



# POSGRADOS

## MAESTRÍA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

RPC-SO-30-No.503-2019

OPCIÓN DE  
TITULACIÓN:

INFORMES DE INVESTIGACIÓN

TEMA:

IMPACTO DE IMPUESTOS Y ARANCELES SOBRE LAS  
GANANCIAS O PÉRDIDAS DE LAS IMPORTADORAS-  
COMERCIALIZADORAS DE VEHÍCULOS NUEVOS EN  
ECUADOR 2015-2019

AUTOR:

KARLA IVONNE CALLE TANDAZO  
ELA MARINA CONZA SOTO

DIRECTOR:

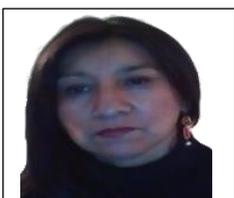
DIEGO SANTIAGO ÁLVAREZ PINOS

CUENCA - ECUADOR  
2021

***Autoras:***



Karla Ivonne Calle Tandazo  
Economista  
Candidata a Magíster en Contabilidad y Auditoría por la Universidad  
Politécnica Salesiana – Sede Cuenca  
kcallet@est.ups.edu.ec



Ela Marina Conza Soto  
Ingeniera en Contabilidad y Auditoría  
Candidata a Magíster en Contabilidad y Auditoría por la Universidad  
Politécnica Salesiana – Sede Cuenca  
econza@est.ups.edu.ec

***Dirigido por:***



Diego Santiago Álvarez Pinos  
Ingeniero de Empresas  
Máster Universitario en Banca y Finanzas  
Docente de la Universidad Politécnica Salesiana – Sede Cuenca  
dalvarezp@ups.edu.ec

Todos los derechos reservados.

Queda prohibida, salvo excepción prevista en la Ley, cualquier forma de reproducción, distribución, comunicación pública y transformación de esta obra para fines comerciales, sin contar con autorización de los titulares de propiedad intelectual. La infracción de los derechos mencionados puede ser constitutiva de delito contra la propiedad intelectual. Se permite la libre difusión de este texto con fines académicos investigativos por cualquier medio, con la debida notificación a los autores.

DERECHOS RESERVADOS

©2021 Universidad Politécnica Salesiana.

CUENCA – ECUADOR – SUDAMÉRICA

CALLE TANDAZO KARLA IVONNE

CONZA SOTO ELA MARINA

*IMPACTO DE IMPUESTOS Y ARANCELES SOBRE LAS GANANCIAS O PÉRDIDAS  
DE LAS IMPORTADORAS-COMERCIALIZADORAS DE VEHÍCULOS NUEVOS EN  
ECUADOR 2015-2019*

## RESUMEN

La presente investigación analizó la evolución y la variación de las ganancias o pérdidas por las ventas de CBU del sector importador automotriz, así como la evolución y la variación en la recaudación tributaria procedente de este sector, con la finalidad de conocer el impacto de los impuestos, aranceles y restricciones en las ganancias o pérdidas por las ventas en el sector importador automotriz. La investigación tuvo un diseño longitudinal panel con un enfoque objetivo, exploratoria y no experimental; de tipo descriptiva mayormente, pero, de forma complementaria se cuantificó la relación entre las variables investigadas. Se encontró que las ventas de automóviles y SUV's se incrementaron significativamente entre el 2017 y 2019, con relación al 2015 y 2016 y generaron ingresos superiores a mil millones de dólares; también, entre el 2017 y 2019 las ventas de camionetas y camiones se incrementaron, pero moderadamente. Las recaudaciones tributarias totales en el 2016, en comparación con el 2015, disminuyeron 10%, en cambio en el 2017 y 2018, las recaudaciones se incrementaron en 55% y 27% respectivamente, para luego bajar 15% en el 2019, siendo las más significativas las del Ad Valorem y el IVA; los cuales han contribuido a las arcas fiscales con \$ 1.656,52 y \$ 768,73 millones de dólares, respectivamente. Las recaudaciones del ICE tuvieron las mejores recaudaciones en los años 2015 y 2016, para luego comenzar un descenso sostenido hasta el 2019. Se determinó que entre las variables estudiadas existe correlación directa ( $r = 0,971$ ) y una correlación lineal muy significativa ( $r^2 = 0,943$ ).

**Palabras clave:** Impuestos, Aranceles, Ganancias, Ventas, Evolución, Variación.

## **ABSTRACT**

This research analyzed the evolution and variation of the gains or losses from the sales of CBUs in the automotive importing sector, as well as the evolution and variation in tax collection from this sector, in order to know the impact of taxes, tariffs and restrictions on profits or losses from sales in the automotive import sector. The research had a longitudinal panel design with an objective, exploratory and non-experimental approach; Descriptive type mostly, but, in a complementary way, the relationship between the variables investigated was quantified. It was found that sales of cars and SUVs increased significantly between 2017 and 2019, compared to 2015 and 2016 and generated revenues of more than one billion dollars; Also, between 2017 and 2019 the sales of vans and trucks increased, but moderately. Total tax collections in 2016, compared to 2015, decreased 10%, while in 2017 and 2018, collections increased by 55% and 27% respectively, and then decreased by 15% in 2019, being the most those of Ad Valorem and VAT are significant; which have contributed to the fiscal coffers with \$ 1,656.52 and \$ 768.73 million dollars, respectively. ICE collections had the best collections in 2015 and 2016, and then began a sustained decline until 2019. It was determined that between the variables studied there is a direct correlation ( $r = 0.971$ ) and a very significant linear correlation ( $r^2 = 0.943$ ).

**Keywords:** Taxes, Duties, Profits, Sales, Evolution, Variation.

## Tabla de Contenidos

1. INTRODUCCIÓN.....	8
2. DETERMINACIÓN DEL PROBLEMA .....	9
3. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL .....	9
3.1. Aspectos legales .....	9
3.2. Política comercial .....	16
3.3. Sector importador automotriz del Ecuador.....	19
4. MATERIALES Y METODOLOGÍA .....	20
4.1. Diseño y tipo de la investigación.....	20 c
4.2. Población y muestra .....	21
4.3. Procedimientos y técnicas estadísticas .....	21
4.4. Operacionalización de las variables .....	22
5. RESULTADOS Y DISCUSIÓN.....	22
5.1. Resultados.....	22
5.2. Discusión .....	34
6. CONCLUSIONES.....	36
7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....	38

## Lista de tablas

Tabla 1, Ad Valorem para vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga.....	14
Tabla 2, Ad Valorem para vehículos motorizados híbridos o eléctricos de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga.....	15
Tabla 3, Ejemplo del cálculo del precio de un vehículo VAN importado.....	18
Tabla 4, Parámetros de interpretación de Coeficiente de Correlación de Pearson.....	21
Tabla 5, Operacionalización de variables.....	22
Tabla 6, Precios promedio en dólares por cada vehículo .....	23
Tabla 7, Variaciones en las ventas totales de vehículos importados entre 2015-2019 (en millones de dólares).....	25
Tabla 8, Ad Valorem de los vehículos importados según el precio promedio.....	26
Tabla 9, Ad Valorem Total de vehículos importados 2015 - 2019 (en millones USD) .	27
Tabla 10, Recaudaciones del ICE proveniente del sector importador automotriz .....	28
Tabla 11, Recaudaciones del IVA procedente del sector importador automotriz .....	30
Tabla 12, Variaciones en las recaudaciones 2015-2019 (en millones de dólares) .....	31
Tabla 13, Variables para analizar correlación .....	33
Tabla 14, Correlación de variables .....	33

## **Lista de figuras**

Ilustración 1, Acuerdos comerciales vigentes .....	12
Ilustración 2: Base imponible para el IVA de las importaciones .....	13
Ilustración 3, Valores FOB y CIF del sector importador automotriz 2015 - 2019.....	20
Ilustración 4, Tipos de vehículos importados entre 2015 y 2019 .....	23
Ilustración 5, Ventas de vehículos según segmentos (en millones de dólares) .....	24
Ilustración 6, Recaudaciones procedentes del sector importador automotriz (en millones USD).....	31
Ilustración 7, Dispersión según Coeficiente de Correlación de Pearson con SPSS .....	34

## 1. INTRODUCCIÓN

En el año 2015 las empresas automotrices del Ecuador importaron 37.523 vehículos nuevos (CBU) y para el año 2019 esas importaciones alcanzaron la cifra de 107.870 (AEADE, 2019), estas importaciones de los automotores reciben el impacto de la política económica del gobierno de Ecuador, es por eso que en la historia de este sector empresarial se ha registrado el aumento en aranceles, limitación de importaciones, contribuciones por afectaciones del ambiente, elementos de créditos especiales, etc., es necesario precisar que las importaciones proceden de China, Corea, Unión Europea (UE), Japón, México y Colombia (Milo, 2018). El sector automotriz es una importante fuente de ingresos al erario nacional por la tributación de las empresas vinculadas a este sector; el 2019 se vendieron 132.208 vehículos (ensamblados en el país más los importados), ha generado 182.491 empleos y ha contribuido con 1.557 millones por conceptos de tributos al fisco (AEADE, 2020)

Con el inicio del gobierno de Lenin Moreno se dió un impulso al sector automotriz dándole más acceso, aceptación y fiscalizando mejor los recursos del estado, con la finalidad de ganar confianza que atraiga la inversión privada, todo en bien del comercio y crecimiento económico, orientados a promover el empleo calificado. Este entorno orientó al sector automotriz a incrementar sus ventas a partir del año 2017, en relación con los ejercicios pasados, lo cual fue posible por estas nuevas disposiciones gubernamentales para el ámbito comercial (AEADE, 2017); ese buen desempeño del sector automotriz se evidenció con el incremento de las ventas anuales a más del doble entre el 2016 y 2017, cuando pasaron de 32.813 vehículos vendidos en el 2016 a 71.862 en el 2017, el 2018 vendieron 103.509 y el 2019 un total de 107.870 vehículos (AEADE, 2019).

La Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE, 2020), manifiesta que, con el anterior gobierno, la industria automotriz fue altamente regulada disponiendo limitados cupos de importaciones, licencias, aumento de aranceles a las materias primas, capital, etc., medidas que llevaron al sector a realizar fuertes inversiones. Las regulaciones implementadas afectaron mucho a la industria, que no tuvo incentivos ni apoyo para la integración local; bajó en la competitividad, colocándole en desventaja frente a otros países de la región (CINAE, 2020).

Lo expresado, motiva investigar lo que ocurrió con el sector importador automotriz entre los años 2015 y 2019, lo que significó para estas empresas respecto a sus ganancias (o pérdidas) por sus ventas y, para el Estado, las recaudaciones que obtuvo por concepto de tributos.

## **2. DETERMINACIÓN DEL PROBLEMA**

El gobierno de Ecuador, entre el 2012 y 2017, dispuso varias medidas en política económica para equilibrar la balanza comercial, soportar los efectos de la caída del precio del crudo a nivel internacional y la apreciación del dólar; además, redujo las importaciones, con la finalidad de incentivar la producción nacional (Loaiza, 2014). Esta situación resultó adversa para todas las empresas importadoras en el país, que se vieron limitadas en sus actividades para generar ingresos.

A partir de mayo del 2017, con un nuevo gobierno en el país, las políticas económicas cambiaron y permitieron a las empresas importadoras el incremento de su actividad económica; particularmente las importadoras del sector automotriz, incrementaron sus actividades para la comercialización de vehículos importados nuevos en el país. Ese año 2017 el sector automotriz creció un 33% en comparación con el año anterior, las empresas importaron vehículos con mejor tecnología, variedad de modelos y esto ha tenido un impacto en los precios y en la aceptabilidad de los clientes; el 2019 estas empresas vendieron 132.208 vehículos nuevos a nivel nacional. (AEADE, 2020)

## **3. MARCO TEÓRICO REFERENCIAL**

### **3.1. Aspectos legales**

En Ecuador las actividades económicas y comerciales se desarrollan amparadas en la normativa legal vigente, partiendo desde la Constitución de la República (2008), desde donde emanan las directrices basadas en los derechos y principios fundamentales que asisten a todos los seres humanos, así como las normas para las personas jurídicas.

La (Constitución de la República del Ecuador, 2008), dispone que el “sistema económico es social y solidario” (Art. 283 CRE); que la política fiscal tiene objetivos específicos para fomentar la inversión (Art. 285 CRE); con una tributación que se rige por los “principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria que

prioriza los impuestos directos y progresivos” (Art. 300 CRE), además, precisa que el Ejecutivo mediante ley aprobada por la Asamblea Nacional puede “establecer, modificar, exonerar o extinguir impuestos” (Art. 301 CRE) a fin de alcanzar los objetivos de la política comercial establecida (Art. 304 CRE), creando aranceles (Art. 305 CRE) conforme con la normativa legal. Queda establecido desde la Carta Magna del Ecuador, que el Ejecutivo tiene la atribución legal para establecer impuestos y aranceles al sector importador automotriz.

#### Legislación tributaria

**Código Tributario:** Es la normativa legal que establece las “relaciones jurídicas provenientes de los tributos, entre los sujetos activos y los contribuyentes”. Alcanza a “los tributos nacionales, provinciales, municipales o locales o de otros entes acreedores de los mismos, así como a las situaciones que se deriven o se relacionen con ellos” (Código Tributario, 2018). Fue publicado en el Registro Oficial Suplemento 38 del 14 de junio del 2005, y rige desde el 1 de agosto del mismo año.

El Art. 7 (Facultad reglamentaria) de este Código dispone que sólo al Presidente de la República, corresponde dictar los reglamentos para la aplicación de las leyes tributarias. El director general del Servicio de Rentas Internas y el Gerente General de la Corporación Aduanera Ecuatoriana, en sus respectivas competencias, sólo podrán dictar disposiciones necesarias y específicas para aplicar las normas legales tributarias y para tener una buena y eficiente administración. Ningún reglamento podrá modificar o alterar el sentido de la ley ni crear obligaciones impositivas o establecer exenciones no previstas en ella (Código Tributario, 2018). Bajo estas disposiciones el sector automotriz ecuatoriano debe orientar sus actividades comerciales.

**Ley de Régimen Tributario (LRTI):** Determina los conceptos, controla y vigila los impuestos susceptibles de cobro para los contribuyentes, fue creado mediante el Registro Oficial Suplemento 463 de 17 - nov -2004. Fue modificada el 21 agosto 2018 (LRTI, 2018). Esta ley y su reglamentación detallan los impuestos que afectan a las empresas importadoras del sector automotriz.

**Reglamento a la Ley de Régimen Tributario Interno:** Norma la aplicabilidad de la LRTI, para que la recaudación tributaria sea eficiente y para que la contribución sea

lo más equitativa posible por parte de los ciudadanos (Registro Oficial Suplemento 209 -modificado, 2020).

**Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversión (COPCI):** Creado mediante Registro Oficial 351 del 29 de diciembre 2010; regula el proceso productivo en la “producción, distribución, intercambio, comercio, consumo, manejo de externalidades e inversiones productivas orientadas a la realización del Buen Vivir”. Este cuerpo legal está orientado a potenciar, impulsar e incentivar la producción que tenga más valor agregado, que instaure mejores condiciones y así incrementar la producción y promover “la transformación de la matriz productiva, facilitando la aplicación de instrumentos de desarrollo productivo, que permitan generar empleo de calidad y un desarrollo equilibrado, equitativo, eco-eficiente y sostenible con el cuidado de la naturaleza” (COPCI, 2010).

El COPCI, en su Art. 71 crea el Comité de Comercio Exterior (COMEX), institución que diseña y aprueba las políticas públicas sobre la actividad comercial en el país; con la finalidad de "Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano"; "Aprobar contingentes de importación o medidas restrictivas a las operaciones de comercio exterior (...); y, "Aprobar la normativa que, en materia de política comercial, se requiera para fomentar el comercio de productos con estándares de responsabilidad ambiental" (García, 2019). El COPCI busca orientar las relaciones comerciales de la producción nacional, las importaciones y exportaciones.

Acuerdos comerciales del sector automotriz

Los acuerdos son contratos que disponen reglas para los miembros firmantes del mismo, con la finalidad de lograr políticas internas estables y creíbles, bajan los costos de las operaciones comerciales en las relaciones económicas internacionales, apoyan los procesos internos, impiden la regresión de reformas y fomentan la transparencia obligando a los países a entregar datos y referencias precisas respecto a sus políticas comerciales (Saez, 2008).

Según el Ministerio de Producción Comercio Exterior Inversiones y Pesca del Ecuador, existen acuerdos comerciales con varios países, entre los cuales están vigentes:

Ilustración 1, Acuerdos comerciales vigentes



Fuente: (Ministerio de Producción Comercio Exterior Inversiones y Pesca, 2020)

A partir del 2007 Ecuador negocia acuerdos comerciales con la Unión Europea, donde también intervienen Colombia, Perú y Bolivia; sin embargo, “por la complicada situación que se vivía para la exportación del banano Ecuador decidió retirarse en el período 2009”. Las negociaciones se retomaron en el 2014, “teniendo como principal objetivo que los productos ecuatorianos entren al mercado europeo sin pago de aranceles. Adicionalmente, se firmaron medidas para la protección de inventos, productos biológicos y propiedad intelectual”. Las medidas de salvaguardia multilateral, se aplican a las importaciones del sector automotriz a fin de cuidar a los productores nacionales de cada país, “considerando a la parte importadora para que acoja la medida” (Milo, 2018).

La importación es una actividad legítima de transporte de bienes o servicios, “es el acto de traer mercaderías del exterior al territorio nacional, debiendo cumplir con las formalidades de aduana, considerando el producto que ingresa y el régimen al que pertenece” (Flores & Ulloa, 2015). Importar significa ofrecer alternativas al mercado, brindando la oportunidad al consumidor de elegir tanto en precios como calidad, de productos nacionales o importados; además, impulsa el desarrollo de los productores nacionales, porque les motiva a mejorar su eficiencia y calidad de sus productos,

llevándolos a ser más competitivos. La importación permite ampliar la base de proveedores a las empresas, diversificar la comercialización de productos y mejorar su capacidad competitiva. Importar bienes muchas veces resulta más barato que producirlos localmente (Flores & Ulloa, 2015).

La importación, por ser una actividad legítima, se ampara en normas legales; así, el Título Segundo de la LRTI considera todos los aspectos relativos al Impuesto al Valor Agregado (IVA) y, el Título Tercero, del mismo cuerpo legal, explica todo lo relacionado con el Impuesto a los Consumos Especiales (ICE).

### **Impuesto al Valor Agregado (IVA) (12%)**

Este impuesto tiene por objeto (Art. 52 LRTI), “gravar al valor de la transferencia de dominio o a la importación de bienes muebles de naturaleza corporal, en todas sus etapas de comercialización (...) y al valor de los servicios” (LRTI, 2018).

El IVA se aplica al valor total de los bienes (...) o de los servicios (...), “calculado a base de sus precios de venta o de prestación del servicio, que incluyen impuestos, tasas por servicios y otros gastos legales imputables al precio” (Art. 58 LRTI). En las importaciones, es igual a la suma total de los valores correspondientes al Costo, Flete y Seguro (CIF), impuestos, tasas, aranceles, recargos, derechos y todos gastos que estén contemplados en la declaración de importación y demás documentos respectivos.

Ilustración 2: Base imponible para el IVA de las importaciones

$$\boxed{\text{BASE IMPONIBLE}} = \boxed{\text{CIF+ ADVALOREM + FODINFA + ICE}}$$

Elaboración: Las Autoras

La LRTI, en el caso del IVA, considera como sujetos pasivos a los contribuyentes que concreten importaciones cargadas con una tasa, por cuenta propia o ajena. Y la “declaración, liquidación y pago del IVA” para productos y servicios importados se “efectuará en la declaración de importación y su pago se realizará previo al despacho de los bienes por parte de la oficina de aduanas” (Art. 70 LRTI).

“Este impuesto en el sector importador de vehículos se grava en dos etapas al bien importado: primero la empresa debe cancelarlo para nacionalizar el vehículo y luego el cliente (comprador) lo paga al momento de adquirir el bien” (Amador, 2017).

## **Impuesto a los Consumos Especiales (ICE)**

Según el Art. 75 LRTI, se aplica a los consumos especiales de bienes y servicios ya sean nacionales o procedentes de importaciones, detallados en el Art. 82 de esta Ley.

La LRTI considera que se podrán aplicar imposiciones como las siguientes:

- **Específica.** - La tarifa se fija por “cada unidad de bien transferida por el fabricante” (nacional o internacional), independientemente de su valor;
- **Ad Valorem.** – Es un valor porcentual “sobre la base imponible determinada de conformidad con las disposiciones de la Ley”; y,
- **Mixta.** – Considera ambos tipos (específica y Ad Valorem).

El ICE para los productos nacionales o importados, se dispone "con base en el precio de venta al público sugerido por el fabricante o importador, menos el IVA y el ICE o con base en los precios referenciales que mediante Resolución establezca anualmente el director general del SRI". A esta base se aplica el ad-valorem fijado en la ley (Art. 76 LRTI).

Para la mercancía importada el hecho generador será cuando salga de la aduana (Art. 78 LRTI) y los sujetos pasivos siempre serán los que hacen las importaciones de las mercaderías cargadas con este impuesto (Art. 80 LRTI).

El Art. 82 de la LRTI, considera la TARIFA AD VALOREM siguiente:

Tabla 1, Ad Valorem para vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga.

<b>DESCRIPCIÓN DE LOS VEHÍCULOS</b>	<b>Precio de venta al público</b>		<b>%</b>
	<b>DESDE</b>	<b>HASTA</b>	
Vehículos motorizados.		20.000	5%
Camionetas, furgonetas, camiones, y vehículos de rescate.		30.000	5%
Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate	20.000	30.000	10%
Vehículos motorizados.	30.000	40.000	15%
Vehículos motorizados.	40.000	50.000	20%
Vehículos motorizados.	50.000	60.000	25%
Vehículos motorizados.	60.000	70.000	30%
Vehículos motorizados.	70.000	+	35%

Fuente: Art. 82 LRTI

Elaboración: Las Autoras

Tabla 2, Ad Valorem para vehículos motorizados híbridos o eléctricos de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga.

DESCRIPCIÓN DE LOS VEHÍCULOS	Precio de venta al público		%
	DESDE	HASTA	
Vehículos híbridos o eléctricos		35.000	0%
Vehículos híbridos o eléctricos	35.000	40.000	8%
Vehículos híbridos o eléctricos	40.000	50.000	14%
Vehículos híbridos o eléctricos	50.000	60.000	20%
Vehículos híbridos o eléctricos	60.000	70.000	26%
Vehículos híbridos o eléctricos	70.000	+	32%
(*) “Respecto de los vehículos eléctricos, del valor resultante de aplicar las tarifas previstas en este numeral, se descontará el 10%”.			

Fuente: Art. 82 LRTI  
Elaboración: Las Autoras

La liquidación del ICE para las mercaderías importadas se realiza en la “declaración de importación y su pago se realizará previo al despacho de los bienes por parte de la oficina de aduanas correspondiente” (LRTI, 2018).

El cambio de las tarifas del ICE para los vehículos importados, orientó a las empresas importadoras a analizar los modelos y cantidad de vehículos a importar, de acuerdo con la normativa en política económica, porque se estableció cantidad en unidades y en dólares, dispuesto por el gobierno.

### **Impuesto a la Salida de Divisas (ISD)**

Se aplica a la “transferencia, envío o traslado de divisas que se efectúen al exterior (en efectivo, cheques, transferencias, retiros o pagos de cualquier naturaleza), con excepción de las compensaciones realizados con o sin la intermediación de instituciones del sistema financiero” (SRI, 2020).

El ISD lo pagan “personas naturales, sucesiones indivisas, y sociedades privadas, nacionales y extranjeras (...), que realicen transferencias, envíos, traslados o que estén dentro de los causales de presunción del impuesto conforme la normativa tributaria vigente” (SRI, 2020). Cuando se transfieren divisas al extranjero, las instituciones del Sistema Financiero Nacional y el Banco Central del Ecuador (BCE) serán los agentes de retención de este ISD (SRI, 2020).

La tarifa del ISD, desde el 2012 a la fecha es del 5% (antes era del 2%) (Alvarez & Martínez, 2017). Se calcula teniendo en cuenta el precio FOB, es decir que ese 5% se aplica a los dólares que el sector importador automotriz paga como precio FOB.

Desde el 2009 el gobierno ecuatoriano dispuso salvaguardias a las importaciones, restringiendo e impidiendo la importación de 647 subpartidas. Y a partir del 2012, restringió importaciones de artículos tecnológicos, celulares y automotores, aplicando aranceles y cupos. El COMEX, mediante Resolución N° 65, aplicó restricción cuantitativa y modificación arancelaria a CKD's (partes y piezas de ensamblaje de vehículos) y con Resolución N° 66 restringió la importación de vehículos. El Ejecutivo indicó que estas medidas pretendían proteger el comercio ecuatoriano y la producción nacional (Alvarez & Martínez, 2017).

Las restricciones gubernamentales, motivaron a las empresas comercializadoras e importadoras de vehículos a desarrollar planes para enfrentar esta adversa situación, con la finalidad de mejorar sus niveles de utilidad. Además, el sector automotriz ha visto que los bienes provenientes de China tienen precios de venta menores a los producidos en el país y a los provenientes de los países europeos; por ejemplo, si con cien mil dólares se traían ocho autos Renault, con ese mismo dinero se podrían traer once autos chinos (Flores & Ulloa, 2015).

### **3.2. Política comercial**

Barreras arancelarias: Son las disposiciones restrictivas que permiten a los países proteger su comercio, controlando los flujos del comercio internacional, entre productores, consumidores, importadores y exportadores. Así evitan exponerse a una economía abierta, para no enfrentarse a diversas situaciones de desequilibrio (Flores & Ulloa, 2015). Las barreras comerciales comúnmente utilizadas son los aranceles, los subsidios, salvaguardias, antidumping y las regulaciones administrativas diversas.

Derechos arancelarios, impuestos y tasas por servicio aduanero

El Art. 107 del COPCI, precisa que la obligación aduanera es una relación legal entre la Aduana y la persona (...) que precisa “formalidad, destino u operación aduanera, derivado del cumplimiento de las obligaciones correspondientes a cada una de ellas, en virtud de lo cual, aquellas mercancías quedan sometidas a la potestad aduanera, y

los obligados al pago de los tributos” por las actividades comerciales procedentes del extranjero, así como los “recargos y sanciones respectivas” (COPCI, 2010).

El Art. 108 del COPCI dispone que los impuestos a la actividad comercial exterior son: a) “Los derechos arancelarios; b) Los impuestos establecidos en leyes orgánicas y ordinarias, cuyos hechos generadores guarden relación con el ingreso o salida de mercancías, y c) Las tasas por servicios aduaneros” (COPCI, 2010).

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), es el encargado de crear o suprimir, mediante resolución, “las tasas por servicios aduaneros, establecerá exenciones, fijará sus tarifas y regulará su cobro” (Art. 108 COPCI, 2010).

“Los recargos arancelarios y demás gravámenes económicos por concepto de medidas de defensa comercial o de similar naturaleza, no serán considerados como tributos en los términos que establece el COPCI; entonces, no se registrarán por los principios del Derecho Tributario” (Art. 108 COPCI, 2010).

Milo (2018) y Alvarez & Martínez (2017), refieren que el sector automotriz para la tributación considera dos segmentos: 1) La importación de vehículos ensamblados, y 2) La importación de partes y piezas para ensamblar los vehículos, denominados CKD’s.

Para ambos segmentos, se deben cancelar el AD VALOREM, que es el término porcentual del valor en aduana de la mercancía. Esta es una medida arancelaria al comercio fuera del país (Art. 76 del COPCI); este tributo lo administra la SENAE, consistente en el cálculo de un porcentaje a los bienes que se importen, el mismo que se aplica al costo CIF (Costo, Seguro y Flete). La LRTI precisa que este tributo da “una tarifa porcentual sobre la base imponible determinada de conformidad con las disposiciones de la presente ley” (LRTI, 2018).

El COPCI expresa que el AD VALOREM se debe calcular sobre el costo CIF:

$$\text{CIF} = \text{PRECIO FOB} + \text{FLETE} + \text{SEGURO}$$

PRECIO FOB = Valor de factura del bien

FLETE = Valor del traslado internacional

SEGURO = Valor dispuesto por la aseguradora

Además, se debe considerar el tributo al FODINFA, el Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) y el IVA; el primero considera el 0,5% del CIF y es administrado por el Ministerio de Inclusión Económica y Social (MIES), mientras que el ICE y el IVA son administrados por el SRI, el porcentaje de los mencionados impuestos varía según los bienes a importar (Milo, 2018) (Alvarez & Martínez, 2017).

Tabla 3, Ejemplo del cálculo del precio de un vehículo VAN importado

Precio FOB de una VAN	18.900,00
Flete (\$1,50 x 1.500 kg)	2.250,00
Seguro (2% del FOB + flete)	528,00
<b>TOTAL CIF</b>	<b>21.678,00</b>
AD-VALOREM (5% CIF)	1.083,90
FODINFA (0,5% CIF)	108,39
ICE (5% CIF)	1.083,90
<b>SUB TOTAL</b>	<b>23.954,19</b>
IVA (12%)	2.874,50
ISD (5% del precio FOB)	945,00
<b>TOTAL DE COSTO DE LA VAN</b>	<b>27.773,69</b>

Elaboración: Las Autoras

Barreras no arancelarias al comercio (BNA): comprenden una “diversidad de medidas con el objetivo de reducir las importaciones y beneficiar a los productores nacionales”; desde 1970 se han incrementado y toma “protagonismo en rondas de negociaciones de comercio internacional” (Tasigchana, 2020). Las BNA comprenden medidas como:

- a) Contingentes o cuotas de importación: Restricción que impone “la concesión de licencias de importación a un grupo de individuos o empresas, especificando el volumen de importación permitido” (Tasigchana, 2020).

- b) Limitación voluntaria de las exportaciones: Herramienta de política comercial “para asegurar como prioridad el abastecimiento del mercado local y únicamente los excedentes destinarlos a la exportación” (Larrea, 2014, en Tasigchana, 2014).
- c) Requisitos específicos de origen y componente nacional: “Se refieren a la nacionalidad de la manufactura y el requisito indispensable de contar con un componente nacional o de la nacionalidad del importador, con lo que asegura el ingreso de los bienes al mercado protegido, generando un convenio de complementación productiva” (Tasigchana, 2020).
- d) Barreras Técnicas al Comercio: Son normas que deben cumplir las mercaderías para poder entrar al mercado. Estas normas a veces son de difícil cumplimiento y el gobierno no acepta “la competencia extranjera generando un mercado cautivo para la producción nacional” (Tasigchana, 2020).

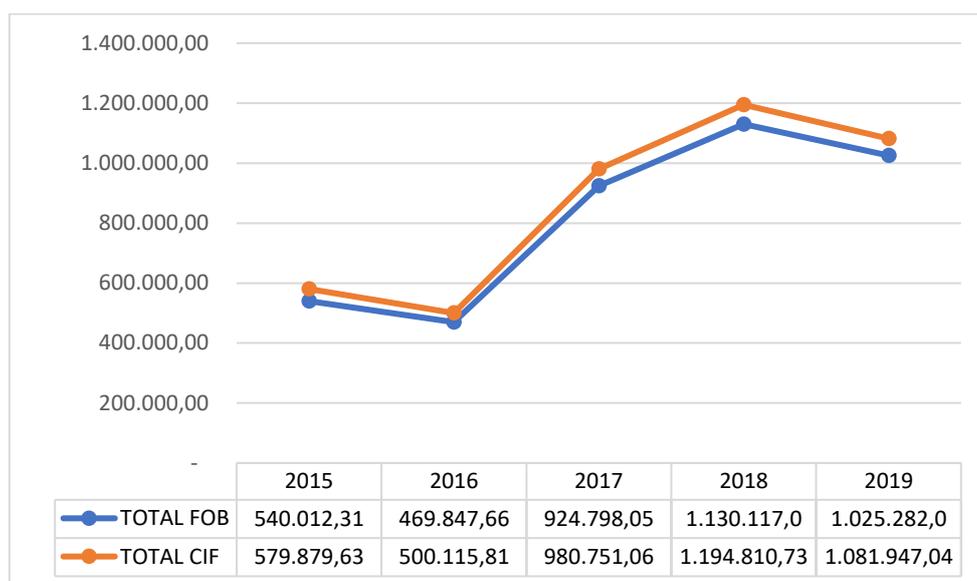
### **3.3. Sector importador automotriz del Ecuador**

Importadoras/comercializadoras: La “Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador” (AEADE), entró en funciones en el año 1946 para agrupar a las empresas automotrices del país, las cuales participan significativamente en el desarrollo económico nacional. Promueve “el ingreso de nuevas y mejores tecnologías automotrices, la oferta de servicios y productos que satisfacen las necesidades de movilización de la sociedad”. Además, representa a esas empresas del sector, quienes “en conjunto generan más de 56.000 plazas de trabajo, dinamizan la economía nacional con un volumen de ventas anual de más de USD 11.000 millones” (AEADE, 2020).

También, la AEADE (2019), precisa que en los años 2015 y 2016 se importaban aproximadamente 35.000 vehículos anuales, en cambio, en el año 2017 esa cantidad se incrementó a más del doble (71.862); en el 2018 se importaron 103.509 y en el 2019 la cantidad de vehículos importados se ubicó en 107.870 (AEADE, 2019).

El Banco Central del Ecuador informa que el sector importador automotriz, entre el periodo investigado (2015 – 2019), genera los datos Free On Board (FOB) y Costo, seguro y flete (CIF), indicados en la Ilustración 3:

Ilustración 3, Valores FOB y CIF del sector importador automotriz 2015 - 2019



Fuente: (BCE, 2020)

Elaboración: Las Autoras

En la Ilustración 3 se observa que, en el periodo analizado, los valores CIF han estado por encima de los valores FOB y son ligeramente más superiores entre el 2017 y 2019; sin embargo, del 2016 al 2018 se incrementaron significativamente para luego bajar ligeramente en el 2019.

## 4. MATERIALES Y METODOLOGÍA

### 4.1. Diseño y tipo de la investigación

La presente investigación tiene un diseño longitudinal panel con un enfoque objetivo, exploratoria y no experimental; de tipo descriptiva, porque utiliza el método de carácter cuantitativo para describir y explicar (Muñoz, 2011), si el sector importador automotriz del Ecuador en el periodo evaluado incrementó sus ganancias (o pérdidas) en las ventas y si éstas tienen relación con el incremento (o descenso) de las recaudaciones tributarias por parte del Estado. Este estudio comprende la descripción de los aspectos más importantes del sector importador de vehículos automotores nuevos (automóviles, SUV, camionetas, camiones, VAN y buses), el registro, análisis e interpretación de los datos numéricos relevantes para explicar el fenómeno estudiado y su tendencia (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014).

El método cuantitativo permitió recolectar datos numéricos, estandarizados y cuantificables mediante procedimientos estadísticos. De esta forma, el análisis de

información y la interpretación de los resultados permitió alcanzar los objetivos planteados y posibilita generalizar los resultados obtenidos (Muñoz, 2011).

La presente investigación es mayormente descriptiva, sin embargo, con el objetivo de determinar la correlación entre el incremento de las ganancias (o pérdidas) de ventas de las importadoras automotrices y el incremento (o disminución) de las recaudaciones tributarias por parte del gobierno de Ecuador, se examinó la relación entre las variables en estudio (Bernal, 2010), mediante la correlación de Pearson, teniendo en cuenta los parámetros según la Tabla 4:

Tabla 4, Parámetros de interpretación de Coeficiente de Correlación de Pearson

$r = 1$	“Correlación directa perfecta”
$0 < r < 1$	“Correlación directa”
$r = 0$	Sin correlación
$-1 < r < 0$	“Correlación inversa”
$r = -1$	“Correlación inversa perfecta”

Fuente: Leyva y Flores (2014)

Elaboración: Las Autoras

## 4.2. Población y muestra

La población o universo está conformada por la cantidad de 59 empresas importadoras comercializadoras de vehículos automotrices nuevos (automóviles, SUV, camionetas, camiones, VAN y buses), agrupadas en la “Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador” (AEADE, 2020), que es la única organización representante del sector automotor en el país; y sobre este universo se realiza el estudio, por lo que no es necesario calcular una muestra para la investigación propuesta.

## 4.3. Procedimientos y técnicas estadísticas

La información cuantitativa procede de bases de datos de los órganos de control: “Servicio de Rentas Internas” (SRI, 2020), “Servicio Nacional de Aduanas” (SENAE, 2020), Banco Central del Ecuador (BCE, 2020), Comité de Comercio Exterior (COMEX, 2020), “Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador”

(AEADE). Los datos están tratados estadísticamente, para interpretar y analizar los resultados que conducen a las conclusiones de la presente investigación.

#### 4.4. Operacionalización de las variables

Tabla 5, Operacionalización de variables

VARIABLES	DEFINICIÓN CONCEPTUAL	DIMENSIÓN	INDICADORES
Dependiente	Ganancias (o pérdidas) por ventas del sector importador automotriz.	Condición económica.	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Incremento de ganancias (o pérdidas) por las ventas en el sector automotriz durante el periodo estudiado.</li> <li>•Disminución de ganancias (o pérdidas) por las ventas en el sector automotriz durante el periodo estudiado.</li> </ul>
Independiente	Impuestos y aranceles al sector importador automotriz.	Tributos, aranceles y tasas a las importaciones del sector automotriz.	<ul style="list-style-type: none"> <li>•Recaudaciones de IVA.</li> <li>•Recaudaciones de ICE.</li> <li>•Recaudaciones de ISD.</li> <li>•Recaudaciones de ADVALOREM.</li> </ul>

Elaboración: Las Autoras

La Tabla 5 muestra las variables en estudio, su definición conceptual, su dimensión e indicadores.

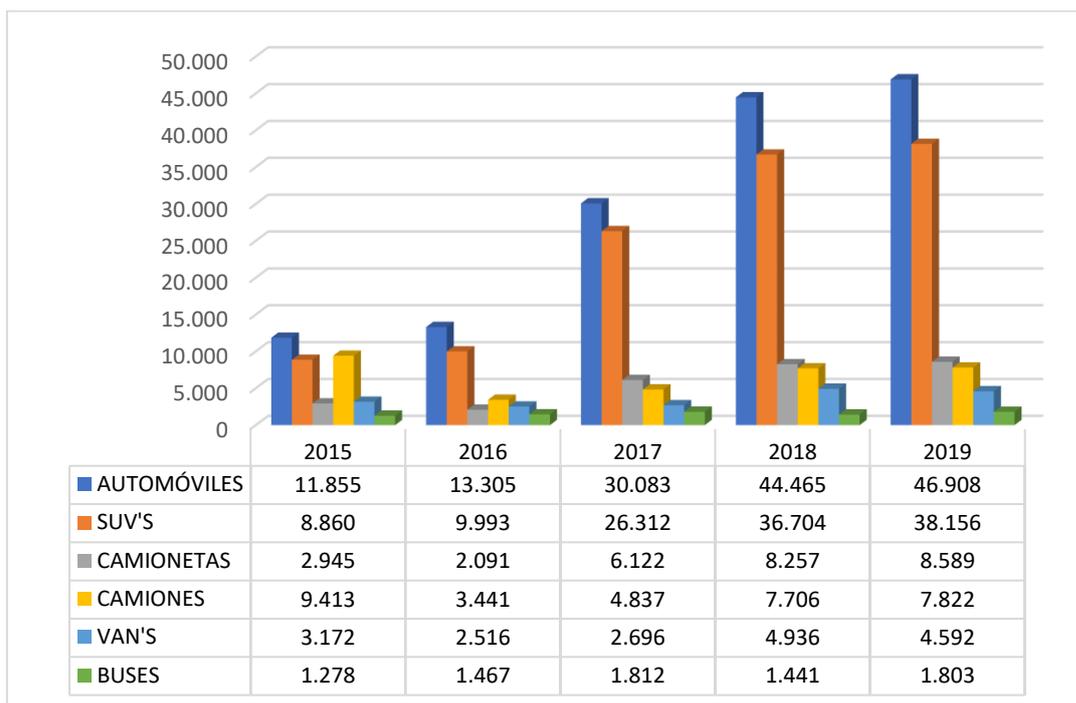
## 5. RESULTADOS Y DISCUSIÓN

A continuación, se presentan los resultados encontrados en la presente investigación:

### 5.1. Resultados

La importación de vehículos en el periodo analizado se detalla en la Ilustración 4:

Ilustración 4, Tipos de vehículos importados entre 2015 y 2019



Fuente: (AEADE, 2019)  
Elaboración: Las Autoras

La Ilustración 4 muestra que los segmentos de vehículos importados en mayor cantidad son los automóviles y los SUV's; pero, se resalta que, a partir del 2017, la cantidad de vehículos importados en estos segmentos, se incrementan considerablemente; así, se observa que el segmento “automóviles” en el 2016 se importaron 13.305, pasó a 30.083 en el 2017, luego 44.465 en el 2018 y en el 2019 se importaron 46.908. Lo mismo pasó con el segmento “SUV's”, que en el 2016 se importaron 9.993 unidades, pasaron a importarse 26.312 en el 2017; 36.704 en el 2018 y 38.156 en el 2019. Los otros segmentos de vehículos registran incrementos muy moderados.

Tabla 6, Precios promedio en dólares por cada vehículo

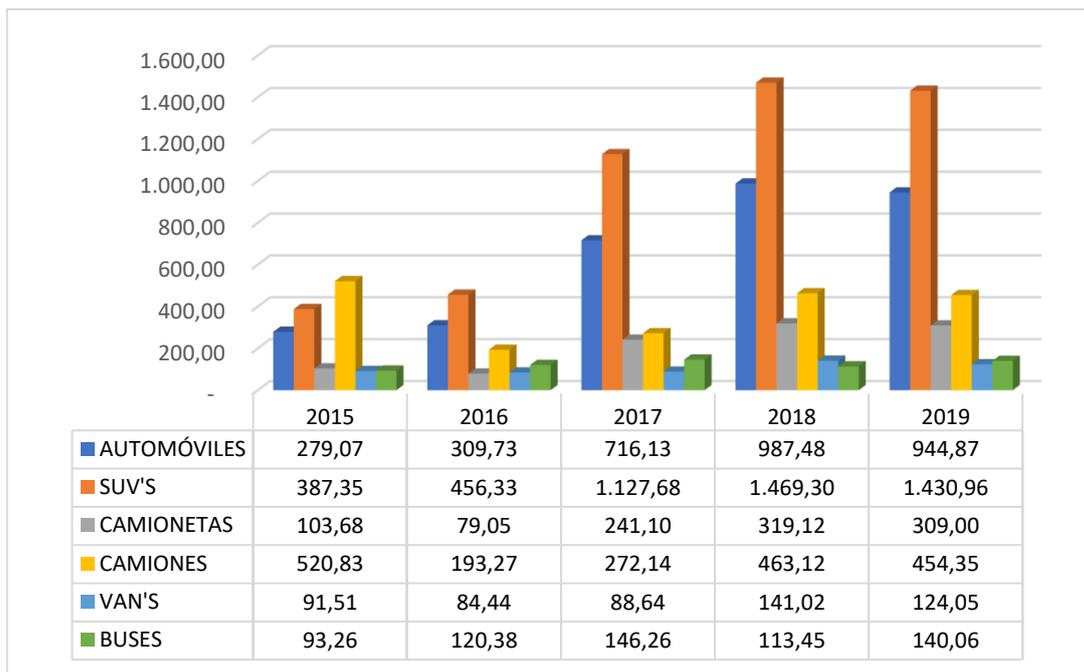
AÑO	2015	2016	2017	2018	2019
Automóviles	23.540	23.279	23.805	22.208	20.143
Suv's	43.719	45.665	42.858	40.031	37.503
Camionetas	35.207	37.805	39.382	38.649	35.976
Camiones	55.331	56.167	56.263	60.099	58.086
Van's	28.849	33.563	32.879	28.569	27.014
Buses	72.976	82.061	80.716	78.731	77.682

Fuente: (AEADE, 2019)  
Elaboración: Las Autoras

La Tabla 6 muestra los precios promedio de cada vehículo en dólares, según los años en el periodo del 2015 al 2019.

La cantidad de vehículos vendidos por segmentos según los precios promedios, en el periodo evaluado, registra las ventas que se observan en la Ilustración 5:

Ilustración 5, Ventas de vehículos según segmentos (en millones de dólares)



Fuente: (AEADE, 2019)

Elaboración: Las Autoras

La Ilustración 5 muestra que, del año 2017 al 2019, las ventas de automóviles y SUV's se incrementaron significativamente, con relación a las de los años 2015 y 2016 y generaron ingresos por más de USD 1.000.000.000; igualmente, entre el 2017 y 2019 las ventas de camionetas y camiones, también se incrementaron.

Las variaciones de las ventas totales de vehículos importados, según segmento, en relación al periodo anterior, se observan en la Tabla 7:

Tabla 7, Variaciones en las ventas totales de vehículos importados entre 2015-2019 (en millones de dólares)

<b>SEGMENTO</b>	<b>% Variación 2015 vs 2016</b>	<b>% Variación 2016 vs 2017</b>	<b>% Variación 2017 vs 2018</b>	<b>% Variación 2018 vs 2019</b>
Automóviles	11%	131%	38%	-4%
Suv's	18%	147%	30%	-3%
Camionetas	-24%	205%	32%	-3%
Camiones	-63%	41%	70%	-2%
Van's	-8%	5%	59%	-12%
Buses	29%	21%	-22%	23%
<b>TOTAL</b>	-16%	108%	35%	-3%

Elaboración: Las Autoras

La Tabla 7 muestra que, en el 2016, comparado con el ejercicio anterior, las ventas de buses se incrementaron un 29%; las ventas de SUV's crecieron 18% y las de automóviles aumentaron 11%; sin embargo, las ventas de camiones, camionetas y VAN's bajaron 63%, 24% y 8% respectivamente.

En el 2017, en comparación con el ejercicio anterior, todas las ventas se incrementaron, las de camionetas un 205%, las de SUV's 147%, las de automóviles 131%, las de camiones, buses y VAN's, subieron en 41%, 21% y 5%, respectivamente.

En el 2018, en comparación con 2017, todas las ventas se incrementaron a excepción de los buses que bajaron un 22% y en el 2019, en comparación con el 2018, todas las ventas bajaron levemente, a excepción de los buses que se incrementaron en un 23%.

Las variaciones en las ventas totales, muestran que, en el 2016, en comparación con el ejercicio anterior, las ventas disminuyeron 16%; en el 2017 las ventas crecieron 108% y en el 2018 el crecimiento fue del 35%, para bajar ligeramente (3%) en el año 2019.

Luego se analizan las recaudaciones por parte del gobierno ecuatoriano, donde se tiene que, en el 2015, según la media aritmética del precio de venta de los vehículos y el impuesto del Ad Valorem que les afecta, generan los valores de recaudación que se muestran a continuación:

Tabla 8, Ad Valorem de los vehículos importados según el precio promedio.

<b>RECAUDACIÓN DEL AD VALOREM</b>															
<b>AÑO</b>	<b>2015</b>			<b>2016</b>			<b>2017</b>			<b>2018</b>			<b>2019</b>		
	<b>PVP</b>	<b>% Ad Valorem</b>	<b>Recaudación</b>												
Automóviles	23.540	5%	1.120,95	23.279	5%	1.108,52	23.805	5%	1.133,57	22.208	5%	1.057,52	20.143	5%	959,19
Suv's	43.719	20%	7.286,50	45.665	20%	7.610,83	42.858	20%	7.143,00	40.031	20%	6.671,83	37.503	15%	4.891,70
Camionetas	35.207	15%	4.592,22	37.805	15%	4.931,09	39.382	15%	5.136,78	38.649	15%	5.041,17	35.976	15%	4.692,52
Camiones	55.331	25%	11.066,20	56.167	25%	11.233,40	56.263	25%	11.252,60	60.099	30%	13.869,00	58.086	25%	11.617,20
Van's	28.849	5%	1.373,76	33.563	15%	4.377,78	32.879	15%	4.288,57	28.569	10%	2.597,18	27.014	10%	2.455,82
Buses	72.976	35%	18.919,70	82.061	35%	21.275,07	80.716	35%	20.926,37	78.731	35%	20.411,74	77.682	35%	20.139,78

Fuente: (AEADE, 2019)

Elaboración: Las Autoras

La Tabla 8 registra la recaudación del Ad Valorem por cada vehículo importado en el periodo investigado.

La cantidad de vehículos importados, según segmento, se multiplican por el Ad Valorem determinado en la Tabla 8, lo cual nos permite conocer el Ad Valorem total que se muestra en la Tabla 9:

Tabla 9, Ad Valorem Total de vehículos importados 2015 - 2019 (en millones USD)

<b>AÑO</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
Automóviles	13,29	14,75	34,10	47,02	44,99
Suv's	64,56	76,06	187,95	244,88	186,65
Camionetas	13,52	10,31	31,45	41,62	40,30
Camiones	104,17	38,65	54,43	106,87	90,87
Van's	4,36	11,01	11,56	12,82	11,28
Buses	24,18	31,21	37,92	29,41	36,31
<b>TOTAL</b>	<b>224,07</b>	<b>181,99</b>	<b>357,40</b>	<b>482,64</b>	<b>410,40</b>

Fuente: (AEADE, 2019)

Elaboración: Las Autoras

La Tabla 9 registra las recaudaciones por Ad Valorem (en millones de dólares) procedentes de las importaciones del sector automotriz, donde se destaca que del 2017 al 2019 las recaudaciones por el Ad Valorem mejoraron en comparación con el 2015 y 2016; precisando que el 2018 fue el mejor año para esta recaudación. También, es preciso destacar la drástica disminución en las recaudaciones a las importaciones de camiones en el 2016, en comparación con el año anterior, luego a partir del 2017 nuevamente empieza a recuperarse la importación en este segmento y el 2018 se registraron las mejores cifras por recaudaciones de Ad Valorem

Con respecto al impuesto FODINFA, se impone sobre el 0,5% del valor CIF; en el periodo investigado se registró que del 2017 al 2019 las recaudaciones FODINFA mejoraron en comparación con el 2015 y 2016; destacando que el 2018 fue el mejor año para esta recaudación, porque se obtuvo 5,97 millones de dólares.

Con respecto a las recaudaciones del ICE, en el periodo investigado, se destaca que las mejores recaudaciones del sector automotriz se dieron en el 2016 que se recaudó 113,79 millones de dólares, para luego comenzar un descenso sostenido hasta el 2019, que se recaudó 44,08 millones USD, como se puede detallar en la Tabla 10.

Tabla 10, Recaudaciones del ICE proveniente del sector importador automotriz

<b>RECAUDACIONES DEL ICE, PROVENIENTE DEL SECTOR IMPORTADOR AUTOMOTRIZ</b> (cifras en dólares)					
<b>DESCRIPCIÓN</b>	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
ICE VEH HÍBRID O ELÉCTRICOS CUYO PVP MAYOR A USD. 50.000 HASTA USD 60.000 SENA E	0	649	0	0	0
ICE VEH HÍBRID O ELÉCTRICOS CUYO PVP MAYOR A USD. 70.000 SENA E	221.788	61.137	8.004	1.529	0
ICE VEHIC HÍBRIDOS O ELÉCTRICOS CUYO PVP MAYOR A USD. 70.000	5.262	0	0	0	0
ICE VEHIC HÍBRIDOS O ELÉCTRICOS CUYO PVP MAYOR A USD. 50.000 HASTA USD 60.000	0	90	0	0	0
ICE VEH HÍBRID O ELÉCTRICOS CUYO PVP MAYOR A USD. 60.000 HASTA USD 70.000 SENA E	0	0	226	212	618
ICE VEHÍCULOS HÍBRIDOS O ELÉCTRICOS CUYO PVP SEA DE HASTA USD. 35.000	0	0	0	0	0
ICE VEHÍCULOS HÍBRIDOS O ELÉCTRICOS CUYO PVP SEA DE HASTA USD. 35.000 SENA E	0	30	0	0	0
ICE VEHÍCULOS HÍBRIDOS O ELÉCTRICOS CUYO PVP SEA DE USD. 35.000 HASTA 40.000 SENA E	0	0	0	0	310
ICE-CAMIONETAS Y FURGONES CUYO PVP SEA HASTA DE 30000 USD	15.423.758	1.713.005	5.691.057	10.584.658	8.680.112
ICE-CAMIONETAS Y FURGONES CUYO PVP SEA HASTA DE 30000 USD SENA E	117.509	167.674	199.292	60.796	65.027
ICE-VEH MOTORIZADOS EXCEPTO CAMIONETAS Y FURGONETAS ENTRE 20000 Y 30000 SENA E	143.361	7.801	37.352	25.885	190.965
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SEA HASTA DE 20000 USD	22.436.890	3.816.682	21.845.758	21.383.958	15.490.009
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SEA HASTA DE 20000 USD SENA E	410.231	91.257.757	807.719	1.127.689	1.270.598
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SEA SUPERIOR A 40000 USD	6.389	0	0	0	0

ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SUPERIOR USD 40.000 HASTA 50.000	2.754.715	155.487	3.195.386	0	147.385
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SUPERIOR USD 40.000 HASTA 50.000 SENA E	92.916	132.137	166.557	85.117	21.356
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SUPERIOR USD 50.000 HASTA 60.000	159.283	265.416	0	0	357
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SUPERIOR USD 50.000 HASTA 60.000 SENA E	187.825	729.466	0	3.845	11.977
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SUPERIOR USD 60.000 HASTA 70.000	27.514	0	3.423	0	1.465
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SUPERIOR USD 60.000 HASTA 70.000 SENA E	45.123	235.775	6.664	64.589	30.701
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SUPERIOR USD 70.000	43.161	0	0	5.329	24.464
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SUPERIOR USD 70.000 SENA E	64.448	3.077.112	30.065	114.990	71.264
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS DE TRANS. TERRESTRE - 3.5	94.370	0	1.081	135.539	329.309
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS EXCEPTO CAMIONETAS Y FURGONETAS ENTRE 20000 Y 30000	30.447.690	3.887.006	22.531.049	15.097.423	7.843.036
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS PVP ENTRE 30000 Y 40000	26.610.419	7.847.500	13.597.228	15.758.147	9.769.195
ICE-VEHÍCULOS MOTORIZADOS PVP ENTRE 30000 Y 40000 SENA E	118.506	434.874	281.691	201.535	133.081
<b>TOTAL</b>	<b>99.411.157</b>	<b>113.789.596</b>	<b>68.402.550</b>	<b>64.651.241</b>	<b>44.081.230</b>

Fuente: (SRI, 2020)

Elaboración: Las Autoras

La Tabla 10 registra los datos de recaudaciones por ICE, provenientes del sector importador automotriz, donde se observa que entre el 2016 las recaudaciones se incrementaron con relación al periodo anterior; sin embargo, entre el 2017 y 2019, las recaudaciones van disminuyendo.

Las recaudaciones del IVA, al sector importador automotriz, se muestran en la Tabla 11:

Tabla 11, Recaudaciones del IVA procedente del sector importador automotriz

<b>Recaudaciones de IVA a las importaciones automotrices</b>					
(en millones de dólares)					
	<b>2015</b>	<b>2016</b>	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>
<b>TOTAL, CIF</b>	579,88	500,12	980,75	1194,81	1081,95
AD-VALOREM	224,07	181,99	357,40	482,64	410,40
FODINFA (0,5% del CIF)	2,90	2,50	4,90	5,97	5,41
ICE	99,41	113,79	68,40	64,65	44,08
<b>TOTAL</b>	906,26	798,40	1411,46	1748,07	1541,84
<b>IVA (12% del total)</b>	<b>108,75</b>	<b>95,81</b>	<b>169,38</b>	<b>209,77</b>	<b>185,02</b>

Fuente: (BCE, 2020), (SRI, 2020)

Elaboración: Las Autoras

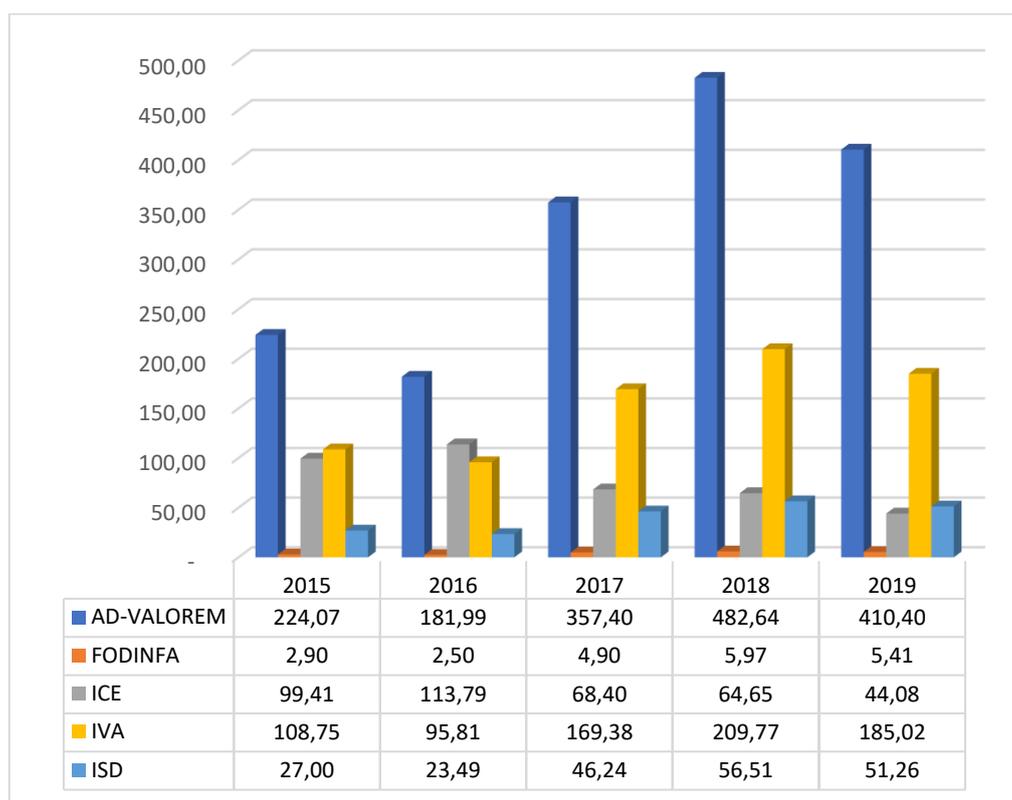
La Tabla 11 presenta las recaudaciones del IVA (12% del total) procedentes del sector importador automotriz, en el periodo investigado, donde se observa que en el 2016 la recaudación fue menor que el 2015; en los años 2017 y 2018 tuvo un significativo crecimiento, para luego bajar ligeramente en el 2019.

Las recaudaciones del IVA, en el periodo investigado, muestran que del 2017 al 2019 mejoraron en comparación con el 2015 y 2016; destacando que el 2018 fue el mejor año para esta recaudación (209,77 millones de dólares).

Las recaudaciones del ISD, procedente del sector importador automotriz, en el periodo investigado, indican que del 2017 al 2019 las recaudaciones del ISD mejoraron en comparación con el 2015 y 2016; destacando que el 2018 fue el mejor año para esta recaudación proveniente del sector importador automotriz.

Las recaudaciones de impuestos y aranceles provenientes del sector importador automotriz; se pueden apreciar en resumen en la Ilustración 6:

Ilustración 6, Recaudaciones procedentes del sector importador automotriz (en millones USD)



Fuente: (AEADE, 2019), (BCE, 2020) (SENAE, 2020) (SRI, 2020)

Elaboración: Las Autoras

La Ilustración 6 resalta el aumento del Ad Valorem en los años 2017 y 2018, la baja en la recaudación del ICE a partir del 2017 y el similar comportamiento del IVA y el ISD (mejor recaudación en el 2018) durante el periodo investigado.

A continuación, se observa la variación de los diversos impuestos en relación al periodo anterior:

Tabla 12, Variaciones en las recaudaciones 2015-2019 (en millones de dólares)

RECAUDACIÓN	% Variación 2015 vs 2016	% Variación 2016 vs 2017	% Variación 2017 vs 2018	% Variación 2018 vs 2019
Ad-Valorem	-19%	96%	35%	-15%
FODINFA	-14%	96%	22%	-9%
ICE	14%	-40%	-5%	-32%
IVA	-12%	77%	24%	-12%
ISD	-13%	97%	22%	-9%
<b>TOTAL</b>	-10%	55%	27%	-15%

Elaboración: Las Autoras

La Tabla 12 registra las variaciones de los impuestos analizados, en función del periodo anterior. Se observa que el Ad Valorem, el FODINFA, IVA y el ISD en el 2016 bajaron 19%, 14%, 12% y 13%, respectivamente, con relación al 2015, sin embargo, el ICE registró un aumento del 14%.

En el 2017, se nota un drástico cambio si se le compara con el ejercicio anterior, porque aumentó el Ad Valorem y el FODINFA en un 96%, el IVA creció en 77% y el ISD en 97%; sin embargo, el ICE bajó 40%.

En el 2018, en comparación con el año anterior, la recaudación del Ad Valorem creció en 35%, del FODINFA aumentó 22% al igual que el ISD, la recaudación por el IVA también se incrementó un 24%; sin embargo, nuevamente el ISD registra una disminución del 5%.

En el 2019, comparado con el 2018, todas las recaudaciones tienen una disminución, siendo el ICE el que más bajó (32%), seguido del Ad Valorem (15%) y el IVA (12%).

Al observar las recaudaciones totales se puede distinguir que, en el 2016, en comparación con el 2015, hubo una disminución del 10%, en cambio en el 2017 y 2018, las recaudaciones se incrementaron en 55% y 27% respectivamente, para luego bajar 15% en el 2019.

Para calcular la correlación se usa el Coeficiente de Correlación de Pearson, que es frecuentemente empleado en muchas áreas académico científicas, para “determinar si los valores de una característica cambian consistentemente conforme a los de la otra, o si; por el contrario, no hay ningún patrón que las asocie” (Hernández, Fernández, & Baptista, 2014); es decir que existe correlación entre variables si al cambiar una variable cambia la otra.

Para saber si existe correlación entre los valores por las ganancias de las empresas importadoras del sector automotriz y las recaudaciones por parte del Estado mediante impuestos y aranceles, se mide la fuerza de esa correlación de las variables.

Tabla 13, Variables para analizar correlación

<b>VARIABLES</b>		
(en millones de dólares)		
	<b>Ganancias</b>	<b>Recaudaciones</b>
<b>2015</b>	1475,70	462,14
<b>2016</b>	1243,21	417,58
<b>2017</b>	2591,95	646,33
<b>2018</b>	3493,49	819,54
<b>2019</b>	3403,29	696,18

Elaboración: Las Autoras

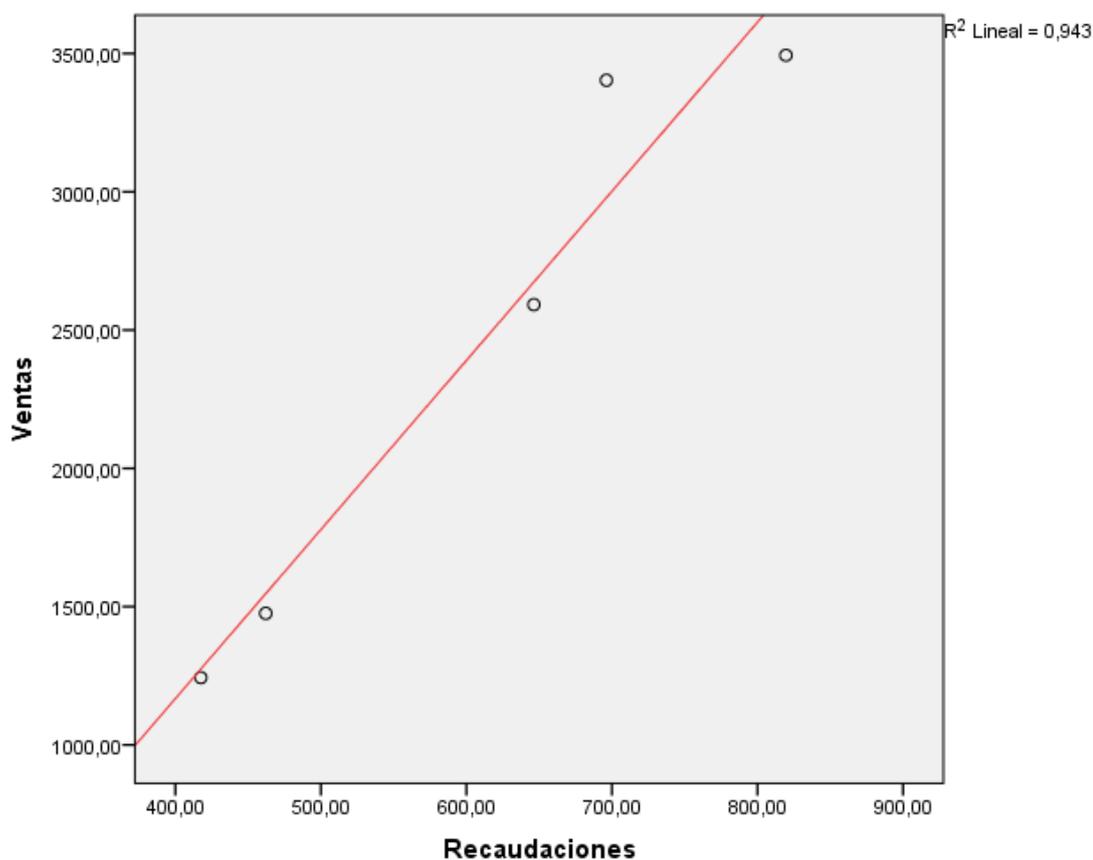
Tabla 14, Correlación de variables

		Recaudaciones	Ventas
Recaudaciones	“Correlación de Pearson”	1	,971**
	“Sig. (bilateral)”		,006
	N	5	5
Ventas	“Correlación de Pearson”	,971**	1
	“Sig. (bilateral)”	,006	
	N	5	5
** “La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas)”.			

Elaboración: Las Autoras

La correlación ( $r = 0,971^{**}$ ) es “significativa en el nivel 0,01” ( $< 0,05$ ) con lo cual queda explicado que ambas variables tienen relación, es decir que, al aumentar las ventas, también aumentan las recaudaciones mediante los impuestos y aranceles, lo cual se puede observar en la Ilustración 7:

Ilustración 7, Dispersión según Coeficiente de Correlación de Pearson con SPSS



Elaboración: Las Autoras

La Ilustración 7 muestra la correlación directa ( $r = 0,971$ ) y una correlación lineal muy significativa ( $r^2 = 0,943$ ).

## 5.2. Discusión

La presente investigación se orientó a evaluar la afectación de los impuestos, aranceles y políticas económicas en las ganancias (o pérdidas) en las ventas de las empresas importadoras - comercializadoras de vehículos automotrices nuevos entre el 2015 y 2019; para lo cual se ha recurrido a las bases de datos de los organismos encargados y que tienen relación con esta investigación, como el (SRI, 2020), (SENAE, 2020), Banco Central del Ecuador (BCE, 2020), Comité de Comercio Exterior (COMEX, 2020) y la “Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador” (AEADE).

Desde el 2009 el gobierno ecuatoriano dispuso salvaguardias a las importaciones, restringiendo e impidiendo la importación de 647 subpartidas. Y a partir del 2012, restringió importaciones de automotores, aplicando aranceles y cupos. El COMEX,

resolvió y aplicó restricción cuantitativa y modificación arancelaria restringiendo la importación de vehículos. El ejecutivo indicó que estas medidas pretendían proteger el comercio ecuatoriano y la producción nacional (Alvarez & Martínez, 2017).

La tarifa del ISD, desde el 2012 a la fecha es del 5% (antes era del 2%); también hubo cambio en las tarifas del ICE para los vehículos importados, lo que motivó a las empresas importadoras a analizar los modelos y cantidad de vehículos a importar, de acuerdo con la normativa en política económica, porque se estableció cantidad en unidades y en dólares, dispuesto por el gobierno.

Esos cambios y restricciones para las importaciones de vehículos afectaron de distinta manera las inversiones para la importación de unidades CBU, como se lo ha explicado, porque en el 2016, comparado con el ejercicio anterior, las ventas de buses se incrementaron un 29%; las ventas de SUV's crecieron 18% y las de automóviles aumentaron 11%; sin embargo, las ventas de camiones, camionetas y VAN's bajaron 63%, 24% y 8% respectivamente. En cambio, en el 2017, en comparación con el ejercicio anterior, todas las ventas se incrementaron significativamente, las de camionetas un 205%, las de SUV's 147%, las de automóviles 131%, las de camiones, buses y VAN's, subieron en 41%, 21% y 5%, respectivamente. En el 2018, comparado con el ejercicio anterior, todas las ventas se incrementaron a excepción de los buses que bajaron en un 22% y en el 2019, en comparación con el 2018, todas las ventas bajaron levemente, a excepción de los buses que se incrementaron en un 23%.

Al observar las variaciones en las ventas totales, se encuentra que, en el año 2016 en comparación con el ejercicio anterior, las ventas disminuyeron 16%; en el 2017 las ventas crecieron 108% y en el 2018 el crecimiento fue del 35%, para bajar ligeramente (3%) en el año 2019.

Estos resultados expresan una distinción significativa para los años 2017 y 2018, donde crecieron las ventas a consecuencia de la liberación de las restricciones o salvaguardias establecidas desde el gobierno y esto favoreció para el incremento de las mismas.

En cuanto a las recaudaciones por parte del gobierno, se observa que el Ad Valorem, el FODINFA, IVA y el ISD en el 2016 bajaron 19%, 14%, 12% y 13%,

respectivamente, con relación al 2015, sin embargo, el ICE registró un aumento del 14%.

En el 2017, se nota un drástico cambio si se le compara con el ejercicio anterior, porque aumentó el Ad Valorem y el FODINFA en un 96%, el IVA creció en 77% y el ISD en 97%; sin embargo, el ICE bajó 40%.

En el 2018, en comparación con el año anterior, la recaudación del Ad Valorem creció en 35%, del FODINFA aumentó 22% al igual que el ISD, la recaudación por el IVA también se incrementó un 24%; sin embargo, nuevamente el ISD registra una disminución del 5%.

En el 2019, en comparación con el año anterior, todas las recaudaciones tienen una disminución, siendo el ICE el que más bajó (32%), seguido del Ad Valorem (15%) y el IVA (12%).

Al observar las recaudaciones totales se puede distinguir que, en el 2016, en comparación con el 2015, hubo una disminución del 10%, en cambio en el 2017 y 2018, las recaudaciones se incrementaron en 55% y 27% respectivamente, para luego bajar 15% en el 2019.

Se puede apreciar que ambas variables analizadas tienen parecidos comportamientos en cuanto a las variaciones calculadas, sin embargo, al determinar el “coeficiente de correlación de Pearson”, nos deja sin duda que las variables analizadas están relacionadas de forma significativa y directa; lo cual confirma el comportamiento de ambas variables cuando bajan en el 2016 en comparación con el ejercicio anterior, para incrementarse significativamente en los años 2017 y 2018, para luego registrar una leve disminución en el 2019, lo que se debería a las decisiones tomadas desde el gobierno para la liberación de las restricciones o salvaguardias establecidas lo que al final favoreció para el incremento de las mismas.

## **6. CONCLUSIONES**

- La restricción a las importaciones de automotores CBU, aplicando aranceles y cupos, además de los impuestos a las importaciones, con la finalidad gubernamental de proteger el comercio ecuatoriano y la producción nacional, afectó al sector importador automotriz en los dos primeros años (2015 y 2016), del periodo investigado.

- Los cambios en la política económica disponiendo restricciones para las importaciones de vehículos afectaron las inversiones en la importación de unidades CBU, lo que llevó a las empresas importadoras a analizar los modelos y cantidad de vehículos a importar, con la finalidad de no salir tan afectados con las disposiciones legales y restricciones gubernamentales.
- Entre los ejercicios 2015 y 2016, las ventas totales disminuyeron 16%; en el 2017 las ventas crecieron significativamente hasta alcanzar un aumento del 108% y en el 2018 el crecimiento fue del 35%, para bajar ligeramente (3%) en el año 2019.
- El comportamiento en las ventas de vehículos importados, durante el periodo investigado, determinó que entre el 2015 y 2016, se origine una disminución del 10% en las recaudaciones, en cambio en el 2017 y 2018, las recaudaciones se incrementaron en 55% y 27% respectivamente, para luego bajar 15% en el 2019.
- Las ganancias por ventas en las empresas importadoras de CBU y las recaudaciones tributarias provenientes de este sector, por parte del gobierno, están relacionadas de forma significativa y directa; lo cual confirma el comportamiento de ambas variables cuando bajan en el 2016 en comparación con el ejercicio anterior, para incrementarse significativamente en los años 2017 y 2018, para luego registrar una leve disminución en el 2019, lo que se debería a las decisiones tomadas desde el gobierno en cuanto a política económica.
- Las ventas de automóviles y SUV's se incrementaron significativamente entre el 2017 y 2019, con relación a las de los años 2015 y 2016 y generaron ingresos por más de los USD 1.000.000.000; igualmente, entre el 2017 y 2019 las ventas de camionetas y camiones se incrementaron moderadamente.
- Las recaudaciones provenientes del sector importador automotriz y que son las más significativas provienen del Ad Valorem y el IVA; los cuales han contribuido a las arcas fiscales con \$ 1.656,52 y \$ 768,73 millones de dólares, respectivamente.
- El ICE proveniente del sector importador automotriz, tuvo las mejores recaudaciones en los años 2015 y 2016, para luego comenzar un descenso sostenido hasta el 2019.
- La política económica adoptada por el gobierno del Ecuador (entre 2013-2017) y los impuestos y aranceles afectaron tanto a las ventas de vehículos importados

(CBU), porque le hizo bajar en cantidad de unidades a importar, lo cual también afectó las recaudaciones tributarias por parte del Estado ecuatoriano.

- A partir del año 2017, con un nuevo gobierno, el Estado cambió la política económica, eliminando las restricciones para las importaciones; las ventas se incrementaron al igual que las recaudaciones tributarias.
- Las flexibles políticas tributarias del gobierno, a partir del 2017, liberando las importaciones, fue beneficiosa tanto para las empresas importadoras de vehículos automotrices, como para el fisco que mejoró sus recaudaciones tributarias.

## 7. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AEADE. (2017). *www.aeade.net*. Obtenido de <http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2018/04/anuario%202017%20final%20web.pdf>

AEADE. (2018). Obtenido de <http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2019/03/Anuario%202018.pdf>

AEADE. (2019). Obtenido de [https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2020/07/AEADE-ANUARIO-2019-OK\\_1.pdf](https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2020/07/AEADE-ANUARIO-2019-OK_1.pdf)

AEADE. (2020). Obtenido de <https://www.aeade.net/quienes-somos/>

AEADE. (2020). Obtenido de <https://www.aeade.net>

AEADE. (2020). Obtenido de <https://www.aeade.net/anuario/>

AEADE. (2020). *www.aeade.net*. Obtenido de <https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2020/03/Sector-en-cifras-resumido-español.pdf>

Alvarez, K. E., & Martínez, M. B. (2017). *Tesis: Impacto de los impuestos y aranceles sobre los ingresos ordinarios (NIC-18) de las importadoras y comercializadoras de vehículos nuevos de la ciudad de Cuenca durante el período 2010 al 2014*. Cuenca - Ecuador: Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas - Universidad de Cuenca.

Amador Zambrano, C. (2017). *Los impuestos tributarios de las importaciones de vehículos y su incidencia en la rentabilidad del sector automotriz*. Guayaquil - Ecuador: Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil.

- BCE. (2020). Obtenido de <https://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/327-ver-boletín-anuario-por-años>
- BCE. (2020). Obtenido de <https://estudioseconomicos.bce.fin.ec/index.php/RevistaCE/>
- Bernal, C. (2010). *Metodología de la investigación. Tercera edición*. Colombia: Pearson Educación.
- CINAE. (2020). *Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana*. Obtenido de [http://box5922.temp.domains/~cinaeorg/wp-content/uploads/2020/08/BOLETIN\\_ESTADISTICO\\_AUTOPARTES\\_junio20.pdf](http://box5922.temp.domains/~cinaeorg/wp-content/uploads/2020/08/BOLETIN_ESTADISTICO_AUTOPARTES_junio20.pdf)
- Código Tributario. (2018). Obtenido de <https://www.ces.gob.ec/lotaip/2018/Agosto/Anexos-literal-a2/CODIGO%20TRIBUTARIO.pdf>
- COMEX. (2020). Obtenido de <https://www.produccion.gob.ec/comex/>
- Constitución de la República del Ecuador. (2008). *Constitución de la República del Ecuador*. Montecristi - Manabí: Gaceta Constituyente.
- COPCI. (29 de diciembre de 2010). Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2019/05/COPCI-21-02-2019.pdf>
- Flores, S. E., & Ulloa, M. G. (2015). *Tesis: Análisis de la reducción del cupo de importaciones para el sector automotriz en Ecuador de acuerdo a las resoluciones del COMEX 2012-2014, y el impacto socioeconómico causado*. Cuenca - Ecuador: Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas - Universidad de Cuenca.
- García, V. T. (2019). *Tesis de Posgrado: Impacto Tributario Arancelario en el sector automotriz en el Distrito Metropolitano de Quito en el Periodo 2013 - 2017*. Quito - Ecuador: Facultad de Ciencias Administrativas de la Universidad Central del Ecuador.
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. d. (2014). *Metodología de la Investigación. Sexta Edición*. México D.F.: MCGRAW-HILL / INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V.

- Leyva Cordero, O., & Flores Hernández, M. (2014). Análisis de correlaciones bivariadas y parciales con SPSS. En K. Sáenz López, & G. Tamez González, *Métodos y Técnicas Cualitativas y Cuantitativas aplicables a la investigación en Ciencias Sociales*. (págs. 421-436). MÉXICO D.F.: TIRANT HUMANIDADES MÉXICO. Obtenido de <http://eprints.uanl.mx/8625/1/7.%20Metodología%20cap%2019%20solo%20capítulo.pdf>
- LRTI. (21 de agosto de 2018). Obtenido de <https://www.ces.gob.ec/lotaip/2018/Agosto/Anexos-literala2/LEY%20DE%20REGIMEN%20TRIBUTARIO%20INTERNO,%20LRTI.pdf>
- Milo, J. M. (2018). *Análisis del sector automotriz y su incidencia en la Balanza de Pagos durante los períodos 2011 – 2015*. Guayaquil - Ecuador: MAESTRÍA EN FINANZAS Y ECONOMÍA EMPRESARIAL - Universidad Católica de Santiago de Guayaquil. Obtenido de <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/10919/1/T-UCSG-POS-MFEE-127.pdf>
- Ministerio de Producción Comercio Exterior Inversiones y Pesca. (2020). *Ministerio de Producción Comercio Exterior Inversiones y Pesca*. Obtenido de <https://www.produccion.gob.ec/acuerdos-comerciales/>
- Muñoz, C. (2011). *Cómo elaborar y asesorar una investigación de tesis. Segunda Edición*. México: Pearson Educación.
- Registro Oficial Suplemento 209 -modificado. (4 de agosto de 2020). Obtenido de [www.sri.gob.ec](http://www.sri.gob.ec) › BibliotecaPortlet ›
- Saez, S. (2008). *CEPAL*. Obtenido de [https://www.cepal.org/ilpes/noticias/paginas/8/34448/sebastian\\_saez\\_acuerdos\\_comerciales.pdf](https://www.cepal.org/ilpes/noticias/paginas/8/34448/sebastian_saez_acuerdos_comerciales.pdf)
- SENAE. (2020). Obtenido de <https://www.aduana.gob.ec/para-importar/>
- SRI. (2020). Obtenido de <https://www.sri.gob.ec/web/guest/impuesto-a-la-salida-de-divisas-isd#¿qué-es>
- SRI. (2020). Obtenido de <https://www.sri.gob.ec/web/guest/home>

SRI. (2020). Obtenido de <https://www.sri.gob.ec/web/guest/estadisticas-generales-de-recaudacion-sri>

Tasigchana, E. (2020). *Análisis de la afectación económica generada en el Mercado automotriz por la aplicación de las Restricciones a las importaciones de vehículos en el Período 2012-2018*. Quito - Ecuador: Escuela Politécnica Nacional.