



**UNIVERSIDAD DE ESPECIALIDADES ESPÍRITU
SANTO**

**FACULTAD DE ECONOMÍA Y CIENCIAS
EMPRESARIALES**

**ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL
SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR**

**TRABAJO DE INVESTIGACIÓN QUE SE PRESENTA COMO
REQUISITO PREVIO A OPTAR EL GRADO DE ECONOMISTA.**

AUTOR:

CARLOS HERNÁN LOAIZA ZAMBRANO

TUTOR:

ECON. ROBERTO VILLACRESES

SAMBORONDÓN, ABRIL DE 2014

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

Análisis de la política fiscal impositiva en el sector automotriz del Ecuador

Resumen

El sector automotriz en el Ecuador es muy amplio, puesto que no solo está compuesto por vehículos importados, sino que además se han ido implementando fábricas de ensamblaje que operan dentro del país. Sin embargo, ha sido evidente que en lo que respecta al mercado automotor las importaciones superan las exportaciones lo cual ha contribuido a que se genere un déficit en la balanza comercial. Esto llevó a que el Gobierno ecuatoriano desarrolle una política fiscal en donde se establecían ciertas imposiciones a las importaciones de vehículos. Por lo tanto, el desarrollo del presente trabajo se enfocó en analizar la política fiscal impositiva para determinar el impacto generado en el sector automotriz, para lo cual se trabajó a la par con una investigación descriptiva – causal, en donde se realizaron encuestas y entrevistas a quienes forman parte del sector automotriz. Los resultados obtenidos permitieron determinar que se considera que las medidas impuestas han afectado la estabilidad del sector automotriz, puesto que, al consumidor final le resulta más complicado el poder adquirir un vehículo importado, por lo que consideran la necesidad de que se establezcan medidas que permitan hacer frente a la situación.

Palabras clave: Industria automotriz en Ecuador, parque automotor en Ecuador, importaciones de vehículos, comportamiento económico del sector automotriz, medidas tributarias aduaneras.

Abstract

The automotive sector in Ecuador is very broad, since it is not only composed of imported vehicles, but also we have been implementing assembly factories that operate within the country. However, it has been clear that with regard to the automotive market imports exceed exports which has helped to generate a trade deficit. This led to the Ecuadorian Government develop a fiscal policy where established some taxation of imports of vehicles. Therefore, the development of the present work focused on the analysis of the tax policy to determine the impact generated by the automotive sector, for which work on a par with a descriptive research - causal, where surveys were conducted and interviews with those part of the automotive sector. The obtained results allowed to determine that it is considered that the measures imposed have affected the stability of the automotive sector, since, to the final consumer it is harder to acquire a vehicle imported, by what they consider the need to establish measures to cope with the situation.

Key Words: Automotive industry in Ecuador, motorization in Ecuador, imports of vehicles, economic behavior of the automotive sector, customs tax measures.

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

Introducción

Las importaciones de vehículos en Ecuador se han realizado de manera masiva debido a una serie de factores como el hecho de que las empresas que forman parte de este sector buscan responder a la gran demanda existente, lo cual ha contribuido a la formación de un déficit en la balanza comercial, ya que hay más salidas de divisas que de entrada, lo que a su vez causa un desequilibrio en la balanza de pagos.

En la actualidad las importaciones de vehículos han bajado un 20% debido al incremento de los impuestos y restricciones que el país implementa para reducir las importaciones e impulsar el consumo nacional. Generalmente los consumidores prefieren lo importado debido al incumplimiento de las expectativas del mercado nacional hacia al consumidor. También se da por la falta de tecnología y debido a la falta de conocimiento y de la innovación en diseñar un producto nuevo para el mercado como para la satisfacción de los consumidores de este sector.

El incremento de los impuestos para las importaciones hace que el bien se encarezca al momento de comprarlo debido a las restricciones que el gobierno implementa en el sector automotriz. Es un problema ya que no todas las personas poseen con los mismos recursos económicos para comprarse un vehículo, en el cual prefieren comprarse un auto de segunda mano que de primera.

La justificación del siguiente trabajo de investigación se da en el establecimiento de medidas que podrían reducir la carga impositiva en las importaciones de vehículos. Las evaluaciones de las medidas tributarias o arancelarias son de suma importancia, porque de esta manera se logra conocer los

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

factores que inciden para un ajuste económico, además que se pueden tomar decisiones posteriores para el incremento de ventas y al realizar el análisis del sector automotor se puede conocer cómo se está desarrollando después de lo dispuesto por el estado.

Fundamentación teórica

Industria automotriz en el Ecuador

El gran número de personas que emplea la industria automotriz se ha convertido en un factor determinante del crecimiento económico de varios países, incluyendo al Ecuador, que pretende desarrollar cada vez más esta industria, adaptándose a los avances tecnológicos para competir de mejor manera en el mercado mundial.

El desarrollo de esta industria contribuye en la captación de inversiones y la creación de plazas de trabajo, debido a que cada vez son más las empresas que se dedican al ensamblaje de vehículos en el Ecuador. Así mismo, las empresas que se encargan de la importación de vehículos contribuyen a la económica especialmente por el pago de aranceles y por conceptos de impuestos.

Según la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (2013):

“Para mirar objetivamente la importancia de la industria automotriz, es necesario analizar su crecimiento a partir del inicio de operaciones de las plantas existentes. En el Ecuador se han ensamblado vehículos por más de tres décadas. En 1973 comienza la fabricación de vehículos, con un total de 144 de un solo modelo, el Andino, ensamblado por AYMESA hasta el año 1980. La producción total de vehículos superó las 5.000 unidades durante la década de los años setenta”.

De acuerdo a esto, se puede comprobar que la industria automotriz en el país no es un sector improvisado de hace pocos años, al contrario, es una industria que en el Ecuador tiene más de tres décadas en la producción de vehículos, el

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

mismo que ha experimentado en los últimos años un crecimiento gracias a las demandas del mercado y los constantes avances a los que se someten.

Así mismo, gracias a ese crecimiento, el sector se ha convertido en una parte importante dentro de la economía del país, ya que según datos obtenidos de COMEX (2013), *“...el sector automotor, genera más de 22.000 puestos de trabajo directos, en lo que respecta a la fabricación de autopartes, ensamblaje y en el ámbito de comercio a través de distribuidoras y comercializadoras de vehículos”*.

Parque automotor en Ecuador

Actualmente, se ha evidenciado un incremento del parque automotor ecuatoriano, puesto que, los últimos años ha experimentado un crecimiento considerable, especialmente en las provincias de Pichincha y Guayas. Ya que reúnen el 63% del parque automotriz del país, según el artículo publicado en diario El Telégrafo el 22 de junio (2012), *“El incremento del parque automotor en el país -concentrado en las provincias de Pichincha (42%) y Guayas (21%) según las cifras de la resolución N° 66 del Comité de Comercio Exterior (Comex)”*.

Así mismo, planes que fueron instaurados por el gobierno en el año 2011 han favorecido a que exista este incremento del parque automotriz, tales planes como el “Programa de chatarrización” con el cual se beneficiaron miles de ciudadanos cambiando sus vehículos viejos siempre y cuando hayan cumplido con ciertos requerimientos establecidos, por otra parte también se puede mencionar el “Plan Ren-Ova” el cual presentó un sistema similar pero enfocado a propietarios de vehículos de servicio público.

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

Todo esto con el fin de reducir la contaminación producida principalmente por vehículos viejos, con el afán de obtener beneficios tanto para el medio ambiente, como para los habitantes de las diferentes ciudades del país especialmente aquellas donde se concentra la mayor parte del parque automotor del Ecuador, donde existen mayores emisiones de dióxido de carbono.

Por otra parte, según datos obtenidos de Proecuador (2011), en el año 2009 según la información que obtuvieron del Servicio de Rentas Internas de Ecuador en tal año, el parque automotor estaba conformado de la siguiente manera.

Conformación del Parque Automotor del Ecuador según la marca del Vehículo		
Marca	N0. Vehículos	Porcentaje
Chevrolet	489,466	24.33%
Suzuki	145,235	7.27%
Toyota	139,047	6.96%
Ford	113,364	5.67%
Mazda	105,335	5.27%
Hyundai	92,882	4.65%
Nissan	89,132	4.46%
Yamaha	49,184	2.46%
Mitsubishi	47,485	2.38%
Volkswagen	47,354	2.37%
Hino	39,785	1.99%
Kia	36,984	1.85%
Shineray	34,897	1.75%
Honda	30,715	1.54%
Fiat	30,714	1.54%
Lada	24,858	1.24%
Motor Uno	24,746	1.24%
Mercedes Benz	21,804	1.09%

Tabla # 1: Conformación del parque automotor de Ecuador según la marca

Fuente: Unidad de Inteligencia Comercial Proecuador (2011).

Elaborado por: Carlos Loaiza

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

De acuerdo a estos datos, se puede ver reflejado que la conformación del parque automotor del Ecuador en el año 2009, estaba liderada por vehículos de marca Chevrolet, esta tendencia no ha variado mucho con el transcurso de estos 3 años, ya que la marca Chevrolet sigue siendo la preferida por los consumidores, generalmente debido a que se ha posicionado como una marca de vehículos más económica.

Importaciones de vehículos

De acuerdo a los datos publicados en el informe de Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2012), se ha evidenciado una disminución en las importaciones de vehículos en comparación a las que se registradas en el año 2010, lo cual se puede atribuir a las políticas impositivas establecidas por el Gobierno, las mismas que inevitablemente generaron un impacto en el sector.

En cuanto al total de importaciones del sector automotriz por trimestres, se evidencia que el tipo de vehículo de mayor importación son los automóviles, mientras que el tipo de vehículo de menor peso en las importaciones de este sector son las vans.

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR
AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

AÑO	CLASES DE VEHÍCULOS	TRIMESTRE				TOTAL
		I trimestre	II Trimestre	III Trimestre	IV Trimestre	
2005	Automóviles	8.914	8.567	7.403	6.986	31.870
	Camionetas	825	831	862	620	3.138
	Todo terreno	2.639	2.685	2.106	2.871	10.301
	Vans	568	789	561	358	2.276
	Camiones y buses	1.698	1.792	1.807	2.428	7.725
TOTAL 2005						55.310
2006	Automóviles	7.030	7.552	8.357	7.586	30.525
	Camionetas	827	728	1.142	1.682	4.379
	Todo terreno	2.749	3.023	2.460	3.323	11.555
	Vans	332	422	493	431	1.678
	Camiones y buses	1.960	2.511	2.142	2.726	9.339
TOTAL 2006						57.476
2007	Automóviles	7.121	5.641	4.758	4.965	22.485
	Camionetas	1.820	1.678	1.215	1.499	6.212
	Todo terreno	4.164	2.541	3.307	3.389	13.401
	Vans	766	266	191	656	1.879
	Camiones y buses	2.334	2.325	2.692	2.776	10.127
TOTAL 2007						54.104
2008	Automóviles	5.801	7.289	8.920	10.575	32.585
	Camionetas	1.731	2.315	2.415	2.577	9.038
	Todo terreno	3.134	3.387	3.439	3.609	13.569
	Vans	273	658	389	595	1.915
	Camiones y buses	2.756	2.838	3.433	4.188	13.215
TOTAL 2008						70.322
2009	Automóviles	4.234	2.025	3.045	6.405	15.709
	Camionetas	867	2.145	1.206	1.125	5.343
	Todo terreno	3.591	2.607	2.573	4.008	12.779
	Vans	147	204	213	355	919
	Camiones y buses	1.422	1.380	1.392	1.705	5.899
TOTAL 2009						40.649
2010	Automóviles	ANUAL				37.690
	Camionetas					13.964
	Todo terreno					15.713
	Vans					2.938
	Camiones y buses					8.452
TOTAL 2010						78.757
2011	Automóviles	ANUAL				32.090
	Camionetas					9.782
	Todo terreno					15.088
	Vans					5.264
	Camiones y buses					12.877
TOTAL 2011						75.101
2012	Automóviles	ANUAL				27.545
	Camionetas					10.064
	Todo terreno					12.908
	Vans					2.692
	Camiones y buses					13.443
TOTAL 2012						66.652

Tabla # 2: Importaciones de vehículos trimestrales

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2012).

Elaborado por: Carlos Loaiza.

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

En base a la información presentada por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, se puede evidenciar que desde el año 2005 hasta el año 2008 en cuanto a la importación de vehículos evidenció un crecimiento, sin embargo, a raíz de la implementación de las restricciones a este sector, en el año 2009 se registró una caída en las importaciones.

Del año 2009 al año 2010 se experimentó una mejora puesto que se incrementaron las importaciones, sin embargo, posteriormente ha existido una tendencia inestable como consecuencia a que las importaciones disminuyeron. Esta disminución en las importaciones de vehículos también se vio proyectada en el año 2012, lo cual se atribuye a las restricciones, las cuales no solo se aplican al monto de las importaciones, sino también a la cuota de unidades importadas.



Figura # 1: Importaciones vs ensamblaje local

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2012). Elaborado por: Carlos Loaiza.

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

En base a los datos publicados por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, en relación a las importaciones de vehículos frente al ensamblaje local, se puede identificar que durante el año 2005 al año 2007 el nivel de vehículos importados superaba el nivel de productos ensamblados en el país por lo menos en un 30% aproximadamente; este fue uno de los motivos que incentivó al Gobierno Nacional a establecer medidas a las importaciones de varios productos entre los que se incluyó al sector automotriz a fin de regular este desbalance.

A raíz de estas imposiciones en el año 2008 se puede comprobar que la diferencia que existía entre las importaciones y el ensamblaje local disminuyó en aproximadamente un 20%, lo cual ha incidido en el fortalecimiento de la industria local.

Comportamiento económico del sector automotriz

PIB en el sector automotriz

En este caso se considera la aportación del sector automotriz al PIB en el Ecuador desde el año 2005 al año 2009, lo que evidencia que ha existido un crecimiento en el sector el cual se vio estancado por la implementación de las restricciones que afectaron principalmente a las empresas que se dedican a la importación de vehículos.

PIB EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ					
AÑOS	2005	2006	2007	2008	2009
PIB en el sector automotriz	1.510.995	1.590.241	1.639.215	1.722.815	1.781.391
PRODUCTO INTERNO BRUTO	20.747.176	21.553.301	22.090.180	23.264.439	23.998.331
	7,28%	7,38%	7,42%	7,41%	7,42%

Tabla # 3: PIB sector automotriz

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2009).

Elaborado por: Carlos Loaiza

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

El Producto Interno Bruto (PIB) en el Ecuador ha experimentado un desarrollo en los últimos años, lo cual evidencia que existe una mejora en cuanto a la economía nacional ya que del PIB total registrado en el año 2005 de \$20.747,176 millones se incrementó a \$23.998,331 millones en el año 2009.

La composición del PIB en el sector automotriz fluctúa aproximadamente en el 7%, por lo cual se considera un sector importante para la economía nacional, además de su influencia en otros sectores en el caso de las empresas dedicadas al ensamblaje de vehículos, ya que requieren de las empresas productoras de partes y piezas, además de ser una importante fuente de empleo directo e indirecto.

IMPUESTOS QUE PAGAN LOS CARROS IMPORTADOS				
CARGA IMPOSITIVA	ECUADOR	COLOMBIA	PERÚ	CHILE
Arancel a la importación	40%	35%	7%	6%
IVA	12%	25%	18%	19%
ICE	35%	-	-	-
ISD*	2%	-	-	-
TOTAL	89%	60%	25%	25%
*Impuesto a Valor Agregado, Impuesto a los Consumos Especiales, Impuesto a la Salida de Divisas				

Tabla # 4: Impuestos gravados a vehículos importados

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2012).

Elaborado por: Carlos Loaiza.

De acuerdo al estudio realizado por la AEADE, la carga impositiva a los vehículos en el Ecuador es mucho mayor considerando que además del arancel a las importaciones y el IVA, se consideran el Impuesto a los Consumos Especiales y el Impuesto a la Salida de Divisas, lo que resulta en un total del 89% de impuestos, a diferencia de los países vecinos en donde la carga impositiva va del 25% en Perú y Chile al 60% en el caso de Colombia, ya que además de no gravar el ICE y el ISD las tarifas arancelarias a las importaciones son menores.

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

Esto conlleva a que el precio de venta de los vehículos en países como Chile y Perú sea menor considerando que los importadores no tienen la misma carga impositiva que la que tienen los importadores ecuatorianos lo cual representa un factor negativo para los consumidores quienes deben afrontar el valor total del vehículo. Adicional a los impuestos que actualmente se cobran en el sector automotriz, según lo menciona el Servicio de Rentas Internas (2012):

“Este impuesto debe cancelarse de forma anual y corresponde al mayor precio de venta al público informado por los comercializadores, mientras que para vehículos de años anteriores, el avalúo corresponde al mayor precio de venta informado menos la depreciación anual del 20% sin que el valor residual sea inferior al 10% del precio informado inicialmente”.

BASE IMPONIBLE (AVALUO)		TARIFA	
Desde US\$ (Fracción Básica)	Hasta US\$	Sobre la Fracción Básica (USD)	Sobre la Fracción Excedente (%)
0	4.000	0	0.5
4.001	8.000	20	1.0
8.001	12.000	60	2.0
12.001	16.000	140	3.0
16.001	20.000	260	4.0
20.001	24.000	420	5.0
24.001	En adelante	620	6.0

Tabla # 5: Base imponible para el cálculo de impuesto verde

Fuente: Servicio de rentas Internas (2012). Elaborado por: Carlos Loaiza.

ICE en el sector automotriz

El ICE o Impuesto a los Consumos Especiales, es un tributo establecido sobre el consumo de ciertos productos, especialmente a los bienes considerados suntuarios, bienes perjudiciales para la sociedad o aquellos requeridos por el Estado. En el Ecuador, el ICE está grabado sobre las bebidas alcohólicas, cigarrillos, televisión pagada, vehículos motorizados, entre otros. Según se determina en el informe presentado por la AEADE (2012):

“En lo que tiene que ver con el ICE a vehículos motorizados, antes del año 2007, en términos generales existía una tarifa fija ad-valorem de 5,15% y a

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

partir del 1° de Enero de 2008, con la Ley para la Equidad Tributaria, el impuesto sufre una modificación muy importante en dos aspectos: por un lado, ya no solo se tiene una tarifa fija, sino que dependiendo del precio de venta del vehículo aplicaban siete rangos con tarifas desde 5% hasta 35%, y por otro lado, como consecuencia de lo anterior, se logra introducir un criterio de progresividad en este impuesto, algo muy difícil de encontrar en los impuestos indirectos (como es considerado el ICE) a nivel internacional”.

Según la información establecida por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, antes del año 2007 la tarifa establecida por concepto del ICE de los vehículos motorizados era fija, sin embargo, a partir del año 2008 se realizaron modificaciones a las tarifas del ICE en donde se determinaron rangos de acuerdo al precio de venta del vehículo los cuales se establecieron inicialmente de entre 5% y 35%.

TABLA DEL ICE POR CARROS A GASOLINA	
TIPO	ICE
De cilindrada inferior o igual 1000 cm ³ - Hasta 1900 cm ³	Depende PVP
De cilindrada 1900 cm ³ en adelante	Depende PVP
Vehículos PVP superior a 20.000 y hasta 30.000	10%
Vehículos PVP superior a 30.000 y hasta 40.000	15%
Vehículos PVP superior a 40.000 y hasta 50.000	20%
Vehículos PVP superior a 50.000 y hasta 60.000	25%
Vehículos PVP superior a 60.000 y hasta 70.000	30%
Vehículos PVP superior a 70.000	35%

Tabla # 6: Tarifas de ICE por automóviles a gasolina

Fuente: Servicio de rentas Internas (2012). Elaborado por: Carlos Loaiza.

Durante el tercer trimestre del año 2008 el Estado tomo la decisión de acrecentar los rangos establecidos por concepto de ICE en lo que se refiere a automóviles a gasolina, siendo el 10% el rubro más bajo que grava a vehículos con un PVP de entre \$20.000 a \$30.000. Así como también se implementaron las tarifas del ICE que gravan los vehículos híbridos.

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

TABLA DEL ICE POR CARROS HÍBRIDOS	
TIPO	ICE
De 0 - 2000 cc	Depende PVP
De 2001 - 3000 cc	Depende PVP
De 3001 - 4000 cc	Depende PVP
De 4001 en adelante	Depende PVP
Vehículos PVP hasta 35.000	0%
Vehículos PVP superior a 35.000 y hasta 40.000	8%
Vehículos PVP superior a 40.000 y hasta 50.000	14%
Vehículos PVP superior a 50.000 y hasta 60.000	20%
Vehículos PVP superior a 60.000 y hasta 70.000	26%
Vehículos PVP superior a 70.000	32%

Tabla # 7: Tarifas de ICE por automóviles híbridos

Fuente: Servicio de rentas Internas (2012). Elaborado por: Carlos Loaiza.

En lo que respecta a las tarifas del ICE establecidas para automóviles híbridos, según lo establecido por el Servicio de rentas Internas aquellos vehículos con un PVP de hasta \$35.000 gravan el 0% del ICE. Básicamente el objetivo que se buscaba al implementar estas modificaciones en el sistema tributario del ICE ha sido el que la tarifa impositiva más alta recaer sobre el contribuyente que tenga mayor capacidad adquisitiva, a pesar de que de acuerdo a analistas el objetivo se ha cumplido se prevé que con el pasar del tiempo exista una distorsión en el mercado de vehículos debido al concepto de progresividad que maneja este sistema.

Ventas del sector automotriz

“Según la AEADE (2012): El mercado nacional 121.446 unidades de vehículos nuevos (sin considerar motos). Respecto a las ventas por provincia, Pichincha concentra el 40,1%, (48.715 unidades). Le sigue Guayas con el 26,9% (32.621 unidades). En tercer lugar se ubica Tungurahua con el 7,2% de participación (8.739 unidades). En cuarto lugar se ubica Azuay con 6% (7.380 unidades) y en quinto lugar Manabí con el 3,3% (4.003 unidades)”.

Según el AEADE de las ventas que se realizan en el sector automotriz, tienen su mayor porcentaje de autos nuevos en la provincia de Pichincha, seguida

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

por la provincia del Guayas, son las que cuentan más del 80% de autos nuevos a diferencia de las otras provincias que es un mínimo porcentaje.

AÑO	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	SUV'S	VAN'S	CAMIONES Y BUSES	TOTAL
2001	22.936	13.765	13.541	1.431	5.277	56.950
2002	29.296	16.103	12.910	2.664	8.399	69.372
2003	27.565	14.113	9.050	2.947	4.420	58.095
2004	28.474	14.198	10.009	2.372	4.098	59.151
2005	41.695	17.734	12.647	2.054	6.280	80.410
2006	42.932	19.251	15.968	1.563	9.844	89.558
2007	38.565	20.660	19.769	1.917	10.867	91.778
2008	46.846	27.963	22.710	2.207	12.958	112.684
2009	35.869	21.336	24.727	1.895	8.937	92.764
2010	57.278	27.808	32.972	3.702	10.412	132.172
2011	62.585	27.469	31.712	5.678	12.449	139.893
2012	53.526	23.922	27.118	4.463	12.417	121.446

Tabla # 8: Ventas anuales por tipo de vehículo

Fuente: AEADE (2012)

La AEADE destaca algunas cifras de las ventas anuales por el tipo de vehículo desde el año 2001 al 2012, pero se va a tomar en consideración desde el año 2005 al 2012 ya que son las cifras requeridas para el estudio. Lo primero que se puede observar es que en este periodo existe un aumento año a año, a excepción del año 2009 donde existió un déficit en las ventas sobre todo en los vans y las camionetas/buses, registrando unas ventas de tan solo 92.764.

Lo que se destaca en estas cifras es que el mayor número de ventas de acuerdo al tipo de vehículo son los automóviles, pero para el año 2005 lograron un total de ventas de 80.410 vehículos, seguido por el 2006 con el 89.558 vehículos un incremento de más de nueve mil unidades, mientras que en el 2007 la cifra total de ventas es de 91.778 seguida por un incremento de más de diez mil unidades vendidas para el 2008.

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

En el año anterior hubo un déficit en las ventas ya que la cifra total fue de 121.446 mientras que el año anterior a este o sea el 2011 existió una venta de 139.893 unidades. A continuación, se procede a analizar las ventas mensuales por segmentos, en periodos que van del año 2008 al año 2012:

	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
AUTOMÓVILES	3.206	3.070	3.406	4.341	3.799	4.161	4.261	4.210	4.896	3.988	3.863	3.645	46.846
CAMIONETAS	1.721	1.864	1.829	2.091	2.111	2.427	2.535	2.444	2.898	2.725	2.796	2.522	27.963
SUV'S	1.712	1.173	1.222	1.545	1.604	1.524	2.030	2.488	2.262	2.070	2.215	2.865	22.710
VAN'S	141	152	196	165	150	188	211	225	218	195	164	202	2.207
CAMIONES	688	619	870	853	911	1.001	1.115	955	1.181	1.111	1.139	1.078	11.521
BUSES	124	63	132	185	76	101	140	109	123	151	93	140	1.437
TOTAL	7.592	6.941	7.655	9.180	8.651	9.402	10.292	10.431	11.578	10.240	10.270	10.452	112.684

Tabla # 9: Ventas mensuales por segmento- 2008

Fuente: AEADE (2012)

Según lo expuesto en este cuadro por la AEADE, donde se muestra las ventas mensuales del año 2008 que dan un total de 112.684 unidades, pero el mes que se registraron mayores ventas es en septiembre con 11.578 unidades comercializadas en este mes seguido por el mes de diciembre que también registró altos índices de ventas con 10.452 unidades comercializadas.

	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
AUTOMÓVILES	3.307	2.678	2.692	2.736	2.781	3.027	3.364	2.314	2.933	3.116	2.975	3.946	35.869
CAMIONETAS	2.315	2.020	1.807	1.395	1.577	1.597	1.931	1.571	1.753	1.728	1.684	1.958	21.336
SUV'S	2.373	2.020	1.841	1.762	1.722	1.945	2.427	1.987	1.864	1.842	2.060	2.884	24.727
VAN'S	175	175	143	185	147	143	204	176	130	154	127	136	1.895
CAMIONES	881	881	703	576	680	671	666	516	670	555	490	630	7.919
BUSES	70	91	138	75	106	80	77	72	65	32	99	113	1.018
TOTAL	9.121	7.865	7.324	6.729	7.013	7.463	8.669	6.636	7.415	7.427	7.435	9.667	92.764

Tabla # 10: Ventas mensuales por segmento- 2009

Fuente: AEADE (2012)

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

En las ventas mensuales por segmento según la AEADE en el año 2009 se registra un total de 92.764 unidades comercializadas, mientras que el mayor número de unidades vendidas es en el mes de diciembre con 9.667 vehículos, lo que quiere decir que este mes es el más comercial.

	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
AUTOMÓVILES	3.241	3.471	4.130	4.246	4.539	4.663	5.164	4.950	4.651	5.354	5.352	7.553	57.314
CAMIONETAS	1.609	1.668	1.872	2.091	2.126	2.367	2.394	2.579	2.647	2.491	2.492	3.436	27.772
SUV'S	2.339	2.038	3.060	2.822	2.922	3.148	2.776	2.405	2.267	2.406	2.523	4.266	32.972
VAN'S	207	181	253	175	198	234	392	428	435	323	344	532	3.702
CAMIONES	563	604	744	610	678	799	826	884	859	860	769	984	9.180
BUSES	100	92	90	82	42	141	107	90	97	119	161	111	1.232
TOTAL	8.059	8.054	10.149	10.026	10.505	11.352	11.659	11.336	10.956	11.553	11.641	16.882	132.172

Tabla # 11: Ventas mensuales por segmento- 2010

Fuente: AEADE (2012)

Mientras que en este gráfico se muestra que en las ventas mensuales por tipo de vehículo generadas en el año 2010 cuenta con un total de 132.172 unidades, pero el mes en que hubo más ventas es julio con un total de 11.659 vehículos.

	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
AUTOMÓVILES	4.565	4.629	5.431	5.398	5.829	5.971	5.407	5.731	5.014	4.630	4.561	5.419	62.585
CAMIONETAS	2.532	2.383	2.409	2.315	2.289	2.490	2.207	2.221	2.057	2.266	1.853	2.447	27.469
SUV'S	2.597	2.488	2.397	2.656	2.614	3.019	2.821	2.867	2.653	2.661	2.263	2.676	31.712
VAN'S	464	469	472	401	398	476	494	520	513	535	490	446	5.678
CAMIONES	793	831	885	764	792	865	875	933	934	990	1.001	1.125	10.788
BUSES	125	117	117	118	135	175	164	147	129	139	157	138	1.661
TOTAL	11.076	10.917	11.711	11.652	12.057	12.996	11.968	12.419	11.300	11.221	10.325	12.251	139.893

Tabla # 12: Ventas mensuales por segmento- 2011

Fuente: AEADE (2012)

Según lo señalado por la AEADE en el año 2011 se registra un total en las ventas de 139.893 vehículos vendidos, sin embargo el mes de agosto es el que

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

registra más ventas durante el año este año ha sido muy productivo ya que tiene un mayor volumen de ventas.

	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
AUTOMÓVILES	4.718	4.899	4.822	4.989	5.000	5.028	4.337	4.021	3.599	3.916	4.121	4.076	53.526
CAMIONETAS	1.532	1.582	1.743	1.813	2.354	2.313	2.589	2.211	1.753	1.981	1.959	2.092	23.922
SUV'S	2.663	2.167	2.268	2.212	2.408	2.743	2.312	2.216	1.882	1.896	2.109	2.242	27.118
VAN'S	463	558	501	394	436	465	435	419	272	207	183	130	4.463
CAMIONES	779	849	817	858	914	964	983	950	966	1.008	970	896	10.954
BUSES	136	75	140	103	108	193	108	164	147	116	94	79	1.463
TOTAL	10.291	10.130	10.291	10.369	11.220	11.706	10.764	9.981	8.619	9.124	9.436	9.515	121.446

Tabla # 13: Ventas mensuales por segmento-2012

Fuente: AEADE (2012)

De acuerdo a lo señalado por la AEADE durante el 2012 existe un total de ventas de 121.446 registrando en el mes de junio el mayor número de vehículos vendidos, en este año se puede determinar que existe una baja en las ventas de esta industria.

	ENERO	FEBRERO	MARZO	ABRIL	MAYO	JUNIO	JULIO	AGOSTO	SEPTIEMBRE	OCTUBRE	NOVIEMBRE	DICIEMBRE	TOTAL
2006	6.790	6.477	7.161	6.805	7.011	7.555	7.560	8.007	7.608	7.698	7.642	9.244	89.558
2007	7.442	6.530	7.348	6.969	6.880	7.041	7.741	6.893	6.976	8.034	8.177	11.747	91.778
2008	7.592	6.941	7.655	9.180	8.651	9.402	10.292	10.431	11.578	10.240	10.270	10.452	112.684
2009	9.121	7.865	7.324	6.729	7.013	7.463	8.669	6.636	7.415	7.427	7.435	9.667	92.764
2010	8.059	8.054	10.149	10.026	10.505	11.352	11.659	11.336	10.956	11.553	11.641	16.882	132.172
2011	11.076	10.917	11.711	11.652	12.057	12.996	11.968	12.419	11.300	11.221	10.325	12.251	139.893
2012	10.291	10.130	10.291	10.369	11.220	11.706	10.764	9.981	8.619	9.124	9.436	9.515	121.446

Tabla # 14: Ventas históricas mensuales

Fuente: AEADE (2012)

En esta figura se muestran los años y meses de ventas históricas que se han dado en el país en la industria automotriz siendo el año 2011 que tiene una cifra alta en ventas que es de 139.893 vehículos vendidos en este año, muy seguido por el año anterior o sea el 2010 con una cifra de 132.172 unidades, esto años han representados los mayores ingresos para la industria automotora.

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

Medidas tributarias aduaneras (vehículos)

Según la resolución establecida por el Comité de Comercio Exterior, N°. 66 referente a los vehículos (2012), en el cual se establecen las restricciones para la importación y exportación de vehículos en el Ecuador pretenden en primero lugar reducir el impacto ambiental negativo que puede generar las emisiones de dióxido de carbono de los vehículos.

Para este efecto y para fortalecer la producción nacional de piezas y partes de vehículos, en esta resolución se establecieron restricciones cuantitativas en la cual se fijan restricciones por unidades de vehículos y por el valor total de importaciones.

Además, se establecen los requerimientos para las empresas que deseen distribuir nuevas marcas multinacionales, las cuales deberán presentar sus planes de inversión para que sean analizados por las autoridades pertinentes y proceder a la aceptación o rechazo.

Por otra parte, se prevén incentivos en la disminución del pago de aranceles a aquellas empresas ensambladoras, que utilicen piezas y partes nacionales, para los vehículos que ensamblen vehículos en el país.

Metodología

Tipo de investigación

Según lo considera Sabino (2009, pág. 36), la investigación descriptiva: “describe algunas características fundamentales de conjuntos homogéneos, utilizando criterios sistemáticos para destacar los elementos esenciales de su naturaleza”. En este caso la aplicación de una investigación descriptiva permitirá analizar la situación actual del sector automotriz en el Ecuador, desde esta perspectiva se busca determinar la incidencia que ha tenido en el sector la política

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

fiscal impuesta por el Gobierno ecuatoriano, esto permitirá conocer si los parámetros necesarios para el correcto desarrollo del tema.

Según Mohammad (2010, pág. 93), *“En la esencia de todas las explicaciones científicas existe una idea de causalidad es decir. Se espera que una variable independiente produzca ciertos cambios en la variable dependiente, así como en la dirección y magnitud especificada por la teoría”*.

Además, se empleará en conjunto una investigación causal, ya que gracias a esta se puede tener una perspectiva clara entre causa y efecto del problema que se está investigando, de tal manera que el autor pueda establecer las respectivas conclusiones del caso y establecer una posible solución al problema identificado.

Población y Muestra

La población considerada para las encuestas, son aquellas empresas más representativas dentro de la industria de automotriz de la ciudad de Guayaquil, es decir, concesionarias de automóviles y ensambladoras, que según la AEADE (2012), consta de 61 empresas que ingresan en las categorías mencionadas. Mientras que la población estimada para las entrevistas se ha considerado dos personas; un funcionario del COMEX y del Ministerio Coordinador de Política Económica. En ninguno de los casos se requiere de la aplicación del cálculo debido a que la población es menor a 100.

Técnicas e instrumentos de recopilación de datos

Siguiendo el proceso investigativo, las técnicas de recolección de datos seleccionados fueron la encuesta y la entrevista, el instrumento a utilizar es el cuestionario y el guión respectivamente. La encuesta se practicará a los gerentes de las principales empresas de la industria automotriz de la ciudad de Guayaquil. El instrumento de investigación a utilizar es el cuestionario, que está compuesto de preguntas cerradas, de esta manera se obtendrán respuestas concretas, y la

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

tabulación será mucho más fácil. Al utilizar la encuesta como el instrumento de investigación, el cuestionario es el instrumento preciso para llevarla a cabo debido a que consta de preguntas cerradas y de múltiple selección.

En cuanto a las entrevistas, se ha considerado realizarlas a través de correo electrónico a un funcionario del COMEX y un funcionario del Ministerio Coordinador de Política Económica, la entrevista constará de seis preguntas abiertas con el fin de obtener la información necesaria, que permita desarrollar la propuesta indicada. Para la entrevista se utilizó el guión de preguntas.

Recolección de la información

Para la pertinente recolección de información, esta será de manera presencial face to face in situ. Por el contrario para la entrevista se realizará a través de correo electrónico, a un funcionario del COMEX y un funcionario del Ministerio Coordinador de Política Económica.

Procesamiento y análisis de la información

En el procesamiento de la información, se considera utilizar la herramienta de Microsoft Excel, debido a que esta manera la tabulación de las encuestas se expresará con gráficos estadísticos, luego se procederá a analizar todas las encuestas con sus respectivos gráficos, y por último se analizará la información de las entrevistas.

Resultados

Encuestas

De la información obtenida al desarrollar la investigación a 61 gerentes de las principales empresas de la industria automotriz en la ciudad de Guayaquil, se pudo obtener información relevante que permite determinar que la situación en la que se encuentra el sector no es del todo favorable, puesto que, la implementación

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

de la política fiscal en donde se determinaron restricciones a las importaciones de vehículos no solo afectó el crecimiento económico del sector sino que además incidió en que se encarezca el producto reduciendo el poder adquisitivo del consumidor final. Por lo tanto, cuando se consultó a los encuestados acerca de la estabilidad en la que se encuentra el sector, se obtuvieron los siguientes resultados:

¿Considera que la industria automotriz se encuentra comercialmente estable en la actualidad?

	Frecuencia absoluta	Frecuencia acumulada absoluta	Frecuencia relativa	Frecuencia acumulada relativa
TOTALMENTE DE ACUERDO	4	4	7%	7%
DE ACUERDO	6	10	10%	16%
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	35	45	57%	74%
EN DESACUERDO	9	54	15%	89%
TOTAL DESACUERDO	7	61	11%	100%
TOTAL	61		100%	

Tabla # 15: Estabilidad de la industria

Fuente: Encuesta realizada a encargados de la industria automotriz.

Elaborado por: Carlos Loaiza

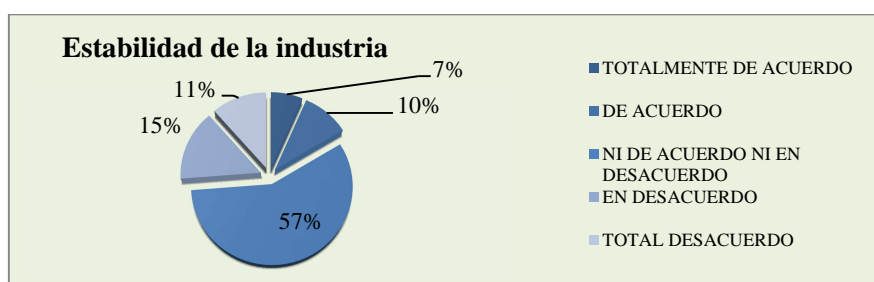


Figura # 2: Estabilidad de la industria

Fuente: Encuesta realizada a encargados de la industria automotriz.

Elaborado por: Carlos Loaiza

Según la encuesta efectuada en cuanto a la estabilidad comercial de la industria automotriz, el 57% indicó ni de acuerdo ni en desacuerdo. Por lo tanto,

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

se puede decir que existe expectativa en lo que respecta a la situación en la que se encuentra la industria, considerando que han existido de acuerdo a la investigación realizada, se ha podido comprobar que el volumen de ventas de vehículos ha evolucionado de forma irregular; por lo que la industria automotriz debe tomar medidas para lograr una estabilidad comercial y poder hacer frente a las diversas regulaciones.

¿Considera que existen dificultades para las personas en adquirir automóviles?

	Frecuencia absoluta	Frecuencia acumulada absoluta	Frecuencia relativa	Frecuencia acumulada relativa
TOTALMENTE DE ACUERDO	42	42	69%	69%
DE ACUERDO	12	54	20%	89%
NI DE ACUERDO NI EN DESACUERDO	7	61	11%	100%
EN DESACUERDO	0	61	0%	100%
TOTAL DESACUERDO	0	61	0%	100%
TOTAL	61		100%	

Tabla # 16: Dificultades para adquirir un vehículo

Fuente: Encuesta realizada a encargados de la industria automotriz. Elaborado por: Carlos Loaiza.

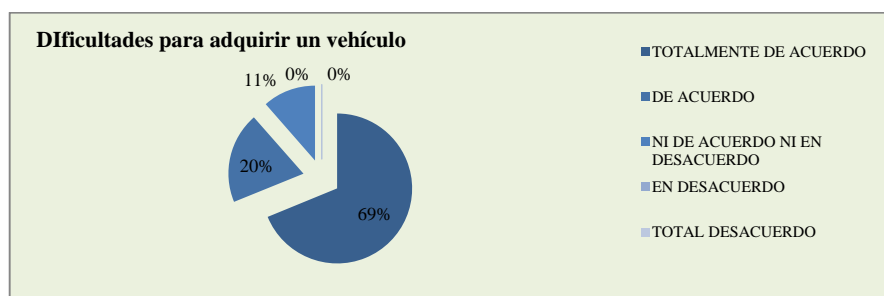


Figura # 3 Dificultades para adquirir un vehículo

Fuente: Encuesta realizada a encargados de la industria automotriz.

Elaborado por: Carlos Loaiza.

La mayoría de encargados de la industria que fueron encuestados coincidieron en que en la actualidad el consumidor final tiene mayor dificultad

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

para adquirir un vehículo, considerando que la actual política fiscal vigente desde el año 2008 no solo ha ocasionado pérdidas cuantiosas para el sector automotriz, particularmente para aquellas empresas que se dedican a la importación de vehículos, sino que además ha generado un impacto al consumidor final, ya que debido a las restricciones arancelarias que se aplican a la importación de vehículos, ha ocasionado que las empresas incrementen los precios de vehículos importados a fin de compensar el gasto por concepto de impuestos, desde esta perspectiva se considera necesario que se implementen medidas que minimicen el impacto ocasionado a raíz de la implementación de las restricciones.

¿Qué factores pueden afectar comercialmente a esta industria?

	Frecuencia absoluta	Frecuencia acumulada absoluta	Frecuencia relativa	Frecuencia acumulada relativa
LA RECESIÓN	19	19	31%	31%
PAGO DE IMPUESTOS MÁS ALTOS	28	47	46%	77%
MUCHOS TRÁMITES	8	55	13%	90%
CRÉDITOS NEGADOS	6	61	10%	100%
TOTAL	61		100%	

Tabla # 17: Factores perjudiciales

Fuente: Encuesta realizada a encargados de la industria automotriz.

Elaborado por: Carlos Loaiza

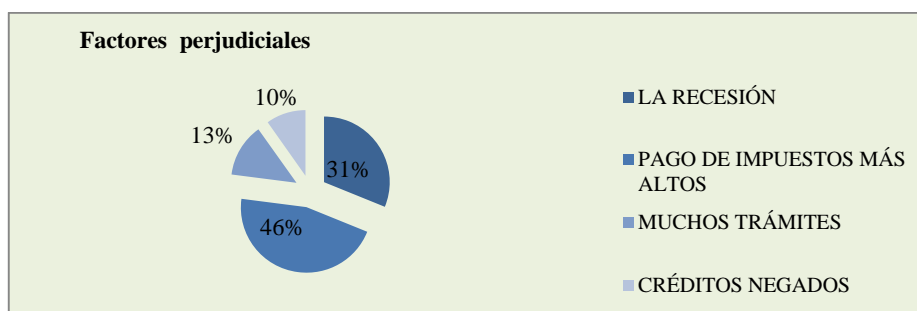


Figura # 4: Factores Perjudiciales

Fuente: Encuesta realizada a encargados de la industria automotriz.

Elaborado por: Carlos Loaiza

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

Desde el punto de vista de los involucrados en el sector automotriz, se considera que los principales factores que resultarían perjudiciales para la industria corresponderían al incremento en el pago de impuestos. Por lo tanto según estos resultados, es preciso conocer sobre estos factores para aplicar medidas que contribuyan de alguna manera a disminuir pérdidas,

Según la encuesta realizada, respecto a qué medidas apoyaría para que las personas tengan de forma fácil los automóviles respondieron lo siguiente, el 97% respondió disminuir los impuestos, mientras que el 2% respondió créditos rápidos. Por lo tanto, los resultados son favorables, y si se disminuyen los impuestos sería una medida apoyada por las concesionarias de la ciudad.

Entrevistas

Las siguientes entrevistas se realizaron a personas entendidas en el tema de la política fiscal como medida alternativa en la industria automotriz, se tomó en cuenta para la presenta entrevista, a un funcionario del COMEX y un funcionario del Ministerio Coordinador de Política Económica.

A través del desarrollo de la investigación, se pudo identificar que de acuerdo a la percepción de los entrevistados, la industria automotriz en el Ecuador y particularmente en la Ciudad de Guayaquil, la cual se encuentra en los primeros lugares entre las ciudades que más demandan vehículos, ha crecido considerablemente en los últimos veinte años. Sin embargo, a partir de la implementación de las medidas impositivas por parte del Gobierno, el estudio demuestra que la baja obedece a la carga impositiva y no por la falta de inversión de las empresas extranjeras. Desde esta perspectiva, se puede identificar que sí ha existido un impacto que ha perjudicado a la industria automotriz.

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

Así como también se pudo reconocer que el principal motivo por el cual el Gobierno decidiera aplicar la política fiscal fue el déficit encontrado en la balanza comercial, lo cual generó la necesidad de aplicar medidas restrictivas. Sin embargo, mencionan que está en manos de las empresas establecer medidas que les permita minimizar el impacto negativo y a la vez que proporcione a sus clientes las facilidades para poder adquirir un vehículo.

A pesar de las incidencias, se muestra otra perspectiva de la situación en donde se determina que el Ecuador se beneficia de la implementación de la política fiscal, puesto que, el incremento de los impuestos a las importaciones representa una fuente de ingresos para el país. Además, al existir las restricciones en la importación de vehículos se fomenta el crecimiento del sector automotriz que se dedica al ensamblaje dentro del país, así como también se incentiva a la utilización de partes y piezas nacionales.

Discusión

Los impuestos en las importaciones de los automóviles que ingresan al país son varios como: el Impuesto a los Consumos Especiales (ICE), Impuesto al Valor Agregado (IVA), el arancel, el Impuesto a la Salida de Divisas (ISD), entre otros que dependen del tipo de vehículo que se esté importando. Estos impuestos también se aplican en otros países, sin embargo, pese a que el porcentaje del IVA en Colombia (25%), Perú (18%) y Chile (19%) son mayores al IVA en Ecuador (12%), a nivel general el impuesto a vehículos no es tan elevado como en el país.

La mayoría de los vehículos que se encuentran más económicos en el país, son aquellos que son ensamblados localmente, debido a las disposiciones del Gobierno nacional consecuentemente se bajan los precios dependiendo del

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

porcentaje de CKD nacional que se incluya. A pesar de lo que pueda ser percibido por parte de los consumidores, esto no significa que los vehículos ensamblados localmente sean de mala calidad, sino que se convierte en un producto bueno a un precio más bajo.

Los impuestos que el estado ha incrementado, además de representar una medida para reducir el déficit que existía en la balanza comercial, representan una forma de fomentar que las ensambladoras que operan en el país utilicen más piezas ecuatorianas en los vehículos, con lo cual no solo se fomenta el desarrollo del sector nacional, sino que además se contribuye a la creación de plazas de empleo.

Sin embargo en otros vehículos como los de lujo, se los tiene que importar ya terminados, listos para comercializarlos en el país por lo que tienen que pasar por todos los impuestos previstos anteriormente, lo que hace que el auto se vuelva más costoso. El sector automotriz ha desarrollado como estrategia el importar partes de vehículos para abaratar estos costos aduaneros, sin embargo esto no lo aplican a todos los modelos de vehículos que existen, ya que las concesionarias que comercializan los autos de marcas lujosas como Mercedes Benz, BMW, Audi, entre otras, importan los autos terminados para mantener el status que les caracteriza, lo cual consecuentemente incide en el precio final del vehículo.

Después del desarrollo del trabajo, se puede identificar la situación de la política fiscal impositiva en el sector automotriz desde otra perspectiva, puesto que, a pesar de que la intención del Gobierno ecuatoriano fue la de proteger el mercado nacional y de reducir el déficit existente en la balanza comercial, se

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

puede identificar que existe un factor negativo que afecta no solo a las empresas del sector automotriz sino que además afecta directamente al consumidor final.

Desde esta perspectiva se ha podido identificar que el incremento de los impuestos establecidos sobre el sector automotriz ha incidido en que los consumidores tengan que pagar un mayor valor para comprar un vehículo nuevo, por lo que muchos deben optar por adquirir un vehículo de segunda mano; sin embargo, esta puede no resultar una alternativa del todo viable si se considera el impuesto verde, el cual debe ser cancelado de manera anual y se calcula teniendo en cuenta el cilindraje del vehículo y la antigüedad del mismo. Este impuesto particularmente afecta tanto a personas quienes poseen vehículos viejos o de segunda mano, como a aquellas personas que buscan adquirir un vehículo nuevo, ya que de acuerdo a la base imponible establecida por el SRI, mientras mayor sea el precio del vehículo mayor será impuesto a pagar.

Conclusiones

Se pudo determinar en base a la investigación realizada que el sector automotriz sí se vio afectado por la política fiscal impuesta por el Estado, en donde no solo se generó un impacto en la disminución en las ventas de las empresas del sector, sino que además el mayor impacto recayó sobre el consumidor final, quienes tienen ahora que pagar un mayor valor para comprar vehículos importados.

Sin embargo, se puede determinar que a pesar de las restricciones, el establecimiento de la política fiscal ha generado beneficios para el estado, al obtener un mayor ingreso con el cobro de impuestos, tales ingresos pueden ser destinados para la inversión pública y como apoyo para el desarrollo de otros sectores productivos.

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

La política fiscal impositiva ha incidido en que muchas empresas del sector automotriz hayan optado por ensamblar vehículos en el país, y acogerse a lo estipulado por el Gobierno en donde disminuye el porcentaje de impuestos a las importaciones dependiendo del porcentaje de partes y piezas nacionales que se incluyan en el ensamblaje.

Pese a que existen vehículos que actualmente se están ensamblando en el país, existen otros de marcas consideradas como lujosas, los cuales por mantener el status son completamente importados. Sin embargo, una alternativa para reducir costos sería ensamblar el vehículo dentro del país haciendo uso de partes y piezas secundarias.

Otro de los aspectos que se pudo identificar de la investigación realizada es que no solo las empresas del sector automotriz se vieron afectadas, puesto que, son los consumidores quienes deben cancelar un mayor valor por adquirir un vehículo nuevo debido a la carga de impuestos que se les realiza. Lo cual permite determinar que la adquisición de un vehículo en el Ecuador es mucho más costoso en comparación a otros países de la región donde no se paga el ICE y el Impuesto a la Salida de Divisas.

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

BIBLIOGRAFÍA

AEADE. (2009). *Anuario 2009*. Quito: AEADE.

AEADE. (2011). *Anuario 2011*. Quito: AEADE.

AEADE. (2012). *Asociación de empresas automotrices del Ecuador*. Recuperado el 18 de Noviembre de 2013, de Informe de labores del directorio 2011 - 2012:
<http://www.aeade.net/web/images/stories/descargas/biblioteca/InformedelaboresdelDirectorio2012.pdf>

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2012). *AEADE*. Recuperado el 19 de Noviembre de 2013, de Noticias: <http://www.aeade.net/web/>

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2012). *Anuario 2012*. Quito: AEADE.

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2012). *Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador*. Recuperado el 09 de Enero de 2013, de AEADE Informe de labores 2011-2012:
<http://www.aeade.net/web/images/stories/descargas/biblioteca/InformedelaboresdelDirectorio2012.pdf>

Asociación de Empresas Automovilísticas del Ecuador. (2013). *Asociación de empresas automovilísticas del Ecuador*. Recuperado el 19 de 11 de 2013, de
http://www.aeade.net/web/index.php?option=com_content&view=article&id=145&Itemid=80

CINAE. (09 de Enero de 2013). *CINAE Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana*. Recuperado el 09 de Enero de 2013, de
http://www.cinae.org.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=26&Itemid=302&lang=es

COMEX. (09 de Enero de 2013). *Comercio Exterior.com.ec*. Recuperado el 09 de Enero de 2013, de <http://www.comercioexterior.com.ec/qs/content/la-importaci%C3%B3n-de-veh%C3%ADculos-caer%C3%A1-15-en-tres-meses>

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

- Comité de Comercio Exterior. (2012). *COMEX Comité de Comercio Exterior*. Recuperado el 10 de Enero de 2013, de <http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/RESOLUCION-N%C2%B0-68-o.pdf>
- El Telégrafo. (22 de Junio de 2012). *El Telégrafo*. Recuperado el 10 de Enero de 2013, de <http://www.telegrafo.com.ec/economia/item/pichincha-y-guayas-concentran-el-64-del-paruqe-automotor.html>
- Mohammad, N. (2010). *Metodología de la investigación*. México D.F: Limusa.
- Rumbea, J. (13 de Junio de 2011). *Poderes inteligencia política*. Recuperado el 19 de Noviembre de 2013, de La realidad fiscal del mercado automotor como pocas veces vista: <http://poderes.com.ec/2011/la-realidad-fiscal-del-mercado-automotor-como-pocas-veces-vista/>
- Sabino, C. (2009). *El proceso de la investigación*. Caracas: Panapo.
- Servicio de Rentas Internas. (2012). *Servicio de Rentas Internas*. Recuperado el 19 de Noviembre de 2013, de ICE: <http://www.sri.gob.ec/web/guest/ice>
- Unidad de Inteligencia Comercial Proecuador. (2011). *Proecuador*. Recuperado el 09 de Enero de 2013, de <http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/03/PROEC-AS2011-AUTOMOTRIZ.pdf>

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

ANEXO

Entrevistas

Entrevista a Carlos Dávila (Técnico en Análisis de Economía y Políticas – Ministerio Coordinador de Política Económica)

1. ¿Desde su punto de vista, la industria automotriz en la ciudad de Guayaquil muestra un crecimiento actualmente?

De toda la provincia del Guayas, Guayaquil es la ciudad que ocupa el primer puesto en cuanto a la demanda de vehículos, esto en base a datos concebidos por la CTE, el cual indica que el 78% de vehículos matriculados están en esta urbe, además por ser la ciudad más poblada del país, hace que hayan más probabilidades de crecimiento de esta industria, por lo tanto esta industria desde mi percepción crece cada año a pesar de muchas regulaciones sobre los impuestos.

2. ¿Cuál es la diferencia entre la industria automotriz de antes con la actual?

Desde el año 1990 que fue una etapa de transición para el país debido a la dolarización, para este año dentro de la industria automotriz se vendían 40.000 automóviles anualmente, años posteriores como en el 2000, se registró un deceso en las ventas de vehículos que llegaban a tan solo 13.000 motivo por el cual se cerraron varias concesionarias.

Luego en años más actuales como en el 2012 e inicios del 2012, se tuvo un registro de ventas de 98.276 unidades de vehículos, lo cual a simple vista es un crecimiento muy notable e importante, a pesar de los conflictos arancelarios impuestos en estos últimos tres años.

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

3. ¿Porque motivos se aplican muchos impuestos a la importación y exportación de vehículos?

Se ha procedido a aplicar impuestos a este sector debido a que desde el año 2010 se encontró un déficit en la balanza comercial, sabemos que a causa de esto la demanda de vehículos baja, pero todo dependerá también de las medidas que tomen las concesionarias respecto a este tema.

Esto también se tomó como medida para hacer que las divisas que actualmente salen del país y no tienen retorno se queden aquí, debido a que se está pensando en la fabricación de partes nacionales para reducir el aumento de impuestos.

4. ¿De qué manera puede afectar el que se apliquen muchos impuestos en esta industria?

Esto afecta de manera grave, porque las personas que antes tenían el poder adquisitivo para comprarse un auto nuevo, ahora al subir los aranceles ya no ya no tendrían la capacidad de comprar dicho auto nuevo, sino que tendrán que optar por adquirir un auto usado o un vehículo de menor precio, y es aquí donde surge el problema para las grandes concesionarias de la ciudad, porque sus ventas bajarían, lo que significa que internamente tendrán que ingeniar planes comerciales para ofrecer algo adicional en el mercado donde se desarrollan, e intentar mantener la industria y esto no es una tarea fácil para estos negocios.

5. ¿De qué manera beneficia el implementar estos impuestos en esta industria?

Es importante aclarar esto, así como afectan tantos impuestos, el aplicarlos resulta fundamental para el desarrollo de nuestro país ya que ellos constituyen el

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

principal ingreso del Gobierno y son usados para cubrir el presupuesto necesario para la salud, educación, entre otras públicas necesarias para el país. Además lo que pretende el actual gobierno con la instauración de nuevos y más elevados impuesto es que se desarrolle la matriz productiva en el país, es decir que se deje de importar y se empiecen a desarrollar este tipo de productos en el país; asimismo lograr que la balanza comercial del país sea estable.

6. ¿Cómo describe la transformación de la industria automotriz de los últimos años?

Desde hace algunos años la industria automotriz se ha convertido en un motor de la economía nacional, en las ciudades como Guayaquil y Quito, donde se venden más autos, esta industria ha contribuido de forma directa al país, debido a que se ofertan autos con las características deseadas para cada persona, adicionándole a esto seguridad, mejor tecnología e incluso se ofrecen menos dañinos para el medio ambiente.

Entrevista 2

Entrevista a Ricardo Falla (Especialista en Comercio Exterior – COMEX)

1. ¿Desde su punto de vista, la industria automotriz en la ciudad de Guayaquil muestra un crecimiento actualmente?

Siendo esta ciudad el puerto principal, permite que muchas industrias puedan desarrollarse de forma estupenda, la industria automotriz en Guayaquil ha evolucionado tanto, que las grandes compañías automotrices del mundo apuestan y vienen a invertir en el Ecuador, aunque esta actividad ha cesado un poco debido

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

a que se plantean impuestos y aranceles en estas industrias, que hacen bajar el nivel de inversión por parte de grandes marcas automotrices, sin embargo los habitantes hacen lo posible por adquirir un auto y tener un estilo de vida más fácil.

2. ¿Cuál es la diferencia entre la industria automotriz de antes con la actual?

La industria automotriz ha pasado por una serie de cambios debido a los avances tecnológicos que se presentan continuamente, esto ha generado que exista una gran competencia dentro de esta industria por parte de las diferentes empresas que comercializan estas unidades, sin embargo la industria automotriz actual funciona de acuerdo a las exigencias que plantea el consumidor, por complacer a estos se han creado una serie de modelos de vehículos, para satisfacer esta demanda existente.

3. ¿Porque motivos se aplican muchos impuestos a la importación y exportación de vehículos?

Antes de responder esa pregunta es necesario que sepas que para poder calcular el valor del arancel para los vehículos se lo saca a base de las características que tenga el vehículo, tales como el modelo, marca, año en el que fue fabricado, la versión del mismo y el precio de fábrica, por suerte el precio disminuye según el año que sea el vehículo. Este golpe en los aranceles se ha sentido porque en el 2007 se comercializaron 91000 unidades y solo un año después se bajaron a 25000 carros.

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

4. ¿De qué manera beneficia el implementar estos impuestos en esta industria?

Para poder cubrir los gastos e inversiones del país, se necesita tener una fuente y esta son los impuestos que maneje el país, los impuestos además de ser un valor agregado para los automóviles es el ingreso principal para el Gobierno usado para cubrir las obras públicas, por esta razón es que hay muchos impuestos pero así como hay impuestos así mismo se puede ver las obras que tiene el Ecuador.

5. ¿De qué manera puede afectar el que se apliquen muchos impuestos en esta industria?

Definitivamente afectaría en la comercialización de los vehículos, no es un secreto que los impuestos han bajado la venta de los autos, es por esa misma razón, porque si los impuestos están altos, aquella persona que tenía el poder adquisitivo para comprarse un carro de lujo al ir y al momento de querer comprar ese auto se encontrara con la sorpresa que el carro que pretendía comprárselo tiene el doble del valor del que tenía pensado.

6. ¿Cómo describe la transformación de la industria automotriz de los últimos años?

En las ciudades principales del Ecuador como Quito, Cuenca, Guayaquil y Ambato que es donde se venden la mayor cantidad de autos, se puede evidenciar la renovación vehicular, de alguna forma esto influirá gratamente al crecimiento del país además las personas ya tienen más seguridad al adquirir su vehículo,

ANÁLISIS DE LA POLÍTICA FISCAL IMPOSITIVA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR

mejor tecnología y más amigables al medio ambiente, aunque el precio del vehículo sea mayor esto no pone una barrera para adquirir el auto que desee.