

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR

FACULTAD DE JURISPRUDENCIA

TRABAJO DE INTEGRACIÓN CURRICULAR PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE ABOGADO

ANÁLISIS DE LA CARGA IMPOSITIVA SOBRE LOS VEHÍCULOS DE TRANSPORTE
TERRESTRE EN ECUADOR. NECESIDAD DE UNA REFORMA NORMATIVA
TRIBUTARIA.

ARIEL ANDRÉS MAYORGA ZAMBRANO

DIRECTOR: DR. PABLO ESPINOSA

Quito, D.M., 2022

Resumen.

Los automotores representan la principal fuente de movilización de las personas en el mundo. En el Ecuador las personas adquieren un vehículo por diversos motivos, siendo estos por fines recreativos o por trabajo, sin embargo, el acceso a vehículos de mejores características, y de marcas mas reconocidas a nivel mundial se encuentra limitado por el alto precio de comercialización de estos, producto de una gran incidencia tributaria.

En el presente trabajo de investigación se prevé determinar cuales son los tributos que se imponen a la importación de los vehículos, y cuanto representan respecto al precio de venta final. En la primera sección se realiza una fundamentación teórica sobre la tributación en el Ecuador, respecto a los impuestos, aranceles, y tasas. Se analizan los conceptos de tratados comerciales, así como de otras consideraciones que influyen en el precio y la presencia de modelos de automóviles en el país. Presenta la teoría del liberalismo económico como contraste al excesivo intervencionismo del Estado en el sector automotriz. En la segunda sección se desarrollan a profundidad cada uno de los tributos y otras consideraciones que se imponen a los vehículos. En la tercera sección se realiza una comparativa de tributos que se imponen en países de Latinoamérica respecto al Ecuador.

Finalmente se determina que en Ecuador existe una carga importante de tributos que elevan el precio de un vehículo, y se presentan las posibles soluciones que puede tomar el Estado para permitir el acceso de automotores de mejores características para los ciudadanos.

Palabras Claves: Impuestos vehiculares, aranceles, importación, acuerdos comerciales.

Abstract.

Vehicles represent the main source of mobilization of people in the world. In Ecuador, people acquire a vehicle for various reasons, being these for recreational purposes or for work, however, access to vehicles with better characteristics, and of more recognized brands worldwide is limited by the high price of commercialization of these, product of a great tax incidence.

In the present research work, it is expected to determine which are the taxes that are imposed on the importation of vehicles, and how much they represent with respect to the final sale price. In the first section, a theoretical foundation is made on taxation in Ecuador, regarding taxes, tariffs, and fees. The concepts of trade agreements are analyzed, as well as other considerations that influence the price and the presence of car models in the country. It presents the theory of economic liberalism as a contrast to the excessive interventionism of the State in the automotive sector. In the second section, each of the taxes and other considerations imposed on vehicles are developed in depth. In the third section, a comparison of taxes imposed in Latin American countries with respect to Ecuador is made.

Finally, it is determined that in Ecuador there is a significant burden of taxes that raise the price of a vehicle, and possible solutions that the State can take to allow access to better-featured vehicles for citizens are presented.

Keywords: Vehicle tax, tariff, import, trade agreements.

ÍNDICE

1.	Introducción	6
2.	Fundamento teórico de la tributación en Ecuador	7
2.1.	Impuestos.....	9
2.2.	Aranceles.....	11
2.3.	Tratados Comerciales.....	13
2.4.	Otras consideraciones.....	14
2.5.	Teoría del Liberalismo Económico.....	15
3.	Elementos que inciden en el precio final de un vehículo.	17
3.1.	Tributos que cargan a los vehículos.....	17
3.2.	Impuestos.....	17
3.2.1.	Impuesto a la salida de divisas.	17
3.2.2.	Impuesto al valor agregado.	18
3.2.3.	Impuesto a los consumos especiales.....	18
3.2.4.	Impuesto al rodaje.	20
3.2.5.	Impuesto a la propiedad de un vehículo.	23
3.2.6.	Fondo de desarrollo para la infancia.	24
3.3.	Aranceles.....	24
3.4.	Tasas.....	25
3.5.	Tratados comerciales.	25
3.5.1.	Tratados suscritos por Ecuador.	26
3.5.2.	Tratados de relevancia que no han sido suscritos por Ecuador.....	27
3.6.	Préstamos bancarios.	28
3.7.	Control gubernamental de los precios de venta al público de los vehículos.	28
4.	Análisis de derecho comparado en Latinoamérica.	29
4.1.	Legislación Colombiana.....	29
4.1.1.	Aranceles.....	30
4.1.2.	Impuesto al Consumo.....	30

4.1.3.	Impuesto de vehículos.....	30
4.1.4.	IVA.....	30
4.1.5.	Tasas.....	¡Error! Marcador no definido.
4.2.	Legislación Peruana.....	31
4.2.1.	Impuesto vehicular.....	31
4.2.2.	Impuesto general a las ventas.....	31
4.2.3.	Impuesto selectivo al consumo.....	31
4.2.4.	Arancel.....	31
4.2.5.	Impuesto de promoción municipal.....	32
4.3.	Legislación Argentina.....	32
4.3.1.	IVA.....	32
4.3.2.	Impuestos internos.....	32
4.3.3.	Arancel.....	32
4.4.	Legislación Mexicana.....	33
4.4.1.	IVA.....	33
4.4.2.	ISAN.....	33
4.4.3.	DTA.....	¡Error! Marcador no definido.
5.	Conclusiones/Recomendaciones.....	33
5.1.	Conclusiones.....	33
5.2.	Recomendaciones.....	35
6.	Referencias Bibliográficas.....	37
7.	Bibliografía.....	39

1. Introducción

En el presente trabajo se demostrará que existen varios tributos que inciden en un gran porcentaje en el precio final de un vehículo, siendo los que mayor incidencia tienen los aranceles, el ICE, y el IVA. Mediante el análisis de las distintas variables que afectan al precio de un vehículo, se determinará que los vehículos con mejores características que ayudan al conductor y a los acompañantes, se encuentran dentro de un rango de precio en el cual los tributos antes mencionados se imponen en un gran porcentaje, haciendo que su precio se eleve considerablemente.

Se expondrán las leyes, tablas, y sus bases imponibles que son necesarias para el cálculo del valor que se deberá cobrar por concepto de tributos. Mediante la recepción de la información de cada tributo se podrá conocer quienes son los beneficiarios, cuantas veces se debe cancelar cada uno, y bajo qué base imponible se determinará.

Así también, como parte de los objetivos, se determinará si todos los tributos que se imponen en la actualidad son necesarios, y que impactos positivos y negativos tendría la reducción o eliminación de estos en el campo automotriz del Ecuador. Se requiere de un análisis del Estado en pro de la ciudadanía respecto a las opciones que serán propuestas, para que de este modo más personas puedan adquirir el vehículo que realmente pueda cubrir las necesidades que se requiera, y que no sea como en la actualidad, que se elija el vehículo para el que le alcance el dinero, sin poder satisfacer lo que necesita.

2. Fundamento teórico de la tributación en Ecuador.

Una definición inicial sobre qué se entiende como tributos la podemos encontrar gracias a la Dra. Mayté Benítez (2009), quien nos dice que son prestaciones exigidas por el Estado en ejercicio de su poder de imperio que se calcula tomando como base la capacidad contributiva del sujeto pasivo. Estas prestaciones son entregadas principalmente en dinero que servirá para la inversión y su redistribución.

Ahora, para hablar de recaudación tributaria en Ecuador, podemos remontarnos desde la época colonial, con las imposiciones que aplicaba el Rey a los súbditos, hasta llegar a la época republicana. Hubo una serie de cambios que fueron hechos para adaptarse a la realidad del país y del mundo. Entre los principales impuestos de la época colonial, según Lavalle (1997), se destacan el almojarifazgo, impuesto aduanero que se pagaba por el traslado de mercancías; los quintos reales, que gravaban el 20 % sobre la extracción de metales preciosos; las alcabalas; el diezmo; entre otros.

Existen varias etapas importantes dentro de la historia tributaria en el Ecuador, como lo es la del año 1959, fecha en la que se expidió la primera Ley de lo Contencioso Tributario, y es gracias a esta que se dio la creación del Tribunal Fiscal. Luego, en 1963, se expide el Código Fiscal, el cual regulaba las relaciones entre la Administración Tributaria y los contribuyentes. En 1975, se da la publicación del Código Tributario, que se mantiene vigente y que ha pasado por varias reformas necesarias para actualizar el documento y dar soluciones a realidades contemporáneas. Con este código se realizó un compendio de todas las imposiciones tributarias del momento que se encontraban establecidas en distintas leyes.

Eddy de la Guerra (2012) nos dice que el poder tributario no está dado en la medida en que el Estado cobra tributos, sino en la potestad de crearlos, modificarlos y extinguirlos. La potestad impositiva es la que permite la recaudación de los tributos mediante las administraciones del régimen tributario.

Según el tratadista José Vicente Troya en un sistema tributario existen segmentos según la hacienda que los administre, siendo está dividida en dos, una referente a la

Administración Tributaria Central, y otra en las administraciones tributarias de los gobiernos descentralizados y autónomos.

Dentro de la Administración Tributaria Central encontramos al SRI y al SENA. Es así que el SRI (Servicio de Rentas Internas) fue creado el 02 de diciembre de 1995. Esta es una institución que se encarga de gestionar la política tributaria, asegurando la recaudación destinada al fomento de la cohesión social. (SRI, s.f). Por otro lado, la SENA (Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador), adquiere este nombre en el año 2010, siendo su antecesor la Corporación Aduanera Ecuatoriana que estuvo vigente a partir del año 1998. Esta institución tiene como función institucional el control del ingreso y salida de mercancías, personas y medios de transporte desde y hacia el país; con un enfoque prioritario a la facilitación del Comercio Exterior. (SENA, 2015)

En el libro “Fundamentos de Derecho Tributario” cuyo autor es Jorge Bravo Cucci, se nos expone varias acepciones que tienen diversos autores respecto al término tributo, y de los cuales me permito tomar los más importantes:

El profesor español Sainz de Bujanda entiende que el tributo es: “la obligación de realizar una prestación pecuniaria a favor de un ente público para subvenir a las necesidades de este, que la ley hace nacer directamente de la realización de ciertos hechos que ella misma establece”

Fernando Pérez Royo entiende al tributo como “una prestación pecuniaria de carácter coactivo impuesta por el Estado u otro ente público con el objeto de financiar gastos públicos”.

Según Carlos María Giuliani Fonrouge “es una prestación obligatoria, comúnmente en dinero, exigida por el Estado en virtud de su poder de imperio y que da lugar a relaciones jurídicas de derecho público”.

Los tributos se dividen en: impuestos, tasas y contribuciones especiales, según el artículo primero del Código Tributario. Dentro de esta clasificación, cada uno tiene un público objetivo distinto. Los impuestos sirven para financiar servicios públicos que son generales, cuyo beneficio es para la sociedad. Las tasas financian servicios públicos

exclusivamente para los contribuyentes. Las contribuciones especiales van directamente al monto destinado para gastos generales. (Benítez, 2009)

El artículo 43 del Código Tributario establece como formas de pago las siguientes: en efectivo; mediante cheques, débitos bancarios debidamente autorizados, libranzas o giros bancarios a la orden del respectivo recaudador; notas de crédito emitidas por el sujeto activo; mediante la dación en pago de bonos, certificados de abono tributario, títulos valor, entre otros.

Es así como Bejarano (2008) considera que la reducción de impuestos incrementa los ingresos netos de los hogares y aumenta el poder adquisitivo, lo que permite que se eleve el consumo de bienes y servicios.

2.1. Impuestos

Para que un Estado pueda financiar sus proyectos, como toda actividad económica, necesita de un presupuesto estable, de modo que se pueda sostener durante el tiempo. Es por ello por lo que nace la necesidad de establecer fuentes de recaudación tributaria como vía para obtener ingresos con los cuales poder desarrollar las obligaciones que el gobierno tiene con sus ciudadanos.

Si bien esta medida nos es impuesta obligatoriamente, es algo que la sociedad debe aceptar debido a que el gobierno pueda dar cumplimiento con las obras y brindar servicios públicos que son necesarios, tales como los campos de la salud y educación.

En definitiva, el impuesto es un aporte que debe realizar obligatoriamente una persona natural o jurídica, siempre y cuando se produzcan los actos establecidos en la ley. Este es determinado en base a un cálculo matemático de porcentajes sobre una base imponible. Otra definición nos dice que impuesto es aquel tributo cuyo hecho imponible está constituido por negocios, actos o hechos de naturaleza jurídica o económica que manifiestan la capacidad contributiva de un sujeto. (Benítez, 2009).

Los impuestos se dividen en ordinarios y extraordinarios. Los ordinarios o también conocidos como permanentes son aquellos que no tienen un límite en el tiempo, que no

se extinguen con su pago, sino que se mantienen. Mientras que los extraordinarios o también conocidos como transitorios son los que, como su nombre lo indica, se imponen a razón de una ocasión especial. Tiene un lapso de duración determinado y sirven para atender casos de emergencia nacional, por lo que, una vez finalizado su objetivo, se suprime su pago. Casos de impuestos extraordinarios tenemos como el de La Josefina de 1993, que sirvió para poder proporcionar ayuda por la catástrofe natural, y la imposición que se cobró para financiar la guerra del Cenepa en 1995. (Benítez, 2009)

Otra clasificación de los impuestos los divide en reales y personales. Los reales son los que toman como base al patrimonio o a los bienes gravados, como ejemplo tenemos el impuesto predial, y el impuesto al consumo de cerveza. Los personales, como lo indica su nombre, hacen referencia a la situación económica del contribuyente, siendo un ejemplo claro el impuesto a la renta. (Benítez, 2009)

A su vez, los impuestos se clasifican en progresivos y proporcionales. Un impuesto es “progresivo” si la tarifa impositiva efectiva media aumenta a medida que aumenta el consumo de los hogares. Si la tarifa impositiva media se mantiene constante en todos los niveles de consumo, el impuesto es “proporcional”. Un ejemplo de este tipo de impuesto es el IVA, ya que se mantiene un porcentaje del 12% sin importar si aumenta o disminuye el consumo. (Jiménez, 2011).

Otra clasificación de los impuestos los divide en directos e indirectos. Los directos toman como base imponible el patrimonio que cada persona posee; mientras que los indirectos toman como base al consumo que tienen las personas sobre los bienes y servicios, como es el caso del IVA. (Fuenmayor, 2017).

Dentro de esta categoría mencionaremos los principales que inciden en el valor final de un vehículo en Ecuador, y que más adelante analizaremos detalladamente. Estos son:

1. Impuesto a los Consumos Especiales.
2. Impuesto al Valor Agregado
3. Impuesto a la Salida de Divisas
4. Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (matrícula)
5. Impuesto al Rodaje
6. Fondo de Desarrollo para la Infancia

El dinero recaudado por concepto de impuestos y otros rubros es ingresado a las arcas del Estado y redistribuido para cumplir con las obligaciones que el Estado tiene que solventar. Se brindan servicios de seguridad, salud, educación, entre otros, así como se financia la construcción de infraestructura y carreteras. Además, se debe destinar un porcentaje de este al pago de la deuda externa que tiene el Estado con otros Estados u organizaciones internacionales.

2.2. Aranceles.

Su definición tiene diversas concepciones, es así como puede entenderse al arancel como impuestos aduaneros, como derechos de aduana, o como gravámenes a la importación que recaen sobre la mercancía. Si bien las concepciones mencionadas son correctas, sólo constituyen una parte de todo lo que abarca el término. Además, muchas veces se cae en el error de pensar que la obligación tributaria se determina respecto a los productos importados, cuando lo correcto sería decir que es respecto al importador, debido a que se encuentra realizando un traslado de mercancía del exterior hacia el país de origen. (Reaño, 2010)

La Organización Mundial del Comercio refiere que se denomina aranceles a los derechos de aduana aplicados a las importaciones de mercancías. Esto proporciona una ventaja a la producción nacional sobre la extranjera en materia de precios, y constituye una fuente de ingresos para los gobiernos. Lo que hace esta imposición es aumentar el valor de venta de determinados productos importados para evitar que estos desplacen a los artículos fabricados nacionales. (Organización Mundial del Comercio [OMC], s.f.)

Debido al Comercio Exterior, la tendencia internacional es a determinar los aranceles solo a mercancía importada, mas no a la exportación. Esta idea refiere a una posición en la que los productos nacionales tengan una suerte de beneficio en la que se reduzcan las barreras, para que de este modo el producto nacional tenga oportunidad de competencia en el mercado internacional.

Según el glosario básico de la ALADI, el arancel aduanero es la lista oficial de mercancías, en la cual están estructuradas en forma ordenada y aparecen los derechos arancelarios (ad-valorem y/o específico) frente a cada producto que puede ser objeto de

una operación de carácter comercial. Así también, el mismo glosario lo denomina una tarifa oficial, que reviste la forma de ley, que determina los derechos que se han de pagar sobre la importación de mercancías que se establece de conformidad a las necesidades de la economía de un país.

Este tipo de tributo se desarrolla bajo una política comercial en específico, y de la cual, a su vez, se basa en una política económica. Se impone al ingreso de productos importados hacia el país. En Ecuador se establecen aranceles a diversos productos, como lo son: vehículos, perfumes, ropa, computadoras, celulares, entre otros.

Al hablar de arancel, necesariamente se debe hablar del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE). El Plan Estratégico (2015), nos refiere que la SENAE tiene por objeto el facilitar el comercio exterior y ejercer el control de la entrada y salida de mercancías, unidades de carga y medios de transporte por las fronteras y zonas aduaneras de la República, así como quienes efectúen actividades directa o indirectamente relacionadas con el tráfico internacional de mercancías; determinar y recaudar las obligaciones tributarias causadas por efecto de la importación y exportación de mercancías. Tiene competencia en todo el territorio ecuatoriano. La aduana tiene una vital importancia, no sólo porque debe responder a los objetivos fijados por los gobiernos, sino que también debe garantizar controles eficaces para asegurar los ingresos fiscales, el respeto de la legislación nacional, la seguridad y la protección de la sociedad. (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, s.f)

Complementariamente, en Ecuador es la COMEX quien tiene potestad de regular y reformar, lo concerniente a materia de aranceles. Los proyectos de reforma deben ser presentados ante esta entidad, y serán ellos quienes determinen la aprobación o no de la reforma. La COMEX es el organismo que aprueba las políticas públicas nacionales en materia de política comercial, es un cuerpo colegiado de carácter intersectorial público, encargado de la regulación de todos los asuntos y procesos vinculados a esta materia. (Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca, s.f.)

2.3. Tratados Comerciales.

Son acuerdos por medio de los cuales se genera una negociación con relación al aspecto comercial entre países, permitiendo que los productos de un país lleguen a otro con menos barreras de entrada, es decir, con facilidades, con exoneración de tributos que se cobren por la importación. Para efectos de la suscripción de los tratados, la Organización Mundial del Comercio ayuda a negociar estos acuerdos comerciales en el mundo.

Estos tipos de acuerdo se dividen en: TLC, ACE y Acuerdo de Asociación. El TLC se caracteriza por determinar una Zona de libre comercio, que permita una reducción progresiva de los aranceles entre los países suscriptores. Un ACE es un acuerdo bilateral que se restringe a determinados sectores. El Acuerdo de Asociación no solo se limita al aspecto comercial, sino que también se tratan temas de diálogo político y cooperación.

En un tratado comercial se distinguen 3 subdivisiones: Zona de libre comercio, Unión Aduanera, y Unión Económica. Los Tratados de Libre Comercio son pactos entre dos o más países que sirven para reducir las barreras de importación y exportación entre las partes. Las hay de 4 tipos: unilateral, bilateral, regional y multilateral. Es unilateral cuando un país decide por voluntad propia reducir las barreras para que pueda ingresar el comercio internacional, por ejemplo, reduciendo aranceles. Es bilateral cuando se reducen las barreras entre dos países. Es plurilateral cuando el acuerdo comercial lo conforman más de dos países, pero sin llegar a constituir todo el mundo. Es regional cuando hay acuerdos de liberalización comercial entre varios países que comparten una historia cultural, geográfica y económica. Se determina como multilateral a los acuerdos realizados por los países del mundo, llegando a entenderse como un proceso de liberalización comercial mundial.

Dentro de los temas más importantes que se tratan en los TLC se encuentran: el acceso a mercados, inversiones, servicios, compras del sector público, agricultura, propiedad intelectual, subsidios antidumping y derechos compensatorios, política de competencia y solución de controversias.

Puede existir un pensamiento conflictivo respecto a la soberanía del país, y existir un miedo de que, al tratarse de una negociación y planificación de acuerdos de parte y contraparte, se exijan condiciones que afecten a un país, sin embargo, eso no sucede en la realidad. Haciendo una retrospectiva al antes y después de suscribir acuerdos comerciales de países de América Latina, se puede deducir que existe un beneficio para la ciudadanía en primer lugar, y para el país como consecuencia colateral. Se beneficia a la producción nacional, permite que la economía abierta produzca un mayor atractivo empresarial, turístico y de recaudación estatal.

Este tipo de acuerdos permiten que los productos de las partes que suscriben el tratado tengan una mejor y mayor acogida de la producción en su exportación, ya que se establecen beneficios para la entrada de estos en los mercados extranjeros. Ecuador es un país con distintos tipos de climas, lo que beneficia a que sea productor y elaborador de grandes y diversos artículos que nutren el mercado nacional y que son de atractivo para el mercado extranjero.

2.4. Otras consideraciones.

El vehículo, desde que es fabricado en el exterior, pasa por varios rubros que terminan encareciendo el producto hasta llegar a ofrecerse en el mercado ecuatoriano. Al momento de adquirir un vehículo importado en Ecuador, no solo requiere de importancia el conocer cómo le afectan los impuestos y aranceles, sino que existen otros tipos de rubros que afectan al precio de venta final del mismo, estos son: costo de transporte internacional del vehículo, seguros, tasas, margen de ganancia de las casas comerciales, tasas de interés por préstamos bancarios, entre otros.

Para transportar un vehículo del país de origen hacia el nuestro se requiere pagar el costo que demanda el transporte de este, un seguro en caso de algún inconveniente durante el viaje. Al momento de llegar al país, sin contar los demás tributos antes mencionados, se debe pagar las tasas que requieran en el puerto marítimo. Luego, otro rubro que también representa un costo es el transporte desde el puerto a las distintas locaciones del país. Estos costos extras hacen que incremente, en mayor o menor medida, el precio final del vehículo.

Después al llegar a la casa comercial se determina el valor de venta al público incluyendo el margen de ganancia que siempre debe tener el vendedor. Estos valores que determinan cada casa comercial respecto a los vehículos que ofertan no sabemos si son sobre porcentajes razonables y regulados por la Ley, o si simplemente son puestos arbitrariamente por las casas comerciales.

En caso de que no se tenga el dinero para pagarlo de contado, se debe recurrir al préstamo bancario, en donde la misma concesionaria le ofrece al cliente el servicio con un banco aliado, o se tiene que buscar otra agencia bancaria, siendo que en ambos casos los porcentajes de interés que se manejan para otorgar un préstamo para la adquisición de un vehículo son altas, y eso, si bien no se lleva la concesionaria, termina aumentando el gasto que debe hacer el comprador.

Otro aspecto importante por señalar, aunque ajeno al ámbito tributario, pero que tiene una connotación al momento de la llegada de modelos de vehículos al país es respecto a la calidad de los combustibles. En el Ecuador, la calidad de la gasolina y diésel es pésima, y eso incide en que las casas comerciales puedan o no traer ciertos tipos de vehículos al mercado nacional. La tecnología se encuentra siempre en un constante desarrollo, es por ello que la parte más importante de un vehículo, como lo es el motor, también va mejorando y adaptándose a las condiciones contemporáneas. Actualmente existen varios vehículos que llevan motores mejorados que requieren una calidad optima de los combustibles, ya que especialmente han sido diseñados para un mejor desempeño, así como una menor contaminación al aire. Esto se lo hace bajo lo que se conoce como normativa europea sobre emisiones, el cual sirve para determinar ciertos límites permisibles sobre la emisión de contaminación que realizan los vehículos al momento de la combustión interna. Esta se diferencia mediante números que van en orden ascendente, siendo el número uno la primera normativa que se generó en años anteriores, hasta llegar actualmente a proponerse la numero siete.

2.5. Teoría del Liberalismo Económico.

Esta teoría defiende la idea de una economía de libre mercado, en la que sea el propio mercado el que se regule, y que exista poco o nulo intervencionismo del Estado. Se basa en un modelo donde según la oferta y la demanda, se determinan los precios de los

productos en el mercado. Que la llamada “mano invisible” permita el equilibrio del valor de un producto según su escasez o su acogida.

Según el economista Raúl Prebisch (1979), la esencia del liberalismo económico es también la libertad del individuo, la cual, guiada por el interés personal, permitiría conseguir claros objetivos concernientes al bien colectivo: eficiencia productiva y equidad distributiva, por una parte; y, por otra, la dispersión del poder económico mediante el juego de la competencia entre innumerables empresas.

Afirma que la forma con mayor probabilidad de garantizar el crecimiento económico, y por ende elevar los niveles de vida de la sociedad, es mediante la economía de mercado. La regulación en el sistema de precios lo harían los propios agentes económicos, en donde prima el interés personal por sobre el colectivo. De este modo las empresas podrán consolidarse en el mercado en función del atractivo que tenga para los compradores, y desapareciendo en caso de no poder mantenerse dentro del mercado competitivo. El problema que puede generar este tipo de teoría es que, en un mercado con cero regulaciones estatales, los agentes económicos que tengan gran poder económico serán los que dominen el mercado, por medio de prácticas anticompetitivas, desplazando a las pequeñas empresas hasta que estas desaparezcan, generando así un escenario de oligopolio o monopolio.

En la realidad no existen escenarios completamente extremos liberales o intervencionistas, sino que ambas se encuentran correlacionados en los países del mundo. En Ecuador existe una gran participación del Estado en el mercado. Para efectos de la presente investigación, hay una importante regulación del mercado automovilístico en nuestro país. Como se ha descrito anteriormente son varios los tributos que gravan a la importación de los vehículos en Ecuador, y que aumentan el valor de este hasta en más del 100%. Esto lo que hace es excluir a las personas, para que un determinado y minúsculo grupo de personas de la sociedad tenga los recursos suficientes para poder acceder a un vehículo con mejores prestaciones, y dejando que el resto de las personas tengan que buscar opciones más económicas, pero sacrificando seguridad, confort, calidad, y necesidad, por cuanto en algunos casos la gente compra el auto que le alcanza, mas no el que realmente requiere para sus necesidades básicas y laborales.

3. Elementos que inciden en el precio final de un vehículo.

3.1. Tributos que cargan a los vehículos.

Existen varios tributos que cargan a los vehículos, los cuales se analizará en los siguientes temas propuestos. Estas imposiciones se dividen en impuestos, aranceles y tasas, y que son reguladas por varios organismos gubernamentales como lo son el SRI, el SENA, y los GAD's.

3.2. Impuestos.

Como ya se había explicado al inicio del texto, los impuestos son aportes que deben realizar las personas naturales o jurídicas, en atención a los supuestos que se establezcan en la ley que se configuren como actos o hechos que manifiesten la capacidad contributiva de la persona. Dentro del análisis a los diversos tipos de impuestos que cargan a los vehículos importados en el Ecuador, se desarrollan los siguientes.

3.2.1. Impuesto a la salida de divisas.

Este impuesto, también conocido por sus siglas (ISD), es un tributo que se encarga de gravar los movimientos de divisas hacia el exterior, entendiéndose como tales a las transferencias, cheques, o dinero en efectivo. Debe ser pagado por todas las personas naturales, y sociedades privadas nacionales o extranjeras que realicen las transacciones determinadas en el artículo 6 del Reglamento para la Aplicación del Impuesto a la Salida de Divisas. El porcentaje establecido por concepto de este tributo es del 5% del monto total. Quienes se encuentran encargados de realizar la retención de estos valores son las entidades que pertenecen al Sistema Financiero Nacional, incluyendo también al Banco Central del Ecuador.

Ahora para ejemplificar cuánto representa este porcentaje que se debe pagar al momento de realizar el pago para la importación de los vehículos al Ecuador, se presentan unos cuantos escenarios:

- a. Se realiza la importación de un vehículo que cuesta \$20.000.
- b. Se realiza la importación de un vehículo que cuesta \$45.000
- c. Se realiza la importación de un vehículo que cuesta \$70.000

Para realizar el cálculo del porcentaje correspondiente al impuesto a la salida de divisas del literal “a” debemos hacer los siguientes cálculos matemáticos:

$\$20.000 * 5\%$ o en términos escritos veinte mil dólares multiplicado por cinco por ciento. Esta operación nos da un resultado de \$1.000.

Para realizar el cálculo del porcentaje correspondiente al impuesto a la salida de divisas del literal “b” debemos hacer los siguientes cálculos matemáticos:

$\$45.000 * 5\%$ o en términos escritos cuarenta y cinco mil dólares multiplicado por cinco por ciento. Esta operación nos da un resultado de \$2.250.

Para realizar el cálculo del porcentaje correspondiente al impuesto a la salida de divisas del literal “c” debemos hacer los siguientes cálculos matemáticos:

$\$70.000 * 5\%$ o en términos escritos setenta mil dólares multiplicado por cinco por ciento. Esta operación nos da un resultado de \$3.500.

3.2.2. Impuesto al valor agregado.

Este tributo, según lo establece el artículo 52 de la Ley de Régimen Tributario Interno, grava al valor de la transferencia de dominio o a la importación de bienes muebles de naturaleza corporal, en todas sus etapas de comercialización, así como a los derechos de autor, de propiedad industrial y derechos conexos; y al valor de los servicios prestados. El porcentaje determinado para este tributo es del 12%. El sujeto activo en este impuesto es el Servicio de Rentas Internas, el cual depositará lo recaudado en el Banco Central del Ecuador.

En el caso de los vehículos importados al Ecuador, el artículo 59 de la Ley de Régimen Tributario Interno dispone como base imponible para el cálculo del 12%, el resultado de sumar al valor en aduana los impuestos, aranceles, tasas, derechos, recargos y otros gastos que figuren en la declaración de importación.

3.2.3. Impuesto a los consumos especiales.

También conocido como ICE, es un tributo que grava a los servicios y bienes nacionales o importados que se encuentran detallados en la ley. En el caso de los servicios,

la base imponible sobre la que se realizará el cálculo correspondiente será el precio de venta al público sugerido por el prestador del servicio, menos el IVA y el ICE. En el caso de las mercancías importadas, el hecho generador se dará al momento de la desaduanización, siendo en la declaración de importación donde quedará el registro del ICE.

Para los bienes importados y fabricados, la ley dispone lo siguiente:

En caso de no existir precio de venta al público sugerido o precio referencial para bienes importados o fabricados, se deberán realizar los siguientes cálculos a efectos de obtener la base imponible:

a) Se calculará el ICE inicialmente en base al precio de venta del fabricante menos el IVA y el ICE o precio ex aduana, más el 30% de margen mínimo de comercialización;

b) Al precio de venta del fabricante menos el IVA y el ICE o ex aduana, se sumará el ICE calculado en las condiciones del literal anterior, así como el IVA correspondiente; y,

c) En caso de que el precio así obtenido conlleve a una tarifa más alta del impuesto, se deberán recalcular tanto el ICE como el IVA, hasta que dicho resultado no conlleve a una tarifa del ICE más alta.

Para los vehículos motorizados de transporte terrestre importados o fabricados, el artículo 197 numeral 4.1 establece que la base imponible será el precio de venta al público sugerido por el fabricante o importador menos el IVA y el ICE. Y se actuará según lo previsto en el numeral 4 en caso de no contar con precio de venta al público sugerido.

En el caso de la importación de los vehículos en Ecuador, estos tienen una tabla de referencia según el precio, la cual se muestra a continuación.

Base Imponible (valor del vehículo)	Porcentaje de Impuesto
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20.000	5%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20.000 y de hasta USD 30.000.	10%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 30.000 y de hasta USD 40.000.	15%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000.	20%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000.	25%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000.	30%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000.	35%

Para poder efectuar el pago del ICE en las mercancías importadas, este se lo hará mediante el documento único de importación, y el respectivo pago se deberá hacer con anterioridad al despacho de los bienes objeto del ICE por parte de la oficina de aduanas.

3.2.4. Impuesto al rodaje.

Este tipo de tributo se cobra como parte de los requisitos que requiere un vehículo en el Ecuador para que pueda circular por las vías legalmente. Antes era cobrado directamente por el Servicio de Rentas Internas, por cuanto es un impuesto, sin embargo,

a partir del 2018 se derivó la competencia a más de 40 cantones que tienen convenios con el SRI. Actualmente, el beneficiario de dicho impuesto son los cantones donde se requiera su cobro, o los GAD's municipales.

El cálculo del valor por concepto de este impuesto se hará en consideración de la tabla tarifaria contenida en el artículo 593 del COOTAD, misma que podrá ser modificada según la necesidad, mediante ordenanza municipal.

Tabla de la tarifa a cobrar dispuesta en el COOTAD.

Avalúo del vehículo	Tarifa a cobrar
De \$0 a \$1.000	\$0
De \$1.001 a \$4.000	\$5
De \$4.001 a \$8.000	\$10
De \$8.001 a \$12.000	\$15
De \$12.001 a \$16.000	\$20
De \$16.001 a \$20.000	\$25
De \$20.001 a \$30.000	\$30
De \$30.001 a \$40.000	\$50
De \$40.001 en adelante	\$70

Un ejemplo de valores distintos a los sugeridos por el COOTAD, lo encontramos en una ordenanza municipal de 2019-2020 del Distrito Metropolitano de Quito. En dicho

documento se encuentra como primer cálculo la tabla contenida en el COOTAD, sin embargo, se añade una segunda tabla que regirá para los vehículos que no entren dentro de los establecidos para la primera tabla.

Tabla tarifaria 2 de impuesto al rodaje.

Base Imponible (avalúo)		Tarifa sobre fracción básica	Tarifa sobre excedente
Desde US (\$)	Hasta US (\$)	Dólares US (\$)	Porcentaje
0	1.000,00	0,00	0,50%
1.000,01	2.000,00	5,00	0,55%
2.000,01	4.000,00	10,50	0,60%
4.000,01	6.000,00	22,50	0,65%
6.000,01	8.000,00	35,50	0,70%
8.000,01	12.000,00	49,50	0,75%
12.000,01	16.000,00	79,50	0,80%
16.000,01	20.000,00	111,50	0,85%
20.000,01	30.000,00	145,50	0,90%
30.000,01	40.000,00	235,50	0,95%
40.000,01	En adelante	330,50	1,00%

Es así como mientras en la tabla del COOTAD tenemos una tarifa fija establecida, en la segunda tabla de la ordenanza del DMQ, encontramos que se tiene un valor fijo según el avalúo del vehículo, sin embargo, se considera un porcentaje extra que se calculará en base al valor del excedente del avalúo.

3.2.5. Impuesto a la propiedad de un vehículo.

Este impuesto es administrado por el SRI, y su pago es anual. Lo pagan los propietarios de vehículos motorizados terrestres, sean estos públicos o privados. Es requerimiento en conjunto para la matriculación vehicular. Para poder calcular el valor a pagar por concepto de este tributo, la base imponible que se tomará en consideración es el avalúo del vehículo registrado en la base de datos del SRI. Una vez determinado el avalúo del automotor, se debe realizar el cálculo en base a la siguiente tabla tarifaria:

AVALÚO		TARIFA	
Desde USD (fracción básica)	Hasta USD	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

Para ejemplificar mejor esta tabla, se proponen 2 ejemplos.

a) El avalúo de un vehículo es de \$14.500.

Nos ubicamos en la fila de 12.001 hasta 16.000. Ya tenemos un primer valor fijo que es de \$140.

Ahora sobre el excedente que existe del avalúo que es de \$2.499, se debe obtener el valor realizando esta operación matemática: $2.499 \times 3/100$, dándonos un valor de \$74,97.

Finalmente tenemos que sumar el primer valor de \$140 más el segundo valor de \$74,97, obteniendo como valor a pagar del impuesto para ese vehículo \$214,97.

b) El avalúo de un vehículo es de \$64.000.

Nos ubicamos en la fila de 24.001 en adelante. Ya tenemos un primer valor fijo que es de \$620.

Ahora sobre el excedente que existe del avalúo que es de \$39.999, se debe obtener el valor realizando esta operación matemática: $39.999 \times 6/100$, dándonos un valor de \$2.399,94.

Finalmente tenemos que sumar el primer valor de \$620 más el segundo valor de \$2.399,94, obteniendo como valor a pagar del impuesto para ese vehículo \$3.019,94.

3.2.6. Fondo de desarrollo para la infancia.

Conocido por sus siglas FODINFA, este es un impuesto que paga el importador y que promueve la protección, integridad y cuidado de los niños, adolescentes y familias en situación de riesgo y emergencia. El porcentaje para pagar por este tributo es del 0.5% sobre la base imponible de la importación. Se calcula con él 0.5% del CIF (Cost, Insurance and Freight) o Costo, seguro y flete en español, sobre la base imponible de la importación. (Calendario Tributario)

3.3. Aranceles

El porcentaje de cobro para este tributo se lo hace mediante una tabla escalonada la cual comienza desde 5% hasta un máximo de 35%, el cual será determinado tomando en consideración el tipo de vehículo que se trata, así como del cilindraje de este. Al decir un

tipo de vehículo, se refiere a si se trata de un automóvil pequeño, mediano o grande, una camioneta, un camión, un bus, automotores agrícolas, entre otros y la capacidad de cilindraje de sus motores.

El Comex es el organismo encargado de emitir resoluciones en las que se aumentan, disminuyen o eliminan las partidas arancelarias de los diversos productos importados en el Ecuador. Así que, como medida unilateral, es por medio de esta entidad por la que se puede tratar las variaciones arancelarias respecto de los vehículos, mientras que, por medio de los acuerdos comerciales, pudiendo ser bilaterales o multilaterales, se pacta la liberación de aranceles para los productos que se determinen en el acuerdo.

3.4. Tasas.

Una característica de las tasas es que es una especie de ingreso público, que se cobra como concepto de un beneficio que tiene el sujeto pasivo, y que es regulado por la potestad que tiene dicha entidad pública. En los vehículos hay distintas tasas que se cobran, unas de un único pago como la que se cobra desde que llega el vehículo importado al puerto en Ecuador, y otros que se debe pagar anualmente para la matriculación del vehículo, como son las tasas ANT y las SPPAT, cuyos beneficiarios son el municipio y la SPPAT respectivamente.

El Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito (SPPAT) protege a todo ciudadano, ya sea conductor, pasajero o peatón, que sufra lesiones o lamentablemente fallezca en un accidente de tránsito, causado por la circulación de un vehículo a motor en el territorio ecuatoriano. Garantiza a la ciudadanía su derecho a recibir un servicio de salud inmediato y de calidad en todo el territorio ecuatoriano.

El valor será determinado al momento de la matriculación vehicular, en cuyo caso no representa un mayor valor a pagar. Como ejemplo se tiene el de un vehículo cuyo valor comercial al año 2016 superaba los \$70.000, y que por concepto de esta tasa tuvo que pagar un valor aproximado de \$60.

3.5. Tratados comerciales.

En materia de convenios internacionales, el Ecuador ha suscrito varios de ellos respecto a temas de tributación internacional. Se puede destacar los tratados bilaterales

que ha suscrito, por ejemplo, para evitar una doble imposición con países como Alemania, Catar, entre otros. Así también, por formar parte de la CAN, Ecuador atendió a normas supranacionales respecto a temas tributarios.

Para efectos del tema de la importación de los vehículos, es muy importante detallar que estos son tratados o convenios en temas comerciales, es decir que los Estados parte acuerdan generar beneficios o exenciones para que los productos de sus contrapartes entren con una menor o nula imposición arancelaria. Esto principalmente sirve para que se reduzcan las barreras de entrada a un mercado por parte de un producto o una serie de productos. De este modo la mercancía extranjera puede competir en los mercados nacionales con precios más competitivos.

Estos acuerdos pueden resultar beneficiosos o perjudiciales en la práctica. Uno de los peligros que se puede producir es que, los productos extranjeros desplacen del mercado a los productos nacionales, es decir, que los consumidores prefieran los productos importados por sobre los fabricados en nuestro país. Por otro lado, resulta beneficioso para los consumidores, ya que tienen más opciones para elegir sobre un mismo producto. También la competencia ayuda a que los productos que ya se ofertaron mejoren en su calidad o en su precio para poder mantenerse en el mercado, lo que beneficia a los consumidores.

Finalmente, operadores económicos que tengan poder de mercado sobre un producto o un sector, se verán amenazados con la inclusión de mercancía extranjera que sea su competencia directa, esto haría que el porcentaje del mercado se distribuya mejor, evitando los monopolios, e incluso generando más plazas de trabajo.

3.5.1. Tratados suscritos por Ecuador.

Actualmente el Ecuador tiene un acuerdo comercial con la Unión Europea que, para efecto de este análisis, se lo tratará desde la materia de importación de vehículos. Este acuerdo se firmó en el año 2016. La tarifa arancelaria para la importación de un vehículo, hasta antes del acuerdo iba desde el 5% hasta el 35%. Se acordó que, a partir del primer día de vigencia del acuerdo, se reduzca un 5% anual al arancel de los vehículos importados desde la Unión Europea hasta que la tarifa llegue al 0% en un periodo de desgravación que se determina según el tipo de vehículos. En el caso de los tractores, tractocamiones, buses, y motocultores, la desgravación será total e inmediata. Para los

camiones de más de 9,3 toneladas y de más de 20 toneladas, la desgravación será anual en un periodo de 5 años. Para vehículos livianos con inclusión de automóviles, vans, SUVs, el periodo de desgravación será de 8 años. Finalmente, para camiones livianos, ultralivianos, medianos y camionetas, el periodo de desgravación será de 10 años. (AEADE, 2016).

3.5.2. Tratados de relevancia que no han sido suscritos por Ecuador.

Dentro de los más importantes encontramos los convenios con Estados Unidos y con Asia. Se tomó como principales a este país y continente debido a que, fuera de la Unión Europea, de allí proviene una variedad de marcas de vehículos establecidos y afianzados en el mercado mundial y que con sus diversos modelos atienden a las distintas necesidades de los consumidores.

Un ejemplo de ello son las camionetas. Existe una mayor oferta de modelos y marcas de este tipo de vehículo de empresas estadounidenses y asiáticas, que van desde especificaciones para el trabajo duro del vehículo en terrenos agrestes, hasta versiones donde lo que se busca es tener un mayor confort de las personas en la cabina y una mejor conducción en carretera. Según la revista digital Ekos, entre enero y julio de 2021 las marcas de preferencia al momento de adquirir un vehículo en el Ecuador que se ubican en el top 10 se repartían entre: 1. Chevrolet, 2. Kia, 3. Hyundai, 4. Toyota, y 9. Nissan, por escoger las marcas fabricadas en países con los que no se tienen acuerdos comerciales.

Por otro lado, es de importancia celebrar tratados o convenios comerciales con el país y continente mencionados, debido a que muchas veces los modelos responden a una necesidad regional, por lo que modelos de vehículos de la Unión Europea no servirán para atender las necesidades de países como los de Latinoamérica. Así también cabe mencionar que en la actualidad los vehículos usan motores con tecnología nueva, que requiere de unos índices de calidad de combustible mejores para poder tener un mejor funcionamiento y reducir la contaminación ambiental. Desde este punto de vista, cada vez son menos las marcas y modelos de automotores que incluyen el uso de motores con tecnología antigua, que atienden la necesidad de países que aún no han mejorado la calidad de sus combustibles y que no pueden permitirse la entrada al mercado de vehículos con mejores características. Esto responde a recomendaciones del fabricante

para que el vehículo no sufra daños en el motor en un corto plazo. Debido a esta situación, es relevante tener más opciones de marcas que puedan suplir dicha falta.

3.6. Préstamos bancarios.

Jesús Huerta de Soto (2016) denomina tasa o tipo de interés al precio de mercado de los bienes presentes en función de los bienes futuros. El interés se verá reflejado como el precio que se debe pagar para obtener un número determinado de unidades monetarias, el cual deberá ser cancelado en el lapso determinado para ello. Este interés será determinado mediante un número porcentual anual.

Este tipo de transacciones también se consideran como un negocio dentro de un mercado el cual está constituido por los oferentes y los compradores. Basándose en la premisa antes mencionada, los oferentes son personas ahorradoras o que tienen bienes en el presente y que están dispuestos a dejar de usar esos bienes para entregarlos a los compradores, a cambio de recibir una compensación económica anual sobre lo entregado.

Las tasas de interés por concepto de préstamo bancario para la adquisición de un vehículo varían según el tipo de persona, sea natural o jurídica, el uso que se le vaya a dar al vehículo, así como el tipo de vehículo. No tiene el mismo interés el préstamo bancario para que una pyme pueda adquirir un vehículo que sirva para transportar los productos de su negocio, como la persona natural que solicita un préstamo para adquirir un automóvil con fines de uso familiar, recreativo. Estos porcentajes pueden ir desde un 9% hasta los 17% aproximadamente, según las condiciones de cada caso, y la entidad financiera que otorgue el préstamo.

3.7. Control gubernamental de los precios de venta al público de los vehículos.

Otro de los aspectos a considerar en el aumento al precio final de un vehículo es el margen de ganancia que debe tener la casa comercial que lo vende. En este punto es importante decir que, como todo negocio en un mercado, el precio debería ser regulado por la oferta y la demanda. Sin embargo, hay ocasiones en las que es necesario que el Estado establezca ciertos parámetros o un control, en este caso, sobre el porcentaje de ganancia que se debe incluir en el precio final, sobre todo cuando se trata de empresas internacionales poderosas.

Al realizar la respectiva investigación sobre cuál el control del Estado, así como cual es el margen de ganancias de una concesionaria en el Ecuador, no se encontró información efectiva sobre ello, sin embargo, se realizó un pequeño calculo tomando como base una tabla realizada por Toyota S.A, el cual es un estado de resultados integrales proyectado o esperado. En dicha tabla se toma en consideración los ingresos y pasivos totales, por lo que el cálculo realizado es sobre un margen anual de ganancia general.

Para efectos de la operación matemática se tomó un aproximado de los ingresos anuales, que representarían el cien por ciento, y se calculara el porcentaje de ganancia respecto a la utilidad neta anual. Quedando la regla de tres de la siguiente forma:

$$\$3'476.000(\text{utilidad neta anual}) \times 100\% / \$214'720.000(\text{ingresos anuales}) = 1.62\%$$

De este cálculo se desprende que el margen de utilidad general esperado en un año, para Toyota S.A es del 1.62%, lo cual podría considerarse como no tan influyente respecto al precio final en el vehículo, pero cabe recalcar que este es un porcentaje obtenido mediante una operación personal, mas no algo establecido como tal.

4. Análisis de derecho comparado en Latinoamérica.

Se buscará los tributos que gravan a los vehículos en países de la región y que servirán para tener un punto de referencia de la realidad regional respecto de la de Ecuador.

4.1. Legislación Colombiana.

En Colombia, por concepto de tributos a los vehículos, se paga el 19% de IVA general. En el caso de los vehículos denominados suv's o pick up's, se debe cancelar un porcentaje extra del 8%, que puede variar hasta 16% si el valor del vehículo supera los \$30.000.

Para poder matricular el vehículo también se debe cancelar lo que se conoce como impuesto vehicular. Los parámetros que se toman en consideración para determinar el valor de este impuesto son: por el avalúo comercial, la clase de vehículos, las especificaciones, y sobre la tarifa. Algo interesante que se desprende del pago de tributos en este país es que, al tener una moneda propia, su valor es inestable y fluctúa bastante, por lo que como un método de seguridad jurídica los importadores negocian un valor fijo del peso colombiano respecto del dólar para poder llevar sus importaciones.

4.1.1. Aranceles.

La tarifa establecida de arancel para la importación de vehículos tipo autos o camionetas es del 35%, y un 15% para los vehículos de transporte de pasajeros o de carga. Sin embargo, esta aplica solo a los importados con países con los que no se tiene un TLC, ya que gracias a estos acuerdos el arancel ha ido disminuyendo, llegando hasta un 0% en algunos casos.

4.1.2. Impuesto al Consumo.

Este tipo de impuesto se vio suprimido temporalmente por el Gobierno como un método de ayuda para la ciudadanía frente a la problemática de la pandemia a nivel mundial. Para este año se volvió a implementar este impuesto, teniendo una tarifa del 16% para los vehículos aéreos o terrestres

4.1.3. Impuesto de vehículos.

La tarifa se mantiene invariable anualmente, sin embargo, lo que sí cambia es el valor del precio de los vehículos que se tomará como base para calcular el impuesto. Para este año 2022 la tarifa queda de la siguiente forma:

Valor del vehículo (pesos colombianos)	Tarifa del Impuesto
Hasta \$50'954.000	1.5%
Desde \$50'954.000 hasta \$114'644.000	2.5%
Más de \$114'644.000	3.5%

4.1.4. IVA.

La tarifa general establecida en Colombia por concepto de este impuesto es del 19%. Se le denomina general debido a que hay circunstancias en las que la tarifa es nula o se reduce, y esto se debe a que hay bienes o servicios que entran en las categorías de

gravados, excluidos, exentos o no sometidos. Los gravados son los bienes o servicios que se encuentran catalogados como imposables al impuesto. Los excluidos son los que no se les aplica la imposición del impuesto por una disposición legal. Los exentos son los que se encuentran catalogados, pero bajo una tarifa del 0%. Y finalmente los no sometidos son los que no se encuentran considerados dentro de dicho régimen.

4.2. Legislación Peruana.

4.2.1. Impuesto vehicular.

Este se debe pagar durante un periodo de 3 años, y toma como base el cálculo del 1% del precio del automotor para su cobro anual.

4.2.2. Impuesto general a las ventas.

Conocido por sus siglas IGV, la página web del gobierno de Perú (2022) establece que este es un tributo que toma como base imponible el precio que se acordó cancelar cada vez que se contrata un servicio, así como cuando se compran bienes muebles. La tasa correspondiente a este impuesto es del 16%, al cual debe ser añadido un 2% correspondiente al impuesto de promoción municipal.

4.2.3. Impuesto selectivo al consumo.

Este tributo es semejante al Impuesto a los consumos especiales que se impone en Ecuador, ya que su finalidad es desalentar el consumo de ciertos productos por tener una incidencia negativa en la sociedad. Aunque otro factor por el que aplica el cobro de este impuesto es respecto a compradores que reflejan tener una mayor capacidad adquisitiva. En el año 2021, los vehículos a gasolina pagaban el 10%, mientras que los vehículos a diésel pagaban el 20%. Sin embargo, en la actualidad el gobierno peruano está anunciando nuevas medidas de flexibilización en el sector automotriz y de combustibles, esto debido a la situación vigente de la guerra entre Rusia y Ucrania que ha detonado un incremento en el precio del crudo, y por consiguiente de los combustibles y derivados.

4.2.4. Arancel.

No se puede determinar un porcentaje de arancel fijo respecto de la importación de un vehículo en otro país, esto debido a que el Perú ha firmado diversos tratados y acuerdos

de libre comercio con varios países de forma bilateral, así como con la Unión Europea. Es por ello que, dependiendo de las características del modelo del vehículo, y su procedencia, el porcentaje puede variar de entre un 6% a un 12%.

4.2.5. Impuesto de promoción municipal.

Este impuesto sirve para financiar el FONCOMUN, que significa Fondo de Compensación Municipal. El objetivo de este es incentivar la inversión en las municipalidades del país, prestando especial atención a las que se encuentran en sectores marginales y rurales. Por concepto de este tributo se cobra el 2% sobre la misma base imponible que el impuesto general a las ventas. Este impuesto se adhiere al mencionado, y se rige bajo sus reglas.

4.3. Legislación Argentina.

4.3.1. IVA.

El valor correspondiente a este rubro, desde el año 1995 es de 21%. Sin embargo, en el campo vehicular, los denominados pick-ups, así como otros vehículos comerciales, reciben una rebaja en el IVA reduciéndolo a un 10.5%. Esto sucede porque a este tipo de vehículos se los considera como herramientas de trabajo.

4.3.2. Impuestos internos.

Conocidos popularmente como “impuesto al lujo”, se incluyen dentro de esta imposición a los vehículos cuyo valor comercial es mayor a \$30.000 dólares americanos aproximadamente. Se tiene una escala, la cual en la primera se impone un 20% para los que se encuentran al principio, mientras que, para vehículos más caros, el gravamen aumenta al 35%.

4.3.3. Arancel.

En Argentina el arancel difiere respecto de donde y como se realice la importación de los vehículos, es decir, si importa de acuerdo a las directrices de la Mercosur o de países con los que se tenga acuerdos comerciales, la tarifa será reducida o nula, mientras que el arancel general para los demás se estableció en 35%.

4.4. Legislación Mexicana.

4.4.1. IVA.

El porcentaje que se cobra por concepto de este rubro es del 16%. Cabe resaltar que México tiene varias plantas de ensamble de vehículos, por lo que este impuesto será cobrado en un primer instante a las partes y elementos necesarios para el ensamblaje de los automotores. Por otro lado, según análisis de varios medios de comunicación del país, se añadirá al precio final el IVA que sea cobrado por concepto de transporte de la planta de ensamble a las distintas concesionarias, y por concepto de la contratación de seguro cuando el vehículo sea adquirido mediante crédito.

4.4.2. ISAN.

De sus siglas se desprende que es “Impuesto sobre autos nuevos”. Este es un impuesto que se paga por el acceso definitivo de un vehículo nuevo al territorio mexicano. Su tarifa varía en cada periodo, por lo que para el año 2022 se implementó una que toma como base imponible el valor comercial del vehículo desde los \$0 hasta los \$28.000 y en adelante, teniendo que pagar un valor fijo de \$1.748,82 para el vehículo que cueste \$28.000, y sobre los excedentes en cada categoría comienza en un 2% hasta alcanzar el 17%.

5. Conclusiones/Recomendaciones

5.1. Conclusiones

Después de conocer los distintos tipos de tributos que se cobra en Ecuador, referente a la compra de un vehículo importado, y de examinar brevemente su origen histórico y realidad actual, se tiene un mejor conocimiento sobre cuáles y en qué medida afectan cada uno de estos tributos al precio de venta final de un automóvil.

Se pudo corroborar que los tributos que inciden en mayor medida en una carga excesiva de impuestos son el ICE, y el arancel, seguidos finalmente por el IVA. Tomando como ejemplo un vehículo que su valor sea de \$40.000, al importarlo se deberá pagar más del 50% solo por concepto de los 3 tributos mencionados, sin considerar otros costos e impuestos que se deben cancelar para que un vehículo pueda ser usado en el país.

Al investigar sobre los aranceles se pudo denotar que estos sirven como medida de protección de la producción comercial nacional por sobre la extranjera importada, y que para que existan aranceles más bajos o nulos, se necesita de acuerdos comerciales con otros países. Estos acuerdos son de beneficio entre las partes, ya que los productos que establezcan entraran con menos barreras, es decir pagando un menor arancel, lo que permitiría el aumento en la exportación de productos nacionales que tengan una gran acogida en los mercados tratados. Actualmente, referente al mercado de los vehículos, el Ecuador mantiene un acuerdo comercial con la Unión Europea, por lo que cada año se acordó la reducción de puntos porcentuales de los aranceles de los vehículos importados desde los países que conforman la UE. Esto ha permitido que una variedad de vehículos europeos acceda a un arancel considerablemente menor respecto a lo establecido en las tablas ordinarias.

Al analizar la situación tributaria vehicular con otros países de la región se pudo comparar información, tipos de tributos, y su situación de acuerdos comerciales internacionales, lo que arrojó como resultado la conclusión de que Ecuador tiene una de las mayores incidencias impositivas en la importación vehicular sobre los demás países, y que varía dependiendo las características de los vehículos, la existencia o no de acuerdos comerciales, y tributos internos de cada país.

Sobre el ICE aplicado a los vehículos. Se entiende cual es la perspectiva para el cobro de este impuesto, ya que como otros de los productos que se encuentran dentro de esta categoría de tributo, los automóviles representan un peligro en términos sociales-ambientales debido a la contaminación que generan, y el eliminar este tributo solo haría que el campo automotor del país aumente considerablemente, haciendo que exista una contaminación mucho mayor. Esto no solo tiene una consideración ambiental, sino también en el campo de la salud y red vial. La salud de las personas podría verse atentada por cuanto, a mayor cantidad de vehículos se encuentren en circulación en las vías, mayor será el smog que se genere, pudiendo generar afectaciones para cada persona. Por otro lado, podría verse afectada la red vial del país, por cuanto existiría mayor cantidad de vehículos en las calles, haciendo que exista un aumento en el tráfico en sectores conflictivos, en horarios donde existe mayor circulación de vehículos, y en días de descanso o feriado.

Las consecuencias negativas que podría tener la disminución exponencial de los tributos para la importación de vehículos se verían subsanada en un futuro con la implementación de la tecnología eléctrica en los vehículos, reemplazando a los motores a combustión. Actualmente los vehículos eléctrico o híbridos gozan de una exoneración en los tributos, sin embargo, el país aún no se encuentra en condición como para poder constatar un cambio significativo de los vehículos a gasolina por los eléctricos. Una vez que el gobierno adopte medidas que permitan la expansión de electrolinerías a nivel nacional, y que la electricidad producida permita el abastecimiento controlado para todos sus usos, es en ese momento que se podrá comenzar a ver una migración respecto de las preferencias vehiculares.

Como contramedida al campo vehicular a gasolina, una vez que se den las vías para el cambio generacional de los automóviles, se podrían implementar varios tributos sobre los combustibles fósiles y sobre los vehículos a gasolina, haciendo que se desincentive su uso, teniendo que cambiar poco a poco a la nueva realidad del momento.

5.2. Recomendaciones

Se debería analizar la implementación de más acuerdos comerciales que ayuden a la disminución de los aranceles a los vehículos con países estratégicos, siendo estos principalmente Estados Unidos y Japón. Se recomienda como prioridad estos países ya que son la cuna de una variedad de marcas que se han mantenido en el mercado durante varias décadas, y sobre todo ofrecen distintos modelos de vehículos que se adecuan a las condiciones viales que se tiene en el país.

Por otro lado, analizando los impuestos internos, se podría realizar reducciones en el ICE o en el IVA. Sobre el ICE, como se menciona anteriormente en las conclusiones, podría ser objeto de un análisis para su eliminación dentro de dicha categoría, ya que representa una carga bastante alta para vehículos cuyo valor de compra es alto. Finalmente sobre el IVA, podría generarse un tarifa preferencial de cobro de este impuesto para los vehículos, que sea menor.

Es mediante estas propuestas que se visualiza la viabilidad en la reducción de los tributos, y así permitiendo que las personas puedan tener acceso a mayor cantidad de vehículos y marcas a precios mas razonables, que se ajusten a las necesidad de cada uno. Así también no se debe dejar de mencionar asuntos como la mejora de los combustibles

para que haya una mejor acogida de vehículos con motores desarrollados bajo tecnología nueva. Y sin olvidar que, una vez que el país se encuentre en las condiciones de poder implementar estaciones de carga eléctrica en todo el país, se pueden adoptar medidas impositivas para incentivar a la compra y uso de vehículos eléctricos, y de este modo preparar un cambio de los vehículos a combustión de forma progresiva, para que la ciudadanía no se vea afectada desde un inicio.

6. Referencias Bibliográficas

- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2016). *Beneficios del acuerdo comercial con la Unión Europea*. Recuperado de http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2016/12/Acuerdo-comercial-UE_AEADEFnl.pdf
- Asociación Latinoamericana de Integración. (s.f). *Glosario básico de la ALADI*. Recuperado de <http://www2.aladi.org/nsfaladi/vbasico.nsf/1ed4a9f9b2b8176983256937003ee6b8/be588f3067685cbc032574a2005ae3a1?OpenDocument>
- Benítez, M. (2009). *Manual tributario*. Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Bravo, J. (2010). *Fundamentos de derecho tributario*. Editorial Jurista.
- Calendario Tributario. (s.f). *¿Qué es el Impuesto de importación?*. Recuperado de <https://calendariotributario.org/ec/impuesto-de-importacion/>
- Fuenmayor, A. (2017). *Impuestos directos e indirectos y su repercusión en las operaciones comerciales de las personas naturales no obligadas a llevar contabilidad* [Trabajo de Titulación, Universidad Técnica de Machala]. Repositorio digital de la Universidad Técnica de Machala. Recuperado de <http://repositorio.utmachala.edu.ec/bitstream/48000/10164/3/ECUACE-2017-CA-DE00474.pdf>
- Guerra, E. (2012). *El régimen tributario ecuatoriano*. Corporación de Estudios y Publicaciones.
- Huerta, J. (2016). *Dinero, crédito bancario y ciclos económicos*. Unión Editorial.
- Jiménez, R. (2011). *La progresividad de los tributos y su impacto en la economía de los hogares ecuatoriano 2001-2011* [Trabajo de grado de diplomado, Universidad Politécnica Salesiana]. Repositorio institucional de la Universidad Politécnica Salesiana. Recuperado de <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/1785/18/UPS-GT000251.pdf>
- Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (s.f.). *COMEX*. Recuperado de <https://www.produccion.gob.ec/comex/>

- Organización Mundial del Comercio. (s.f.). *Aranceles*. Recuperado de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tariffs_s/tariffs_s.htm#:~:text=Los%20derechos%20de%20aduana%20aplicados,de%20ingresos%20para%20los%20gobiernos
- Prebisch, R. (1979). *Las teorías neoclásicas del liberalismo económico*. Revista de la CEPAL, 171-193. Recuperado de https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/11908/275_es.pdf?sequence=2&isAllowed=y
- Reaño, R. (2010). *Tributación Aduanera*. Palestra Editores.
- Servicio de Rentas Internas. (s.f.). *Servicio de Rentas Internas del Ecuador*. Recuperado de <https://www.sri.gob.ec/que-es-el-sri#:~:text=El%20Servicio%20de%20Rentas%20Internas,casi%20total%20de%20cultura%20tributaria>.
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2015). *Plan estratégico*. Recuperado de https://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/tra/k_ago_2015_PlanEstrategico.pdf
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (s.f.). *Organización Mundial de Aduana*. Recuperado de <https://www.aduana.gob.ec/organizacion-mundial-de-aduana-oma/>
- Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito. (s.f.). El SPPAT protege a la ciudadanía ecuatoriana. Recuperado de <https://www.protecciontransito.gob.ec/servicios/el-sppat-protege-a-la-ciudadania-ecuatoriana/>
- Servicio Público para Pago de Accidentes de Tránsito. (s.f.). Preguntas frecuentes sobre las protecciones que brinda el SPPAT. Recuperado de <https://www.protecciontransito.gob.ec/servicios/preguntas-frecuentes-sobre-las-protecciones-que-brinda-el-sppat/#:~:text=El%20Servicio%20P%C3%ABlico%20para%20Pago,motor%20en%20el%20territorio%20ecuatoriano>.

7. Bibliografía

- EKOS. (2021). Las 10 marcas de vehículos más vendidos en Ecuador, enero a julio de 2021. Recuperado de <https://www.ekosnegocios.com/articulo/las-10-marcas-de-vehiculos-mas-vendidos-en-ecuador-enero-a-julio-de-2021>
- Gracida, A. (2021). Tarifa para determinar el ISAN para 2022. Recuperado de: <https://www.taxtodaymexico.com/tarifa-para-determinar-el-isan-para-el-ano-2022/>
- Ministerio de Economía y Finanzas. (s.f.). Fondo de Compensación Municipal. Recuperado de https://www.mef.gob.pe/es/?option=com_content&language=es-ES&Itemid=101318&lang=es-ES&view=article&id=450
- SUNAT. (s.f). Tratamiento arancelario por subpartida nacional. Recuperado de: <http://www.aduanet.gob.pe/itarancel/arancelS01Alias>
- TOYOTA S.A. (2021). Circular de oferta pública. Recuperado de <https://www.bolsadequito.com/uploads/mercados/emisores/prospectos/Q-Z/TOYOTA%20DEL%20ECUADOR/PAPEL%20COMERCIAL/TOYOTA%20PCO%202021.pdf>