36,8	15
8703.24.10.80	SUV/automóvil a gasolina en CKD	De cilindrada superior a 3.000 cm3 con tracción en las cuatro ruedas en CKD	7	0	4,9	7	5,2

**Tabla 16**

*Arancel aplicado a vehículos*

8703.24.10.90	SUV/automóvil a gasolina	De cilindrada superior a 3.000 cm3 con tracción en las cuatro ruedas	35	0	24,5	32,2	13,1
8703.24.90.80	SUV/automóvil a gasolina en CKD	De cilindrada superior a 3.000 cm3 en CKD	7	0	4,9	7	5,2
8703.24.90.90	SUV/automóvil a gasolina	De cilindrada superior a 3.000 cm3	35	0	24,5	32,2	13,1
8703.31.10.90	SUV/automóvil a diésel	De cilindrada inferior o igual a 1.500 cm3 con tracción en las cuatro ruedas	40	0	28	36,8	15
8703.31.90.99	SUV/automóvil a diésel	Tracción dos ruedas	40	0	28	36,8	15
8703.32.10.90	SUV/automóvil a diésel	De cilindrada superior a 1.500 cm3 pero inferior o igual a 2.500 cm3 con tracción en las cuatro ruedas	40	0	28	36,8	15
8703.32.90.90	SUV/automóvil a diésel	De cilindrada superior a 1.500 cm3 pero inferior o igual a 2.500 cm3	40	0	28	36,8	15
8703.33.10.90	SUV/automóvil a diésel	De cilindrada superior a 2.500 cm3 con tracción en las cuatro ruedas	40	0	28	36,8	15
8703.33.90.90	SUV/automóvil a diésel	De cilindrada superior a 2.500 cm3	40	0	28	36,8	15
8703.40.10.90	SUV/automóvil híbrido	Con tracción en las cuatro ruedas	35	0	24,5	32,2	13,1
8703.40.90.90	SUV/automóvil híbrido	Tracción dos ruedas	35	0	24,5	32,2	13,1
8703.50.10.90	SUV/automóvil híbrido	Con tracción en las cuatro ruedas	35	0	24,5	32,2	13,1
8703.50.90.90	SUV/automóvil híbrido	Tracción dos ruedas	35	0	24,5	32,2	13,1
8703.60.10.00	SUV/automóvil híbrido	Con tracción en las cuatro ruedas	35	0	35	35	13,1
8703.60.90.00	SUV/automóvil híbrido	Tracción dos ruedas	35	0	35	35	13,1
8703.70.10.00	SUV/automóvil híbrido	Con tracción en las cuatro ruedas	35	0	35	35	13,1
8703.70.90.00	SUV/automóvil híbrido	Tracción dos ruedas	35	0	35	35	13,1
8703.80.10.90	SUV/automóvil eléctrico	Con tracción en las cuatro ruedas	0	0	0	0	0
8703.80.90.90	SUV/automóvil eléctrico	Tracción dos ruedas	0	0	0	0	0

*Nota.* Adaptado de Aranceles vigentes para los segmentos Automóvil, SUV, Camión, Camioneta, Bus y VAN, por AEADE (2021), Comité de Comercio

Exterior, Estructura del Arancel del Ecuador Capítulo 87. & PUDELECO Editores.

**Tabla 17***Ice para vehículos motorizados*

<b>Ad-valorem que se fija para cobro de vehículos</b>	
<b>Tipo de vehículo</b>	<b>Ad-Valorem</b>
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20.000	5,00%
Camionetas, furgonetas, camiones, y vehículos de rescate cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 30.000	5,00%
Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20.000 y de hasta USD 30.000	10,00%
Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 30.000 y de hasta USD 40.000	15,00%
Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000	20,00%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000	25,00%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000	30,00%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000	35,00%

*Nota.* Tomado de *La política fiscal y la recaudación del Impuesto a los Consumos Especiales en la Zona 3 durante los períodos 2013-2015* (p. 52),

Proaño (2017), Universidad Técnica de Ambato

La tabla 16 y 17 sirven de referencias a aranceles y ad-valorem cobrados para los vehículos, los cuales van de 5%, 7% hasta el 40%. Siendo los beneficiados de exoneración los vehículos eléctricos en temas de arancel. También se aprecia que los países miembros de la CAN, en la actualidad son los que mayor beneficios tienen para exportar estos bienes al territorio ecuatoriano. Más adelante se observará la evolución de importación de origen para visualizar la tendencia de compra en estos mercados con preferencias arancelarias.

### **Análisis de evolución de recaudación tributaria por sector automotriz**

El primer dato por describir dentro de esta industria, se basará en los tributos recolectados de forma general, para después observar su incidencia o recolección por tipo de tributo. Las cifras expuestas a continuación en global el total recaudado por año en el sector automotriz:

**Figura 5**

*Tributos recaudados por el sector automotriz*



*Nota.* Adaptado del Anuario 2021 presentado por la AEADE (2021)

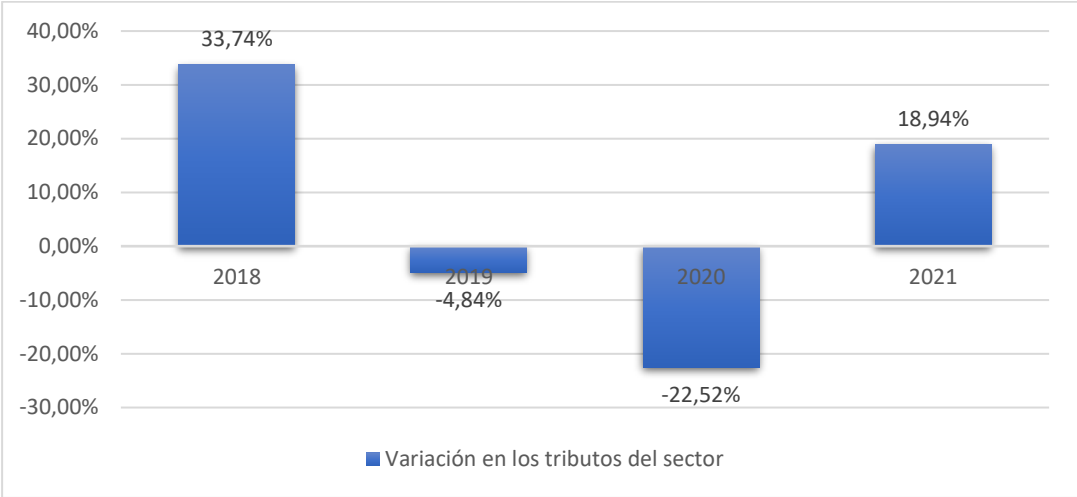
Las cifras de la figura 5 exponen los tributos recaudados en millones de dólares, donde se aprecia una tendencia variable en cada periodo, del 2017 al 2018 la carga tributaria generada creció dentro del mercado ecuatoriano, aspecto que fue decreciendo en los siguientes dos periodos, cabe recalcar que el periodo 2020 se produjo una pandemia que afectó la economía de todas las naciones, por lo que se

entiende que dicho resultado se puede vincular a una reducción en las ventas del sector en general.

Con base a estos datos se hace una variación de la evolución de los tributos recolectados demostrando la siguiente tendencia en la figura 6:

**Figura 6**

*Variación porcentual de tributos generados por el sector automotriz*



*Nota.* Adaptado de *Sector Automotriz en Cifras*, por la AEADE (2022)

La variación porcentual se toma de los datos de tributos mencionadas en la figura 5, con los datos reflejados se aprecia que en el mercado ecuatoriano las compras de estos bienes han ido preferencialmente en decrecimiento, considerando que los tributos recolectados son menores. La recaudación menor a estos impuestos puede derivarse de varios aspectos, por ejemplo, la reducción del IVA del 14 al 12% del 2017 al 2018, además de la desgravación de estos bienes provenientes de la UE, que también significaría una menor carga tributaria en temas de arancel.

Del total de tributos generados en la información presentada, se debe indicar que se toma en consideración otros tributos como el Impuesto a la Renta (IR), por lo que, para observar la representación netamente de los impuestos que intervienen en la importación se presenta la tabla 18:

**Tabla 18**

*Aportación del IVA, ICE, ISD, Arancel y FODINFA*

	2017	2018	2019	2020	2021
--	------	------	------	------	------

Tributos en \$ Millones del sector automotriz	\$1.221,00	\$1.633,00	\$1.554,00	\$1.204,00	\$1.432,00
Tributos en \$ Millones en importación de vehículos	\$ 851,00	\$1.213,00	\$1.100,00	\$ 935,00	\$1.137,00
<b>Representación</b>	<b>69,70%</b>	<b>74,28%</b>	<b>70,79%</b>	<b>77,66%</b>	<b>79,40%</b>

*Nota.* Adaptado de *Sector Automotriz en Cifras*, por la AEADE (2022)

Elaborado por: La autora

La información permite comprobar el aporte que tiene la carga tributaria de los impuestos que intervienen en la importación, en el año 2017 su representación fue del 69,70%, creciendo para el 2018 y reduciéndose en el 2019, sin embargo, a partir de este año mostro un aumento progresivo que le permitió tener un porcentaje del 79,40% de representación de los tributos generados en el sector. La captación por tipo de tributo es la siguiente:

**Tabla 19**

*Tributos recaudado por tipo de tributo (Expresado en millones de \$)*

<b>Años</b>	<b>Arancel</b>	<b>IVA</b>	<b>ICE</b>	<b>ISD</b>	<b>FODINFA</b>	<b>Salvaguarda</b>
2017	\$369,00	\$206,00	\$195,00	\$69,00	\$7,00	\$5,00
2018	\$467,00	\$364,00	\$287,00	\$86,00	\$9,00	\$-
2019	\$413,00	\$364,00	\$245,00	\$71,00	\$7,00	\$-
2020	\$308,00	\$376,00	\$181,00	\$64,00	\$6,00	\$-
2021	\$357,00	\$472,00	\$212,00	\$87,00	\$9,00	\$-

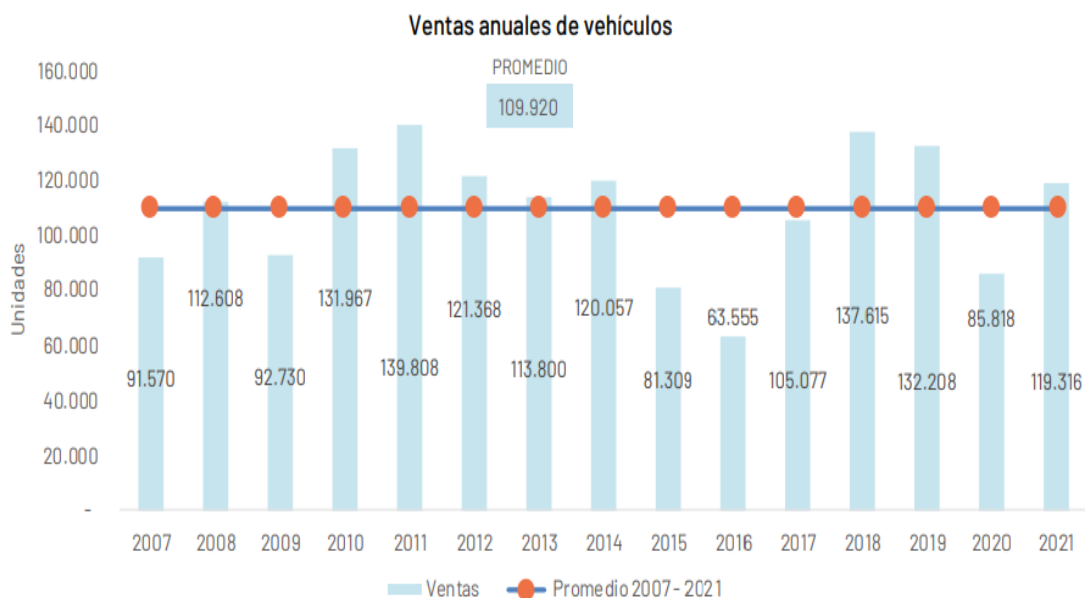
*Nota.* Adaptado de *Sector Automotriz en Cifras*, por la AEADE (2022); (AEADE, 2021); (AEADE, 2020); (AEADE, 2019); (AEADE, 2019)

La tabla 19 muestra un dato a resaltar, dado que, en el 2017 todavía se aplicaba salvaguarda para las importaciones de vehículos, impuesto que generó un valor adicional en las operaciones de importación, siendo esta de \$5.000.000, cifra representativa para una industria. Considerando el tributo de menor impacto que es el FODINFA que solo es un 0,5% su tarifa, sigue generando un gran pago para este sector, considerando que su recaudación le significó a los importadores pagos entre \$6 a \$9 millones. También se puede observar que entre el IVA, Arancel e ICE, la tendencia muestra que por importación se cancelas mas de \$800 millones como carga tributaria.

## Análisis de evolución de ventas anuales

Figura 7

Ventas de vehículos en el mercado ecuatoriano



Nota. Adaptado del Anuario 2021 presentado por la AEADE (2021)

En la figura 7 se observa que posterior al 2017 hubo una mejoría en las ventas que superó las 100 mil unidades, cabe mencionar que en dicho periodo se produjeron varios acontecimientos que pudieron contribuir en estos aspectos como la eliminación de salvaguardias y acuerdo comerciales con las naciones que conforman la Unión Europea, por lo que pudo ser un elemento que contribuyó en incentivar las compras de vehículos en el 2018.

## Análisis de evolución de importaciones en comparación a vehículos producidos en Ecuador

Tabla 20

Importaciones y vehículos producidos en Ecuador (Unidades)

Años	Importación	Producidos en Ecuador
2017	71.863	40.189
2018	103.483	37.276
2019	107.847	25.307
2020	61.408	13.968
2021	97.450	19.233



Nota. Tomado de informes del Anuario 2021, por (AEADE, 2021)

En la tabla 20, en una comparación de los vehículos producidos e importados se puede observar que existe mayor preferencia a comprar estos bienes, de igual forma, no obstante, de los tributos que afectan el precio de los vehículos, la tendencia de importar se mantiene por encima de la producción local, en este aspecto se puede hacer una aproximación a las teorías de comercio internacional, donde la no existir una gran especialización de la industria interna, se termina abasteciendo del exterior, a pesar de la fuerte carga tributaria. Las ventas se presentan a continuación:

**Tabla 21**

*Venta de vehículos importados y producidos en Ecuador (Unidades)*

<b>Años</b>	<b>Venta de producción nacional</b>	<b>Ventas de importados</b>
2017	64.888	105.077
2018	100.339	137.615
2019	106.901	132.208
2020	71.850	85.818
2021	100.083	119.316

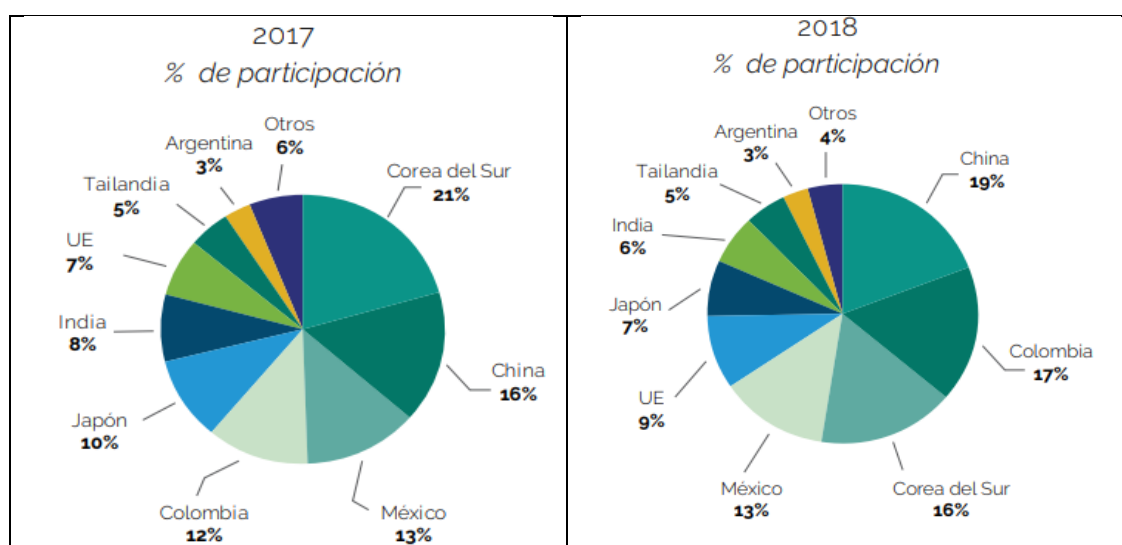
Nota. Tomado de informes del Anuario 2021, por (AEADE, 2021)

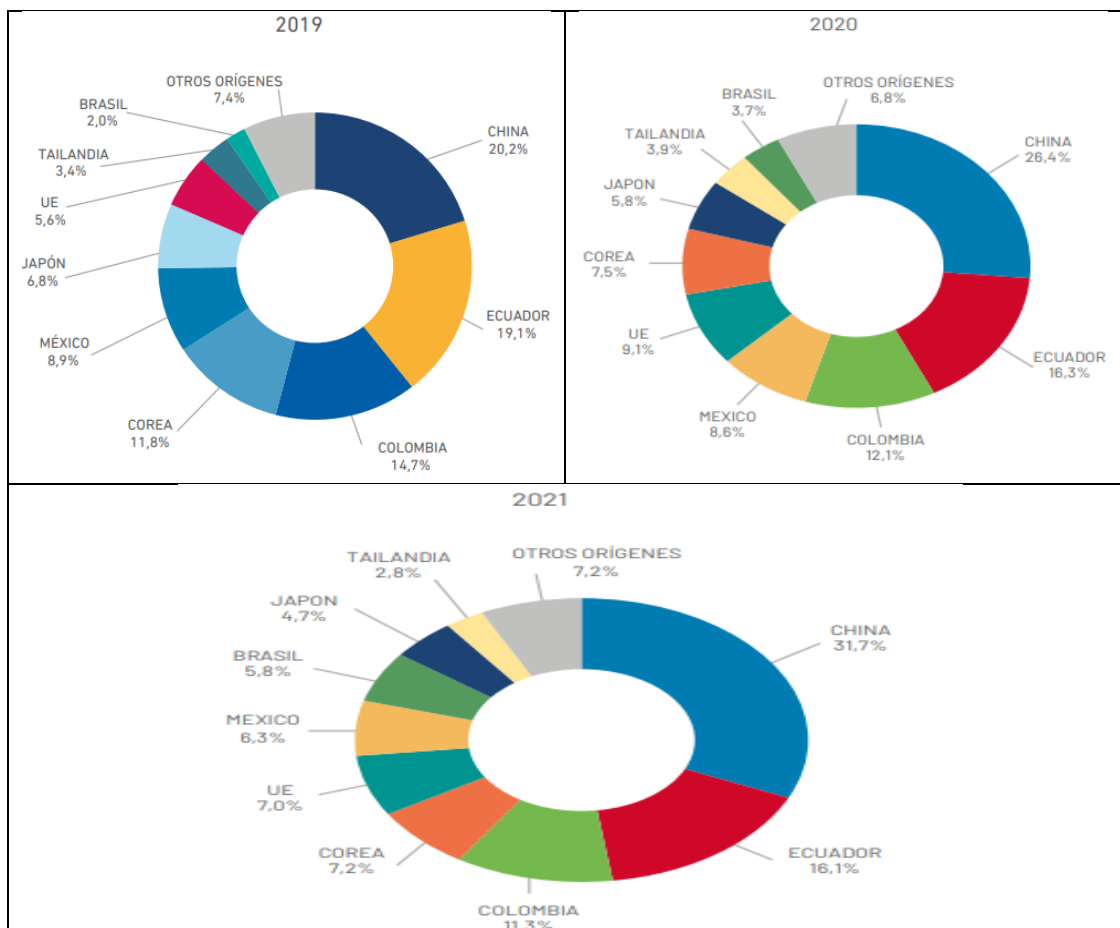
La tendencia de venta, sigo mostrando que los consumidores locales siguen prefiriendo los vehículos del exterior, Esto se puede observar al comparar exportaciones e importaciones del sector, los cual se analiza más adelante.

### **Análisis de evolución de importaciones por origen**

**Figura 8**

*Participación de importaciones por origen*





Nota. Tomado de informes del Anuario 2018, 2020, 2021, por (AEADE, 2021); (AEADE, 2020); (AEADE, 2018)

En la primera sección se hizo referencia a los aranceles y países beneficiados de preferencias arancelarias, entre los países beneficiados están los de la CAN, donde se observa en la figura 8, que Colombia es de los mayores proveedores de vehículos del Ecuador con una presentación mínima del 11,3% y máxima de 17% dentro de los cinco años examinados.

Otra de las naciones que tenía preferencia arancelaria es México, donde se puede visualizar que tiene participaciones de 13% en los dos primeros periodos referenciados, sin embargo, estas representaciones se reducen y se denota que el mercado chino se convierte en el principal proveedor.

## Análisis de evolución de importaciones en comparación a exportaciones

Tabla 22

*Importaciones y exportaciones de vehículos en Ecuador*

Años	Exportación	Importación
2017	640	71.863
2018	1.595	103.483
2019	1.777	107.847
2020	1.024	61.408
2021	231	97.450

Nota. Tomado de informes del Anuario 2021, por (AEADE, 2021)

La carga tributaria tiene la finalidad de incentivar la producción nacional y mejorar las exportaciones de bienes, en este caso, de vehículos, aspecto que no se ha conseguido como se observa en la tabla 22, aun con la elevada imposición de tributos, las exportaciones no han sido mayores que las importaciones y es porque la especialización de producción de otras naciones hará que su bien sea más atractivo en los mercados extranjeros, en este caso, el consumidor ecuatoriano terminará cancelando el precio inflado del vehículo por su origen.

### Análisis de tributos del sector automotriz entre países de la región

A nivel de la región en los países de Colombia, Perú y Chile se establecen los siguientes tributos:

Tabla 23

*Diferencia de tributos para vehículos importados (Colombia, Perú, Chile y Ecuador)*

Países	Arancel	ICE	ISD	IVA	Total
<b>Ecuador</b>	28%	5-35%	5%	12%	59-94%
<b>Colombia</b>	0-8%	-	-	19%	19-27%
<b>Perú</b>	0%	-	-	19%	19%
<b>Chile</b>	0-1%	-	-	18%	18-19%

Nota. Adaptado de *Los siete impuestos que hacen que en Ecuador se vendan los carros más caros de la región*, por Ramos (2021), Diario El Universo

La tabla 23 permite apreciar que Ecuador tiene un margen de carga tributaria superior con respecto a otros países del territorio sur americano, la información comparativa revela la carga tributaria de 4 naciones, entre ellas Ecuador, donde se puede apreciar que el margen de tributos a cancelar por parte de los importadores de vehículos es más del doble en el territorio ecuatoriano.

El tributo mínimo que debe cancelar los importadores a Ecuador puede llegar al 59%, mientras que el mínimo en Colombia, Chile y Perú esta entre el 18 y 19%, es decir una diferencia promedio del 40%, evidenciando ya con esto un perjuicio para las comercializadoras locales y para el consumidor final que es quien capta el precio final inflado por los impuestos. En este sentido, se puede hacer referencia de los siguientes precios por país:

**Tabla 24**

*Ejemplo de precios entre países del Sur de América*

<b>Tipos</b>	<b>Chile</b>	<b>Colombia</b>	<b>Ecuador</b>
Vehículo 1	\$15.389	\$14.454	\$19.999
Vehículo 1	\$15.664	\$19.167	\$25.999
Vehículo 3	\$50.873	\$44.870	\$69.990

Nota. Adaptado de *Los siete impuestos que hacen que en Ecuador se vendan los carros más caros de la región*, por Ramos (2021), Diario El Universo

Como se aprecia en la tabla 24, el precio de los vehículos en Ecuador es altamente costoso comparado a los de Chile y Colombia, el margen de diferencia en dólares revela un promedio mayor a los \$5.000 dólares, en el último ejemplo se puede determinar un margen superior a los \$20.000 en comparación a precios de la industria de las otras dos naciones, lo que evidencia un impacto hacia la industria automotriz.

Estos dos datos reflejados en las tablas 23 y 24, permiten comprobar el perjuicio para las comercializadoras que importan vehículos del exterior, que tienen bienes con menor competitividad de precio en la región, adicional se debe indicar que países como Colombia tienen preferencias arancelarias en Ecuador, por lo tanto, tendrán bienes con precios más competitivos al querer ingresarlos en el territorio en una venta directa al consumidor final, considerando que los bienes que ellos importan pagan menos tributos.

## Desarrollo de importación de vehículos con la UE

Con el surgimiento del Acuerdo Multipartes entre la UE y el Ecuador, surgen ciertos beneficios para los importadores, considerando que existen preferencias arancelarias para los bienes importados de este conjunto de naciones, dentro de este marco se establece el siguiente proceso de desgravación a partir del año 2017:

**Tabla 25**

*Desgravación de arancel a vehículos de origen de la UE*

Vehículos	Periodos de desgravamen (2017)	Arancel base	Arancel					
			2017	2018	2019	2020	2021	
Bienes de capital como motocultores, tractores, tractocamiones y buses	Inmediato	0% - 15%	0%					
Camiones de más de 9,3 toneladas y 20 toneladas	5 años	10%	8,3%	6,7%	5%	3,3%	1,7%	
Vehículos livianos incluyendo automóviles vans y SUVs	7 años	10% 35% 40%	8,8% 30,6% 35%	7,5% 26,3% 30%	6,3% 21,9% 25%	5% 17,5% 20%	3,8% 13,1% 15%	
Camiones livianos, medianos y camionetas	10 Años	10% 35% 40%	9,1% 31,8% 36,4%	8,2% 28,6% 32,7%	7,3% 25,5% 29,1%	6,4% 22,3% 25,5%	5,5% 19,1% 21,8%	

*Nota.* Adaptado del Anuario 2021 presentado por la AEADE (2021)

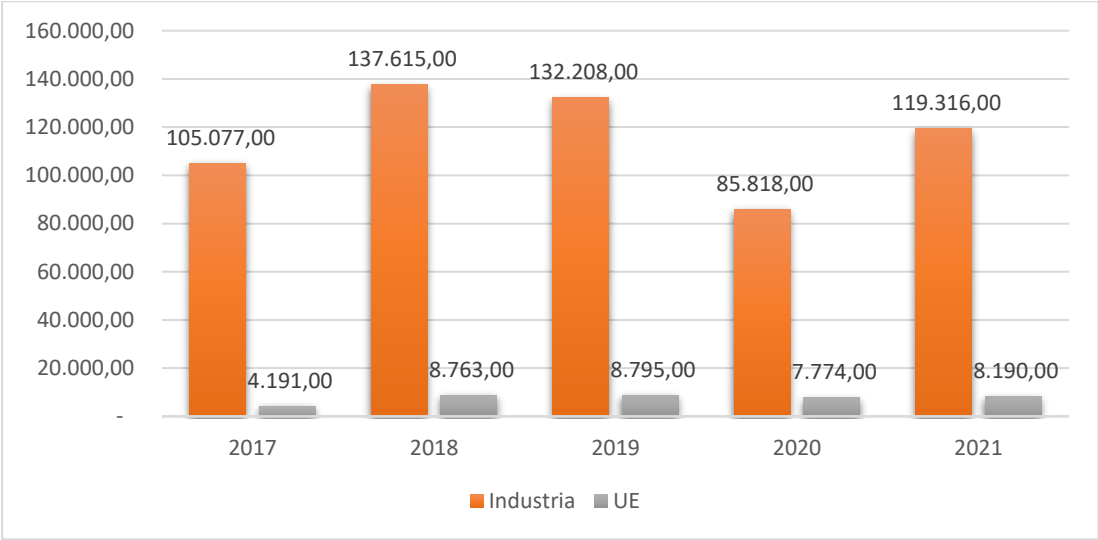
Con los datos de la tabla 25 y considerando la reducción de la carga tributaria, se observa que las concesionarias/importadoras de vehículos de la UE tienen una importante reducción para la importación de vehículos livianos, considerando que en cinco años (2017-2021) paso de 40% as 15\$ en lo que respecta al arancel con mayor

valor, mientras que en los aranceles de vehículos livianos del 10% en el 2017, se redujo hasta un 3,8% y que para el 2022 sería del 2,5%.

Los camiones también se vieron beneficiados de este acuerdo, donde la carga tributaria del arancel bajo del 40% al 21,8% del 2017 al 2021, casi la mitad en cinco años. En esta misma categoría, para el arancel más bajo que presenta el 10% en el 2017, se produce un establecimiento del 5,5% en el 2021. Con base a estos cambios en el arancel se pretende ver el movimiento de las importaciones en este mercado:

**Figura 9**

*Importación total de vehículos e importación de la UE*

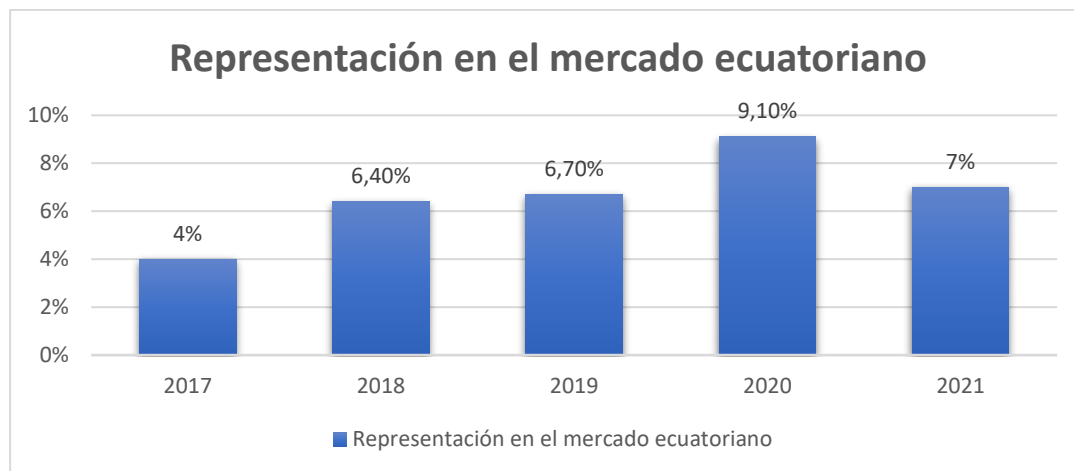


*Nota.* Adaptado del Anuario 2021 presentado por la AEADE (2021)

Los datos de la figura 9 permiten apreciar la contribución de las ventas de la UE con respecto a la industria ecuatoriana, es decir, que en el 2017 de las 105.077 unidades vehiculares compradas (importadas), un total de 4.191 provienen de Europa. Estas cifras con respecto a los movimientos generados en los aranceles por el acuerdo Multipartes, demuestra una tendencia creciente hasta el periodo 2019, donde se adquirieron 4.604 vehículos más que en el primer periodo referenciado, es decir, que la reducción arancelaria demostró ser un incentivo en la adquisición de bienes de esta región. La representación en estos periodos se puede observar a continuación:

**Figura 10**

*Representación de los vehículos importados de la UE*



*Nota.* Adaptado del Anuario 2021 presentado por la AEADE (2021)

Con base a la figura 10, la tendencia de participación de los vehículos importados de la UE hacia el mercado ecuatoriano fue creciendo conforme a las nuevas reformas arancelarias, se puede observar que la participación del 2017 al 2018 subió un 2,4%, es decir que en solo un año ya se observa una tendencia positiva de consumo. El periodo de mejor participación fue el 2020, no obstante, de la pandemia que redujo las compras en general del mercado de 132.208 unidades a 85.818,00, la UE siguió manteniendo un correcto desarrollo con una participación del 9,10%, un crecimiento del 2,40% más con respecto al 2019.

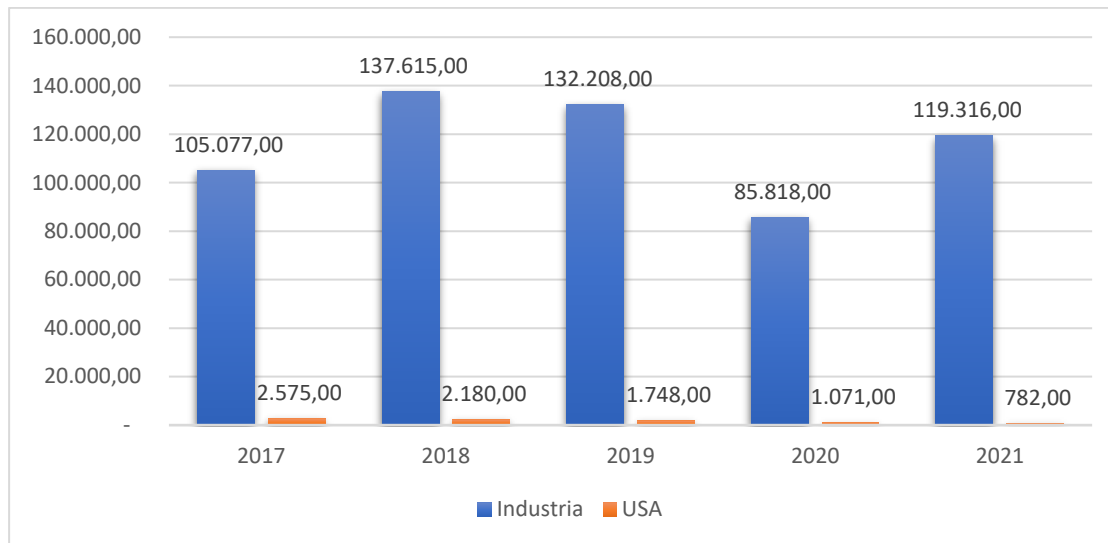
Como se pudo observar, los exportadores e importadores se vieron beneficios por los acuerdos entre los gobernantes, en este sentido, se debe visualizar estos movimientos, con otro mercado proveedor de vehículos como el estadounidense para observar que no tiene dicho beneficio, para observar las tendencias de compra. Esto se profundiza a continuación.

### **Desarrollo de importación de vehículos con los Estados Unidos**

La evolución de importación de vehículos de acuerdo con la AEADE tiene una tendencia negativa o a la baja, reflejando en los últimos cinco años los siguientes movimientos:

**Figura 11**

*Vehículos importados de USA a Ecuador*



*Nota.* Adaptado del Anuario 2021 presentado por la AEADE (2021)

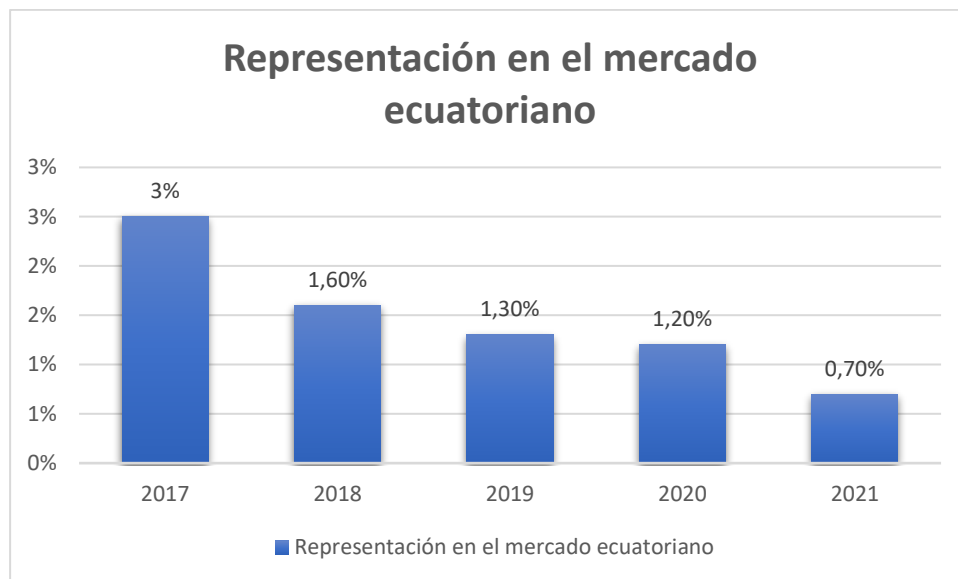
Como se aprecia en los periodos analizados en la figura 11, los proveedores de vehículos de procedencia de Estados Unidos no tienen un desarrollo positivo en el mismo periodo donde existe una baja de aranceles para vehículos de la UE, considerando esto, se puede aproximar que el encarecimiento de un bien en comparación del otro se puede derivar del que el segundo tiene beneficios arancelarios.

Por esto, se puede indicar que en estos años la importación de vehículos estadounidenses bajo de 2.575 a 782 para el 2021, es decir menos que la mitad del periodo base. Del norte de América, las importaciones muestran mayor frecuencia de origen de la nación mexicana, también se puede vincular este resultado por la preferencia arancelaria que existe de Ecuador con dicha nación, por lo que se entiende que tiene mejor resultados que Estados Unidos. La representación de las importaciones de USA en el mercado fue la siguiente:



**Figura 12**

*Representación de las importaciones de vehículos de USA a Ecuador*



*Nota.* Adaptado del Anuario 2021 presentado por la AEADE (2021)

La representación dentro de los cinco años que se exponen en la figura 12, revela que los vehículos de Estados Unidos tienen una reducción constante en cada uno de los periodos, reduciéndose en un 1,40% del 2017 al 2018, llegando a representar un 0,70% en el 2021. Evolución inversa en comparación a la UE que con beneficios arancelarios, mostró tener mejores ventas en el mercado ecuatoriano en este mismo ciclo de análisis, por lo tanto, la carga tributaria sí es una variable que incide en la adquisición de estos bienes.

## **Análisis de regresión entre los tributos de los vehículos importados sobre el número de vehículos importados**

En base a la información previamente descrita, se procede a establecer la relación que existen entre las variables del presente estudio. De acuerdo con la figura 13 se observa que el comportamiento de las variables salvaguarda, FODINFA, ISD en relación al número de vehículos importados se encuentran totalmente relacionados, es decir que mientras estos impuestos se vayan reduciendo hasta ser eliminados contribuirán en la adquisición de vehículos importados.

**Tabla 26**

*Impuestos por importación de vehículo vs número de vehículos importados*

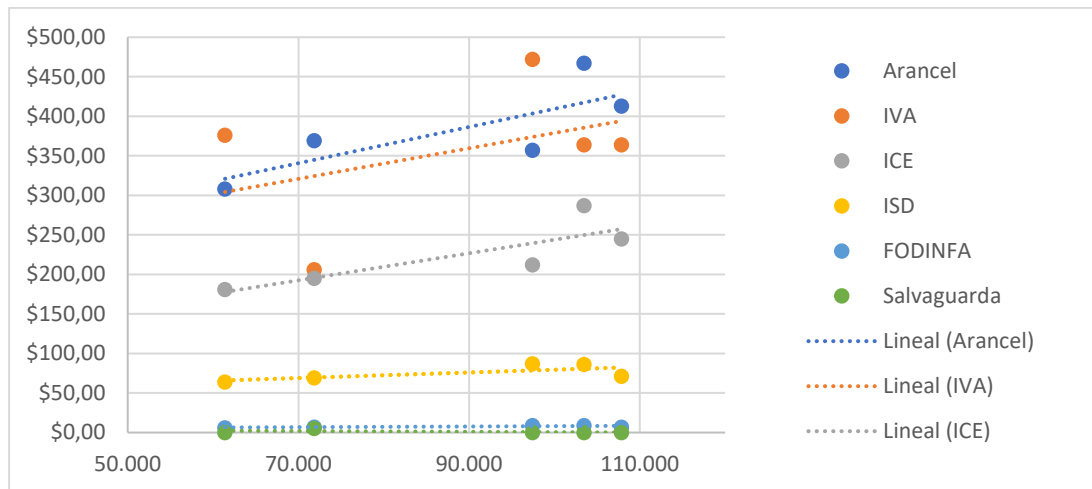
Años	Arancel	IVA	ICE	ISD	FODINFA	Salvaguarda	Total de tributos por importación vehicular	Vehículos importados
2017	\$369.00	\$206.00	\$195.00	\$69.00	\$7.00	\$5.00	\$851.00	71,863
2018	\$467.00	\$364.00	\$287.00	\$86.00	\$9.00	\$0.00	\$1,213.00	103,483
2019	\$413.00	\$364.00	\$245.00	\$71.00	\$7.00	\$0.00	\$1,100.00	107,847
2020	\$308.00	\$376.00	\$181.00	\$64.00	\$6.00	\$0.00	\$935.00	61,408
2021	\$357.00	\$472.00	\$212.00	\$87.00	\$9.00	\$0.00	\$1,137.00	97,450

*Nota.* Tomado de informes del Anuario 2021, por (AEADE, 2021)

Mientras que el ICE y aranceles muestran una relación ligeramente lineal, lo que implica que en promedio estos impuestos al mantenerse no afectarían en el consumo de vehículos importados. Por último, siendo el impuesto más alto sobre el valor de un vehículo importado conserva una situación no lineal, lo que evidencia que mientras ese impuesto permanezca la adquisición de vehículos importados será limitada y, por ende, la contribución tributaria será baja para el estado.

**Figura 13**

*Impuestos por importación de vehículo vs número de vehículos importados*



*Nota.* Adaptado de *Sector Automotriz en Cifras*, por la AEADE (2022); (AEADE, 2021); (AEADE, 2020); (AEADE, 2019); (AEADE, 2019)

Una vez ejecutado, el análisis de regresión en Excel se manifiesta que conserva una correlación directa positiva alta y fuerte, tal como se manifiesta en el coeficiente de correlación múltiple de 0.86 que al estar cerca de 1 se conserva un movimiento o comportamiento similar y lineal entre variables. Mientras que el coeficiente de determinación, permitirá conocer cuanto explica la variable independiente a la dependiente, donde se evidencia que el modelo aplicado es fiable por lo tanto la variable independiente tiene capacidad predictiva en la variable dependiente. Por ende, una vez más se afirma que los vehículos importados aumentan si los impuestos se reducen ya que los precios totales o netos de los vehículos reducen, aunque esto reduzca la contribución tributaria para el país.

**Tabla 27**

*Estadísticas de la regresión*

Coeficiente de correlación múltiple	0.86342949
Coeficiente de determinación R <sup>2</sup>	0.74551049
R <sup>2</sup> ajustado	0.66068065
Error típico	87.0970215
Observaciones	5
Valor F	8.788305176
Valor crítico de F	0.059328894

**Análisis de regresión de los tributos por importación automotriz entre venta de vehículos de producción nacional e importados**

En base a la información previamente descrita, se procede a establecer la relación que existen entre las variables venta de vehículos nacionales e importados y los tributos por importaciones. De acuerdo a la figura 14 se observa que el comportamiento entre las variables guarda una relación lineal.

**Tabla 28**

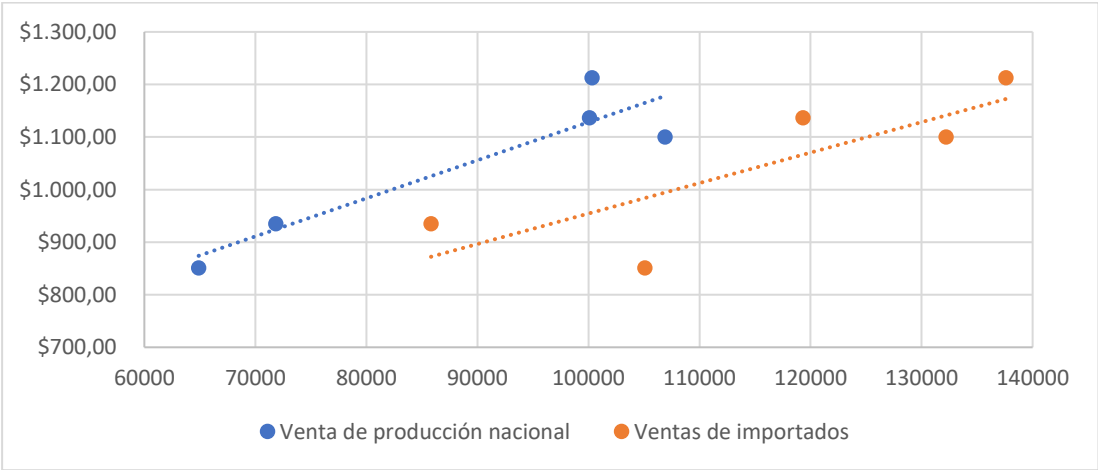
*Tributos del sector automotriz Impuestos por el número de vehículos importados y nacionales vendidos*

Años	Tributos por importación vehicular	Venta de producción nacional	Ventas de importados
2017	\$851.00	64.888	105.077
2018	\$1,213.00	100.339	137.615
2019	\$1,100.00	106.901	132.208
2020	\$935.00	71.850	85.818
2021	\$1,137.00	100.083	119.316

*Nota.* Tomado de informes del Anuario 2021, por (AEADE, 2021)

**Figura 14**

*Tributos del sector automotriz Impuestos por el número de vehículos importados y nacionales vendidos*



Una vez ejecutado, el análisis de regresión en Excel se manifiesta que conserva una correlación directa positiva alta y fuerte , tal como se manifiesta en el coeficiente de correlación múltiple de 0.92 que al estar cerca de 1 se conserva un movimiento o comportamiento similar y lineal entre variables. Mientras que el coeficiente de determinación evidencia que el modelo aplicado es fiable por lo tanto la variable

independiente tiene capacidad predictiva en la variable dependiente. Por ende, una vez más se afirma que los vehículos importados aumentan si los impuestos se reducen mientras que las ventas locales disminuyen o viceversa.

**Tabla 29**

*Estadísticas de la regresión*

Coeficiente de correlación múltiple	0.923515673
Coeficiente de determinación R <sup>2</sup>	0.852881198
R <sup>2</sup> ajustado	0.705762397
Error típico	81.10508431
Observaciones	5
Valor F	5.797227748
Valor crítico de F	0.147118802

**Análisis de regresión de los tributos de importación automotriz entre el número de vehículos exportados y de producción nacional**

En base a la información previamente descrita, se procede a establecer la relación que existen entre las variables tributos por importaciones exportaciones y producción nacional vehicular. De acuerdo a la figura 15 se observa que el comportamiento entre las variables es muy disperso con una relación lineal casi nula.

**Tabla 30**

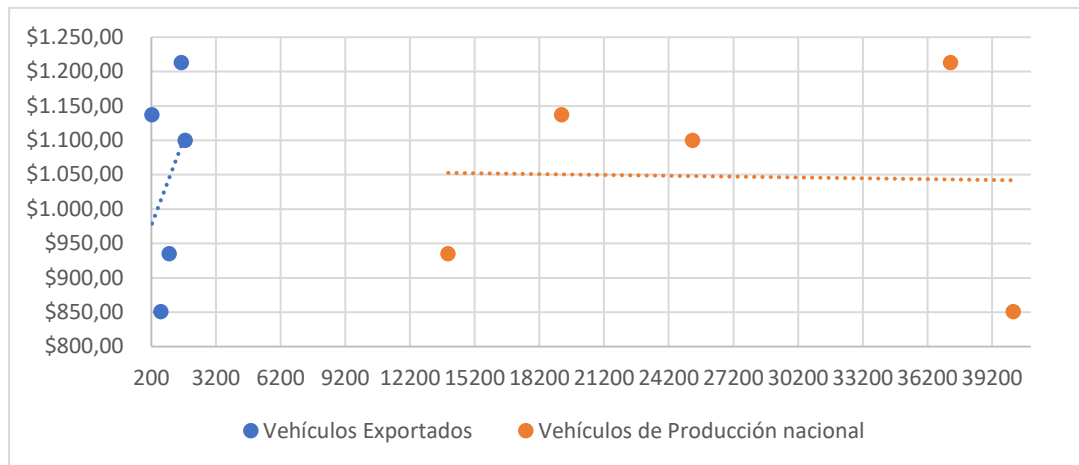
*Tributos del sector automotriz entre exportación y producción nacional vehicular*

Años	Tributos por importación vehicular	Vehículos Exportados	Vehículos de Producción nacional
2017	\$851.00	640	40.189
2018	\$1,213.00	1.595	37.276
2019	\$1,100.00	1.777	25.307
2020	\$935.00	1.024	13.968
2021	\$1,137.00	231	19.233

*Nota.* Tomado de informes del Anuario 2021, por (AEADE, 2021)

**Figura 15**

*Tributos del sector automotriz entre exportación y producción nacional vehicular*



Una vez ejecutado, el análisis de regresión en Excel se manifiesta que conserva una correlación directa moderada, tal como se manifiesta en el coeficiente de correlación múltiple de 0.37 que al estar cerca de 1 se conserva un movimiento o comportamiento similar y lineal entre variables. Mientras que el coeficiente de determinación evidencia que el modelo aplicado es poco fiable. Por ende, se entiende que el nivel de producción local no siempre depende netamente del nivel o monto de tributos adquiridos en importación, esto de igual manera se plantea con el nivel de vehículos a exportar.

**Tabla 31**

*Estadísticas de la regresión*

Coeficiente de correlación múltiple	0.373378577
Coeficiente de determinación R <sup>2</sup>	0.139411562
R <sup>2</sup> ajustado	-0.721176877
Error típico	196.1605834
Observaciones	5
Valor F	0.161995625
Valor crítico de F	0.860588438

## Conclusiones

La carga impositiva del Ecuador demuestra tener gran influencia en las operaciones de importación de vehículos, esta actividad tiene que someterse al pago de cinco contribuciones (IVA, ICE, Arancel, ISD y FODINFA), de las cuales, el de menor impacto es el FODINFA con una tarifa del 0,5%, sin embargo, le ha significado a la industria el pago \$5 millones (referencia del menor valor cancelado en los periodos referenciados), demostrando con este el fuerte valor a cancelar por la industria.

En la revisión teórica se pudo apreciar que las teorías de tributarias establecen que uno de los principios de su imposición debe ser garantizar que se efectivice el sustento para gastos en el Estado, demostrando la gran influencia que tienen en el presupuesto de los gobiernos, mientras que las teorías del comercio internacional exponían que estas operaciones se forman de las especialización, donde los mercados se abastecen de aquellos bienes que tiene menos capacidad de producción, lo cual aplica al sector automotriz ecuatoriano que tiene preferencia por adquirir vehículo extranjeros.

En lo que respecta a la metodología, se diseña una investigación no experimental con alcance descriptivo y correlacional que se sustenta en revisión de fuentes secundarias, estas perspectivas son pertinentes por la contribución generada por la AEADE en los movimientos de la industria, lo que permitió el diseño de tablas y gráficas de las transacciones y recaudaciones tributarias para verificar su influencia y desarrollo en los diferentes periodos.

La carga tributaria incide en el precio de los vehículos del sector automotriz ecuatoriano, esto se evidencia al verificar que el rango impositivos esta entre el 59-94%, altamente superior al ser comprado con otros mercado de la región como el chileno que esta entre el 18-19%, evidenciando con esto un perjuicio para las comercializadoras locales del Ecuador.

## **Recomendaciones**

Se recomienda que los gobernantes reduzcan la carga impositiva hacia estos bienes, por lo menos en un 10% de forma general entre los diferentes tributos menos el FODINFA por ser de carácter social, con esto se permitirá tener precios más competitivos para exportar y también se incentivar a la industria local a mejorar el consumo de dicho bien.

Es pertinente los ministerios analicen el sector automotriz desde la perspectiva de comercio exterior y no mantener un enfoque estrictamente tributario para establecer estrategias internas pertinentes, y no enfocarse en aranceles e impuestos que son observadas como restricciones a estas transacciones. Debe mejorarse la especialización en producción antes de impedir la importación de estos vehículos.

Es pertinente ejecutar un estudio de mercado para comprender la percepción de los consumidores locales con respecto a los precios de los vehículos en el Ecuador y, en base a esto, poder tener una mejor comprensión del impacto que genera la carga tributaria en el ciudadano de la nación.

Es pertinente utilizar indicadores de gestión financiero para evaluar la carga tributaria que ocasionan los tributos del Ecuador en las ganancias de la industria y como poder generar mejores estrategias para incentivar el crecimiento de este sector y generación de nuevas plazas de empleo.



## REFERENCIAS

- Acosta, T. (2019). Tributación del impuesto a la renta sobre las ganancias provenientes de actos ilícitos: Una propuesta de no sujeción. Obtenido de Universidad Católica Santo Toribio de Mogrovejo: [https://tesis.usat.edu.pe/bitstream/20.500.12423/2540/1/TL\\_AcostaRiveraTatiAnalnes.pdf](https://tesis.usat.edu.pe/bitstream/20.500.12423/2540/1/TL_AcostaRiveraTatiAnalnes.pdf)
- AEADE. (2018). *Anuario 2018*. Obtenido de Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador: <http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2019/03/Anuario%202018.pdf>
- AEADE. (2019). *Sector Automotriz en Cifras. Agosto -2019*. Obtenido de Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador: <https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2019/09/Sector-Automotor-en-cifras-N%C2%B035.pdf>
- AEADE. (2019). *Sector Automotriz en Cifras. Enero - 2019*. Obtenido de Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador: <http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2019/01/boletin%2028%20espanol%20resumido.pdf>
- AEADE. (2020). *Anuario 2020*. Obtenido de Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador: <https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2021/06/ANUARIO-2020-AEADE-1.pdf>
- AEADE. (2020). *Sector Automotriz en Cifras. Noviembre - 2020*. Obtenido de Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador: <https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2021/01/Sector-en-Cifras-Resumen-2.pdf>
- AEADE. (2021). *Anuario 2021. AEDE*. Obtenido de Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador: <https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2022/03/Anuario-Aeade-2021.pdf>
- AEADE. (2021). *Aranceles vigentes para los segmentos Automóvil, SUV, Camión, Camioneta, Bus y VAN*. Obtenido de Comité de Comercio Exterior, Estructura del Arancel del Ecuador Capítulo 87. & PUDELECO Editores.: [https://www.aeade.net/?smd\\_process\\_download=1&download\\_id=20785](https://www.aeade.net/?smd_process_download=1&download_id=20785)

- AEADE. (2021). *Sector Automotriz en Cifras*. Obtenido de Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador: <https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2021/11/10.-Sector-en-Cifras-Resumen-October.pdf>
- AEADE. (2022). *Sector Automotriz en Cifras*. Obtenido de Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador: <https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2022/04/2.-Sector-en-Cifras-Resumen-Febrero.pdf>
- Agencia EFE. (2019). *El gremio automotor de Ecuador prevé que las ventas bajen 9% por situación económica*. Obtenido de <https://www.efe.com/efe/america/economia/el-gremio-automotor-de-ecuador-preve-que-las-ventas-bajen-9-por-situacion-economica/20000011-3895888>
- Alaña et al. (2018). Gestión tributaria a microempresarios mediante la creación del centro de asesoría caso: UMET Sede Machala. *Universidad y Sociedad*, 10(2), 84-88.
- Alpízar, D. (2019). *Acuerdo de Valoración Aduanera de la Organización Mundial de Comercio en la importación de vehículos automotores a partir de 2007 al 2017: Incumplimiento por parte de Costa Rica en la determinación del valor en aduanas*. Obtenido de Universidad de Costa Rica: <https://ijj.ucr.ac.cr/wp-content/uploads/bsk-pdf-manager/2019/09/TRABAJO-FINAL-DE-GRADUACI%C3%93N.pdf>
- Alvear et al. (2018). Evolución del sistema tributario ecuatoriano y su influencia en el presupuesto general del estado. *Revista Observatorio Economía Latinoamericana*.
- Amador, C., & Arroba, I. (2017). Los impuestos tributarios de las importaciones de vehículos y su incidencia en la rentabilidad del sector automotriz. *Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana, Ecuador*.
- Arias, D. (2011). *Un análisis de incidencia distributiva para el IVA: Una propuesta de reforma socialmente eficiente*. Obtenido de FLACSO: <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/9217/2/TFLACSO-2011DJAU.pdf>
- Arroyo, F., & Buenaño, C. (2017). Calidad en el Servicio: Oportunidad para el Sector Automotor en el Ecuador. *INNOVA Research Journal 2017, Vol 2, No. 9*, 42-52.

- Avalos, J. (2018). *Las amnistías tributarias sobre el impuesto predial y sus efectos en el presupuesto de ingresos de la municipalidad distrital de Motupe periodo 2014 – 2016*. Obtenido de Universidad Nacional “Pedro Ruíz Gallo”: <https://repositorio.unprg.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12893/7726/BC-592%20AVALOS%20HUBECK.pdf?sequence=1>
- Baena, J. (2018). Barreras arancelarias y no arancelarias como restricciones al comercio internacional. *Revista Venezolana de Gerencia*, vol. 23, núm. 83, 543-562.
- Baque, T. (2017). *El Impuesto al Valor Agregado y su incidencia en la reactivación económica de los habitantes del cantón Manta*. Obtenido de Universidad Estatal del Sur de Manabí: <http://repositorio.unesum.edu.ec/bitstream/53000/1106/1/UNESUM-ECUADOR-ECO-2018-15.pdf>
- Cacay et al. (2021). Efecto del Crecimiento Económico y la Presión Fiscal sobre el Impuesto al Valor Agregado. *Revista San Gregorio*, 113-128. doi:<https://doi.org/10.36097/rsan.v1i47.1750>
- Cadena, A., & Hung, A. (2018). *Manual de merceología para la clasificación arancelaria de productos químicos*. Obtenido de Pontificia Universidad Católica del Ecuador: <https://dspace.pucesi.edu.ec/bitstream/11010/276/1/TESIS%20MANUAL%20DE%20MERCEOLOG%C3%8DA.pdf>
- Calle et al. (2017). El impuesto al valor agregado IVA en Ecuador y su incidencia en las recaudaciones tributarias. *Revista Sur Academi*, 87-94.
- Calle, K., & Conza, E. (2021). *Impacto de impuestos y aranceles sobre las ganancias o pérdidas de las importadoras-comercializadoras de vehículos nuevos en Ecuador 2015-2019*. Obtenido de Universidad Politécnica Salesiana: <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/21233/1/UPS-CT009338.pdf>
- Chávez et al. (2020). Análisis de la contribución del IVA, renta, Rise e Ice en la zona 7 del Ecuador periodo 2013-2017. *Revista Universidad y Sociedad*, 12(2), 330-335.

- CINAE. (2020). *Boletín Estadístico y Autopartes*. Obtenido de Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE): [https://www.cinae.org.ec/wp-content/uploads/2021/02/BOLETIN\\_ESTADISTICO\\_AUTOPARTES\\_dec20-6.pdf](https://www.cinae.org.ec/wp-content/uploads/2021/02/BOLETIN_ESTADISTICO_AUTOPARTES_dec20-6.pdf)
- CIP. (2016). *La carga tributaria en el Ecuador. Cámara de Industrias y Producción. Noviembre de 2016*. Obtenido de Cámara de Industrias y Producción: <https://www.cip.org.ec/wp-content/uploads/2019/05/La-carga-tributaria-en-Ecuador-1.pdf>
- COPCI. (2018). *Código Orgánico De La Producción, Comercio E Inversiones*. Obtenido de Registro Oficial Suplemento 351: <https://www.correosdelecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2018/11/COPCI.pdf>
- Díaz, A. (2017). *Análisis de la aplicación de exención en la importación por parte de las personas con discapacidad en la ciudad de Esmeraldas*. Obtenido de Pontificia Universidad Católica del Ecuador: <https://repositorio.pucese.edu.ec/bitstream/123456789/1231/1/D%C3%8DAZ%20RAMIREZ%20ANABEL%20MARESA%20.pdf>
- García, V. (2019). *Impacto Tributario Arancelario en el sector automotriz en el Distrito Metropolitano de Quito en el Periodo 2013 – 2017*. Obtenido de Universidad Central del Ecuador: <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/20257/1/T-UCE-0003-CAD-078-P.pdf>
- Garzón et al. (2018). El sistema tributario y su impacto en la Economía Popular y Solidaria en el Ecuador. *Revista de Ciencia, Tecnología e Innovación*, 38-53.
- González, M., & Tapia, V. (2019). *Análisis de la carga tributaria en el sector automotriz para vehículos motorizados con incidencia en la ciudad de Cuenca, periodo 2017*. Obtenido de Universidad del Azuay: <https://dspace.uazuay.edu.ec/handle/datos/8671>
- Hernández, R., & Mendoza, C. (2018). *Metodología de la investigación. Las rutas cuantitativa, cualitativa y mixta*. México: Editorial Mc Graw Hill.

- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, P. (2014). *Metodología de la investigación*. México: Mc Graw hill.
- Hidalgo, A. (2018). *Análisis del Impacto de las Políticas Arancelarias en el Sector Económico Manufacturero del Ecuador en el período 2007-2016*. Obtenido de Universidad Central del Ecuador: <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/15937/1/T-UCE-0005-CEC-029.pdf>
- INEC. (2021). *Directorio de Empresas del INEC*. Obtenido de <https://public.tableau.com/app/profile/instituto.nacional.de.estad.stica.y.censos.inec./viz/VisualizadordeEstadsticasEmpresariales2020/Dportada>
- Ledesma, M. (2019). *Estudio de factibilidad para un negocio de importación de apliques tecnológicos destinados a la manufactura y comercialización de prendas de vestir en Ecuador*. Obtenido de Pontificia Universidad Católica del Ecuador: <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/17265/Tesis%20Importaci%C3%B3n%20de%20Apliques%20Tecnol%C3%B3gicos%20Manufactura%20y%20Comercializaci%C3%B3n.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- León, P., & Villegas, E. (2018). *El crédito tributario de IVA y su impacto en el flujo de efectivo*. Obtenido de Universidad Laica Vicente Rocafuerte: <http://repositorio.ulvr.edu.ec/bitstream/44000/2440/1/T-ULVR-2236.pdf>
- López, F. (2012). *Incidencia de los conocimientos sobre tributación y el cumplimiento de las obligaciones tributarias entre el pequeño comerciante del barrio El Beaterio en el sector de Guajaló. Propuesta: Capacitación tributaria para el pequeño comerciante*. Obtenido de Universidad Central del Ecuador: <http://www.dspace.uce.edu.ec/bitstream/25000/1798/1/T-UCE-0010-212.pdf>
- Marcos, J., & Checa, C. (2013). Concepto de tributo: una perspectiva comparada Brasil-España. *Revista Direito*, 513-14.
- Márquez, P. (2018). *Tarifas arancelarias y determinantes de las partidas mexicanas más exportadas a Estados Unidos (1994-2016)*. Obtenido de COLEF: <https://www.colef.mx/posgrado/wp-content/uploads/2018/10/TESIS-M%C3%A1rquez-Mondrag%C3%B3n-Pedro-Alberto.pdf>

- Núñez, A. (2015). *La teoría general del derecho tributario substantivo de Dino Jarach: Una comparación con la práctica chilena*. Obtenido de Universidad de Chile: <https://repositorio.uchile.cl/bitstream/handle/2250/134232/La-teor%C3%ADa-general-del-derecho-tributario-substantivo-de-Dino-Jarach.pdf?sequence=1&isAllowed=y>
- Núñez, W. (2017). *Revisión documental: El estado actual de las investigaciones desarrolladas sobre empatía en niñas y niños en las edades comprendidas entre los 6 a 12 años de edad surgidas en países latinoamericanos de habla hispana*. Obtenido de Universidad Minuto de Dios: [https://repository.uniminuto.edu/bitstream/10656/5218/1/TP\\_NunezMeraWendyJohanna\\_2017.pdf](https://repository.uniminuto.edu/bitstream/10656/5218/1/TP_NunezMeraWendyJohanna_2017.pdf)
- Oñate, M. (2019). *El impuesto a los consumos especiales y su influencia en el precio de venta, en las empresas productoras de bebidas alcohólicas de la zona 3 del Ecuador*. Obtenido de Universidad Técnica de Ambato: <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/30005/3/T4593i.pdf>
- Ovando, W., Canales, R., & Munguía, G. (2017). Comercio interregional de bienes manufacturados en los países de la Alianza del Pacífico desde la Teoría de Linder. *Revista Desafíos*, 29(2), 169-197. doi:<http://dx.doi.org/10.12804/revistas.urosario.edu.co/desafios/a.4876>
- Paz, J., & Miño, C. (2015). *Historia de los impuesto en Ecuador. Visión sobre el régimen impositivo en la historia económica nacional*. Quito, Ecuador: SRI – PUCE - THE.
- Proaño, J. (2017). *La política fiscal y la recaudación del Impuesto a los Consumos Especiales en la Zona 3 durante los períodos 2013-2015*. Obtenido de Universidad Técnica de Ambato: <https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/25087/1/T3953i.pdf>
- Quirós, G. (2017). *Uso de tecnologías de la información y comunicación y su relación con el uso de lenguaje en los estudiantes de la Institución Educativa Ana de Castrillón, sede Divino Salvador, Medellín, Colombia – 2017*. Obtenido de Universidad Privada Norbert Wiener: <https://repositorio.uwiener.edu.pe/bitstream/handle/123456789/1358/MAESTRO%20->

%20Quiros%20Torres%2C%20%20Gladis%20Patricia.pdf?sequence=1&isAllowed=y

Ramos, X. (2021). *Los siete impuestos que hacen que en Ecuador se vendan los carros más caros de la región*. Obtenido de Diario El Universo: <https://www.eluniverso.com/noticias/informes/los-siete-impuestos-que-hacen-que-en-ecuador-se-vendan-los-carros-mas-caros-de-la-region-nota/>

Rangel et al. (2019). Principales Determinantes De Las Importaciones En Colombia. 2000 – 2016. *Revista de la Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas*, 130 - 157.

Reglamento de Inversiones del Código Orgánico de la Producción. (2018). *Decreto Ejecutivo 757*. Obtenido de <https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2019/05/Literal-3.-Reglamento-del-Codigo-Organico-de-la-Produccion-Comercio-e-Inversiones-COPCI.pdf>

Ríos, A. (2021). *Análisis de las barreras arancelarias y su relación en las importaciones del sector automotriz*. Obtenido de Universidad Agraria del Ecuador: <https://cia.uagraria.edu.ec/Archivos/RIOS%20CARCHI%20ALEX.pdf>

Sarduy, M., & Rosado, A. (2018). La doble tributación internacional: características y consecuencias. *Revista Cofin Habana*, 295-305.

SENAE. (2022). *Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Servicio al Ciudadano. Para Importar*. Obtenido de Servicio Nacional de Aduana del Ecuador: <https://www.aduana.gob.ec/para-importar/>

SRI - Ministerio de Educación. (2016). *Guía para el docente. Yo construyó mi Ecuador. Segunda Edición*. Quito: SRI – Ministerio de Educación.

Tonato, G. (2017). *Análisis del arancel y de los impuestos, Valor Agregado (IVA), Consumos Especiales (ICE) y Salidas de Divisas (ISD), en las importaciones y su incidencia en la balanza comercial del país. Periodo 2005 – 2015*. Obtenido de Universidad Andina Simón Bolívar: <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6103/1/T2570-MT-Tonato-Analisis.pdf>

Villamar, Y., & Pastaz, M. (2017). *Barreras arancelarias y no arancelarias a las importaciones de textiles en el Ecuador y su impacto en los niveles de*

*rentabilidad en la industria nacional*. Obtenido de Universidad Laica Vicente Rocafuerte: <http://repositorio.ulvr.edu.ec/bitstream/44000/3304/1/T-ULVR-2886.pdf>

Zambrano, J. (2019). *La imposición a la propiedad vehicular en el Ecuador Análisis comparado con los otros países de la Comunidad Andina*. Obtenido de Universidad Andina Simón Bolívar: <https://repositorio.uasb.edu.ec/bitstream/10644/6857/1/T2937-MT-Zambrano-La%20imposici%C3%B3n.pdf>

Zumbado, M. (2019). *Análisis del Procedimiento Aduanero aplicado a la importación de ropa usada en Costa Rica durante los periodos 2016 al 2017, con el fin de determinar si se está cumpliendo con lo establecido en la legislación aduanera vigente*. Obtenido de Universidad Técnica Nacional: <https://repositorio.utn.ac.cr/bitstream/handle/20.500.13077/271/An%C3%A1lisis%20procedimiento%20aduanero%20aplicado%20a%20la%20importaci%C3%B3n.pdf?sequence=1&isAllowed=y>





Presidencia  
de la República  
del Ecuador



Plan Nacional  
de Ciencia, Tecnología,  
Innovación y Saberes



SENESCYT

Secretaría Nacional de Educación Superior,  
Ciencia, Tecnología e Innovación

## DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Coronel Briones, Stephania Elizabeth**, con C.C: # **0919429787**, autora del trabajo de titulación: **La carga impositiva ecuatoriana y su impacto en la comercialización de vehículos en el sector automotriz durante el 2021**, previo a la obtención del título de Magister en Contabilidad y Finanzas, en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 17 de octubre del 2022

f. \_\_\_\_\_  
Coronel Briones, Stephania Elizabeth

C.C. 0919429787



Presidencia  
de la República  
del Ecuador



Plan Nacional  
de Ciencia, Tecnología,  
Innovación y Saberes



SENESCYT

Secretaría Nacional de Educación Superior,  
Ciencia, Tecnología e Innovación

## REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

### FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	La carga impositiva ecuatoriana y su impacto en la comercialización de vehículos en el sector automotriz durante el 2021.		
AUTOR:	Coronel Briones, Stephania Elizabeth		
REVISOR/TUTOR:	Ing. Bajaña Villagómez, Yanina Shegía, PhD.		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.		
UNIDAD/FACULTAD:	Sistema de Posgrado		
MAESTRÍA/ESPECIALIDAD:	Maestría en Contabilidad y Finanzas		
TÍTULO OBTENIDO:	Magister en Contabilidad y Finanzas		
FECHA PUBLICACIÓN:	17 de octubre del 2022.	No. DE PÁGINAS:	73
ÁREAS TEMÁTICAS:	Sector Finanzas, Impuestos, Presupuesto.		
PALABRAS CLAVES / KEYWORDS:	Importación, Vehículo, IVA, ICE, Arancel, Carga tributaria.		

**RESUMEN/ABSTRACT** (150-250 palabras): El presente estudio expuso como finalidad ejecutar un análisis de la carga impositiva establecida para las operaciones de importación de vehículos en el Ecuador mediante un estudio de informes de los tributos y movimientos económicos de esta actividad, con la finalidad de observar el impacto generado en el sector automotriz. El problema que da origen a la investigación es la gran cantidad de contribuciones que exige el gobierno a estas transacciones. La metodología implementada fue descriptiva, correlacional y documental con diseño no experimental y de enfoque cuantitativo. Mediante revisión de informe de la AEADE y otras fuentes se pudo reconocer la situación del mercado, concluyéndose que la carga impositiva tiene gran afectación en la industria al imponerse una carga impositiva cercana al 60% sin embargo no se observa una relación significativa entre ambas variables.

ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
CONTACTO CON AUTOR:	Teléfono: +593969213170	E-mail: <a href="mailto:Stephania.coronel@hotmail.com">Stephania.coronel@hotmail.com</a>
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE):	Nombre: Linda Evelyn Yong Amaya	
	Teléfono: +593-4- 3804600	
	E-mail: <a href="mailto:linda.yong@cu.ucsg.edu.ec">linda.yong@cu.ucsg.edu.ec</a>	

#### SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA

Nº. DE REGISTRO (en base a datos):	
Nº. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):	