

Análisis de la recaudación del impuesto a los vehículos motorizados en la ciudad de Machala, periodo 2013-2017

**Propuesta de artículo presentado como requisito
para optar al título de:**

Magíster en Contabilidad y Finanzas

Por la estudiante
Ruth Cecilia Aguirre Álvarez

Bajo la dirección de:
Mario Jacinto Abambari Arévalo

**Universidad Espiritu Santo
Facultad de Postgrado
Guayaquil - Ecuador**

Analysis of the collection of the Tax on Motor Vehicles in the city of Machala
(2013 - 2017)

Ruth Cecilia Aguirre Álvarez¹
Mario Jacinto Abambari Arévalo²

Resumen

Este trabajo analiza objetivamente el análisis a la recaudación del impuesto a los vehículos motorizados (IVM), en la ciudad de Machala, durante los años 2013 al 2017, con la finalidad de sistematizar el contexto de este impuesto, evaluar los resultados de la recaudación tributaria en el área automotriz en la ciudad de Machala, analizar el comportamiento de las ventas antes y después de la vigencia del impuesto y evaluar la eficiencia recaudatoria del mismo. Para llegar al objetivo, se realizó una investigación a través de fuentes de información primaria como libros, rendiciones de cuenta, leyes, y otros estudios que analicen el tema a nivel nacional y provincial. Adicionalmente se recopiló información de fuentes secundarias a través de encuestas a una muestra representativa de contribuyentes como empresas y dueños de negocios de venta de vehículos motorizados, información para el análisis del comportamiento de la comercialización antes y después de este impuesto. Con los resultados obtenidos se conoció que el (IVM) ha sufrido variación a través de los años, el Servicio de Rentas Internas ha obtenido ingresos por este impuesto, pero no los esperados, por varias causas como, los altos precios de vehículos motorizados, alza de aranceles en las importaciones, entre otras. Situación que causó una afectación, como la baja comercialización de vehículos motorizados, y problemas financieros a nivel local, por lo que es necesario que el gobierno realice los cambios necesarios. Partiendo de este estudio se puede justificar correctivos, pues es evidente que existen problemas originados por las variaciones del mismo.

Palabras clave: Impuesto, recaudación, vehículos motorizados.

Abstract

This paper objectively analyzes the analysis of the collection of motor vehicle tax (IVM), in the city of Machala, during the years 2013 to 2017, in order to systematize the context of this tax, evaluate the results of tax collection in the automotive area in the city of Machala, analyze the behavior of sales before and after the validity of the tax and evaluate the collection efficiency of the same. To reach the objective, research was carried out through primary information sources such as books, account renditions, laws, and other studies that analyze the issue at the national and provincial levels. In addition, information was collected from secondary sources through surveys of a representative sample of taxpayers such as companies and business owners selling motorized vehicles, information for the analysis of the marketing behavior before and after this tax. With the results obtained it was known that the (IVM) has undergone variation, over the years, the Internal Revenue Service has obtained income from this tax, but not the expected, for several reasons, such as the high prices of motor vehicles, increase in tariffs on imports, among others. Situation that caused an affectation, such as the low marketing of motor vehicles, and financial problems at the local level, so it is necessary for the government to make the necessary changes. Starting from this study it is possible to justify corrective ones, since it is evident that there are problems originated by the variations of the same one.

Key words: Income tax, motorized vehicles, taxpayers

¹ Ingeniera Comercial en Contabilidad y Auditoría, Universidad Espíritu Santo – Ecuador. E-mail ruthaguirre@uees.edu.ec

² Economista, Maitrise en Administration des Affaires, Doctor en Ciencias Pedagógicas, tutor externo Universidad Espíritu Santo – Ecuador. Email: mabambari@hotmail.com

INTRODUCCIÓN

Antecedentes:

Los impuestos constituyen una de las fuentes de ingresos que permiten financiar el presupuesto general del estado del Ecuador, estos ingresos provienen de la recaudación que realizan las entidades u organismos públicos y son considerados como ingresos permanentes debido a que no disminuyen la riqueza nacional. (Amador Zambrano, 2017).

Entre las fuentes tributarias con las que cuenta actualmente el estado ecuatoriano está el Impuesto a la propiedad de vehículos motorizados (IPVM) de transporte terrestre, que debe ser pagado de forma anual y está dentro de la matriculación vehicular. (Servicio de Rentas Internas S.R.I., 2018).

Ecuador forma parte del Centro Interamericano de Administraciones tributarias (CIAT), organismo internacional, sin fines de lucro que provee asistencia técnica especializada para la actualización y modernización de las administraciones tributarias; este centro ha promovido diversos modelos de política fiscal, permitiendo que varios países mejoren en su gestión impositiva. (Centro Interamericano de Administraciones Tributarias, 2018)

En el año 2007, con la nueva constitución de la república del Ecuador, empezaron las reformas tributarias y así se empiezan a implementar nuevos impuestos que regirían de acuerdo al Plan Nacional del Buen Vivir. (Cepeda, 2015)

Con la implantación del impuesto a los vehículos motorizados, a partir del año 2001, todos los vehículos destinados al transporte terrestre de personas o carga, tanto de uso particular como de servicio público, cancelan este tributo en el pago de la matrícula anual vehicular.

El Impuesto a los vehículos motorizados constituye un impuesto importante dentro de los sistemas tributarios del Ecuador, pues tiene una normativa que brinda exenciones, exoneraciones especiales para los diferentes tipos de contribuyentes, de acuerdo al tipo de vehículos y su actividad económica sea pública o privada, aplicando de esta manera la equidad. (Ley del Impuesto a los Vehículos Motorizados, 2001)

Existe varios puntos de vista acerca del impuesto a los vehículos motorizados, ya que en Ecuador los vehículos están grabados bajo dos normas legales que son: el Impuesto a los vehículos motorizados, administrado por el Servicio de Rentas Internas (Administración Central) y el impuesto sobre los vehículos, administrados por los municipios, cada organismo se sujeta a dos normas tributarias distintas, como lo son la Ley Orgánica de Régimen Municipal y la ley de Reforma Tributaria. (Coello, Tamayo, 2010).

La presente investigación tiene como finalidad el análisis de la recaudación del impuesto a los vehículos motorizados en la ciudad de Machala, durante los últimos cinco años, tomando como base fundamental tres aspectos clave: El primero, el análisis del impuesto a los vehículos motorizados; en

segundo lugar la evaluación de los resultados de la recaudación tributaria en el área automotriz en la ciudad de Machala durante los años 2013 al 2017; comparando las estimaciones con las ejecuciones; en tercer lugar analizar el comportamiento de las ventas, antes y después de la vigencia de impuesto, para esto se analizará brevemente la dinámica comercial de automotores nuevos en la ciudad de Machala; y finalmente evaluar la eficiencia recaudatoria del impuesto a los vehículos motorizados lo que se obtendrá luego de un análisis particularizado que buscará determinar la eficiencia o no de las recaudaciones de este tributo, considerando la dinámica comercial y la incidencia que el impuesto podría tener en la economía de la zona de influencia que es objeto de estudio.

El problema de la investigación nace de la necesidad de evaluar el cumplimiento del objetivo de este tributo y la incidencia que el mismo podría tener en los niveles de comercialización de automotores nuevos en la ciudad de Machala; en la provincia de El Oro, donde se puede apreciar de manera preliminar la disminución de ventas en relación a los años anteriores, según argumentan quienes importan vehículos nuevos.

Una forma de obtener respuestas a las inquietudes formuladas dentro de la investigación, es realizando un análisis de todos los aspectos políticos, económicos, sociales y aplicando técnicas de investigación a los representantes

de las casas comerciales de la ciudad de Machala que es la zona a estudiar.

El desarrollo de esta investigación gira entorno a la implementación de la Ley del Impuesto a los vehículos motorizados (IVM), cuyo origen se remonta al 14 de mayo del 2001, y su reglamento entra en vigencia a partir del 23 de noviembre del 2001.

Es muy importante hacer notar la percepción negativa que tienen los sujetos pasivos respecto al pago de impuestos al adquirir cualquier bien, en especial si se trata de vehículos, ya que estos influyen en la economía de la clases sociales.

Objetivo general:

Analizar la recaudación del impuesto a los vehículos motorizados en la ciudad de Machala, periodo 2013-2017.

Objetivos específicos:

- Sistematizar el contexto del impuesto a los vehículos motorizados.
- Evaluar los resultados de la recaudación tributaria en el área automotriz en la ciudad de Machala durante los años 2013 y 2017.
- Analizar el comportamiento de las ventas, antes y después de la vigencia de impuesto.
- Evaluar la eficiencia recaudatoria del impuesto a los vehículos motorizados.

De acuerdo al planteamiento del objetivo principal, este estudio busca realizar un análisis de la recaudación del impuesto a los vehículos motorizados en la ciudad

de Machala, periodo 2013-2017, para lo cual, se presenta un análisis del contexto de la ley de los impuestos a los vehículos motorizados y su reglamento.

También se evalúa los resultados de la recaudación tributaria en el área automotriz tomando en cuenta lo presupuestado y lo recaudado, para esto se presenta el análisis del comportamiento comercial como fuente del tributo antes y después del impuesto.

Y finalmente la medición del impacto en la comercialización y recaudación del impuesto.

De acuerdo a lo expuesto se puede notar claramente los diversos escenarios que plantea esta investigación y el aporte que se logrará con el análisis del mismo, en función a la información recolectada.

METODOLOGÍA

El diseño metodológico utilizado en este estudio se sustenta en lo que señalan Hernández, Fernandez, Baptista, que indican que la investigación es un conjunto de procesos sistemáticos, críticos y empíricos que se aplican al estudio de un fenómeno. (Hernández, Fernandez, Baptista, 2010).

En cada estudio investigativo se debe aplicar uno o varios enfoques de investigación, dándole el nombre de enfoque a aquellos conjuntos de procesos y perspectivas que se emplean para evaluar o analizar durante el proceso investigativo, entre estos

están: El enfoque cuantitativo, el enfoque cualitativo y mixto. Estos enfoques emplean procesos cuidadosos, metódicos y empíricos en su esfuerzo para generar conocimiento, por lo que la definición previa de investigación se aplica a los dos por igual, y utilizan, en términos generales, cinco fases similares y relacionadas entre sí. (Hernández, Fernandez, Baptista, 2010)

Esta investigación busca analizar la recaudación del impuesto a los vehículos motorizados en la ciudad de Machala, el enfoque del estudio es mixto porque se miden datos relacionados con las recaudaciones, tratamiento de información recabada en las encuestas y es cualitativo porque da a conocer cuál es el análisis, de la recaudación del impuesto de acuerdo a lo presupuestado versus lo recaudado y de qué manera influyó la comercialización de los automotores.

Es de gran importancia mencionar las fuentes de información que facilitan la base de la investigación, tanto las fuentes secundarias o bibliográficas; así como las primarias.

Los tipos de investigación que se utilizan en la presente investigación son:

Investigación descriptiva: porque busca especificar propiedades, características y rasgos importantes del fenómeno que se analiza. Los estudios descriptivos son útiles para mostrar con precisión los ángulos o dimensiones de un fenómeno,

suceso, comunidad, contexto o situación. (Hernández, Fernandez, Baptista, 2010).

Es de tipo explicativa porque enseña el manejo del impuesto y su comportamiento desde sus inicios y durante el periodo de estudio, para un mejor entendimiento del objeto de la investigación.

Obviamente, es de tipo exploratoria, porque este tipo de investigación ayuda a identificar conceptos promisorios y prepara el terreno para nuevos estudios relacionados con el tema de investigación como lo es el análisis de la recaudación tributaria del impuesto a los vehículos motorizados en la ciudad de Machala.

En la ciudad de Machala, existen alrededor de 70 empresas formales dedicadas a la comercialización de automotores nuevos, lo cual constituiría el universo; de éstos se tomará una muestra no aleatoria de 30 empresas, a las que se aplicará una encuesta.

El instrumento contiene preguntas con respuesta de opción múltiple y se evaluará con la aplicación de la herramienta de medición "escala de Likert" que sirve para medir actitudes y conocer el grado de conformidad. Tal como lo muestra el Anexo 1.

De acuerdo a lo explicado anteriormente se determina que el diseño de la investigación está ligado por la revisión de varias fuentes de información, como documentos, artículos científicos, publicaciones, rendición de cuentas, informes, estudios,

ponencias, leyes, normas y bibliografía con respecto al tema estudiado; toda esta revisión, se complementa con la información primaria la misma que se obtiene de la aplicación del instrumento señalado anteriormente que es la encuesta.

El objeto de estudio está enfocado al análisis de la recaudación del impuesto a los vehículos motorizados en la ciudad de Machala, durante los años 2013 al 2017.

El instrumento utilizado para la medición de resultados debe ser confiable y eficaz, y debe permitir cumplir los objetivos de esta investigación.

Esto con la finalidad que se asegure la obtención de las opiniones y puntos de vista de la colectividad inmersa en esta temática; es decir que se va a medir lo que en realidad se busca evaluar y que los procesos sean los adecuados para que se justifique la aplicación de la investigación en el estudio.

Para la ejecución de la encuesta se aplicó los siguientes puntos:

- Desarrollo del instrumento de investigación.
- Planificación de recolección (zonas, personas, horario y discurso).
- Aplicación de la prueba piloto,
- Rediseño del instrumento de investigación.
- Aplicación de encuestas.
- Tabulación de la información y transcripción de opiniones.
- Análisis de información.
- Presentación de información.
- Desarrollo de conclusiones.

REVISIÓN DE LA LITERATURA

Sistema tributario.

En términos generales, al hablar de sistema tributario se refiere a un conjunto de gravámenes que deben aplicarse como partes integrantes de un todo, ya que cualquier grupo de impuestos que se establezcan y apliquen por un determinado poder se denomina sistema tributario; el cual, implica cierta coordinación de los diferentes impuestos entre sí con el sistema económico dominante y con los fines fiscales y extra fiscales de la imposición. (Cevallos Vaca, 2011)

A nivel mundial el sistema tributario varía, por ejemplo, en la actualidad Estados Unidos es uno de los países con el impuesto de sociedades más elevado, del 35%, según datos de Deloitte, revista de ranking financiero. (Deloitte, 2017)

En los países en desarrollo, en los que las fuerzas del mercado están adquiriendo un papel cada vez más destacado en la asignación de recursos, el sistema tributario debe ser lo más neutral posible, con el objeto de minimizar la interferencia en el proceso de asignación. El sistema también debe contar con procedimientos administrativos simples y transparentes, de manera que resulte obvio cuando el sistema no está cumpliéndose en la forma en que fue ideado. (Tanzi, 2001).

A nivel mundial, en el modelo ideal, las tres principales bases tributarias conocidas: ingreso, consumo y patrimonio, se repartirían de acuerdo con el principio de movilidad de esas bases y de modo

de establecer una relación más estrecha entre el contribuyente y el poder público encargado de su administración. (Resende, 2001)

Este nuevo escenario ha permitido implementar modelos de gestión de riesgos basados en el perfilamiento de los contribuyentes. Los perfiles de riesgo se construyen en función de análisis cuantitativos y cualitativos que consideran la probabilidad de ocurrencia y el posible impacto de los riesgos identificados.

La mayoría de las administraciones tributarias han buscado integrar estos modelos a sus procesos de fiscalización. Las plataformas informáticas sobre las que se desarrollan los modelos de riesgo utilizan las más sofisticadas técnicas estadísticas. Hoy, por ejemplo, son tiempos del análisis predictivo que involucra modelación, aprendizaje automatizado e inteligencia artificial y "minería de datos". La idea es identificar patrones de comportamiento del contribuyente y, con ello, potenciales riesgos para la administración tributaria. (Moran & Pecho, 2016).

Puede señalarse con cierta seguridad, que la política tributaria de los países de América Latina ha estado determinada en parte por los distintos, contextos macroeconómicos que fueron enfrentando estas economías a lo largo de las últimas cinco décadas, como se señala en la siguiente tabla.

Tabla N° 1

Evolución de la estructura tributaria promedio en América Latina (décadas 1960-2014) (En porcentajes del PIB).

Tipo de Impuesto	1960-69	1970-79	1980-89	1990-99	2000-09	2010-14
Renta y Patrimonio (Directos)	3,47	3,77	3,79	3,41	4,48	5,60
Bienes y servicios (Indirectos)	3,02	4,47	5,34	6,50	7,83	8,22
donde IVA	...	2,24	3,03	4,26	5,57	6,27
Comercio internacional (Aduaneros)	3,06	3,09	2,57	1,92	1,33	0,98
Resto de tributos	0,65	1,05	0,92	0,52	0,59	0,52

Fuente: Historia de los impuestos durante los últimos cincuenta años en América Latina, Morán y Pecho, 2006).

Como se puede visualizar en la tabla 1, se presenta las tendencias que se han dado a través de los años, como por ejemplo el ascenso de los impuestos indirectos internos y la incidencia creciente del IVA, la caída en la recaudación derivada de impuestos sobre el comercio internacional, y la estabilidad / estancamiento que, durante más de cuatro décadas, mostró la imposición directa como fuente de recursos tributarios a nivel regional además de su notable incremento en años recientes. (Moran & Pecho, 2016)

Lo que nos indica que las reformas tributarias neoliberales alentadas por el consenso de Washington apartaron al Impuesto Sobre la Renta (ISR), y a la imposición directa en general del centro de la escena tributaria y fiscal. Durante esos años tomó fuerza, entre la mayoría de los analistas y autoridades de los países, la creencia de que elevadas tasas impositivas, además de impopulares, no solo desalentaban la actividad económica sino que tampoco eran efectivas para mejorar la distribución del ingreso y la riqueza. (Bird, 2005).

El sistema tributario en latinoamérica, es afectado por la trayectoria de la política fiscal en los países de la región y también por los cambios de la economía mundial, la misma que ha estado muy influida por el lento ritmo del crecimiento y el comercio mundial y por los precios de los bienes exportados por la región, adicional a esto también se ve afectado por las incertidumbres en torno a la reforma fiscal en los Estados Unidos. (CEPAL, Cooperación Española, 2017).

En este contexto, durante el año 2016, el promedio del déficit fiscal se mantuvo estable en los países de América Latina respecto de los valores observados en 2015 y se ubicó en un 3,0% del PIB por segundo año consecutivo.

Esto fue consecuencia de un aumento del pago de intereses que fue compensado con un aumento de los ingresos públicos.

Los países de la región han hecho esfuerzos por enfrentar el desafío de la evasión fiscal tanto a nivel interno como internacional, muchos países han tomado medidas importantes para enfrentar este fenómeno, el que más se destaca son los avances en la facturación electrónica así como los logros en el área de la tributación internacional.

En los países de América de Sur hubo un comportamiento diferente, por ejemplo en Chile la recaudación tributaria disminuyó, en Ecuador el impacto negativo del ciclo económico y la devastación causada por el terremoto de abril de 2016 incidió en la caída de 1,1 puntos porcentuales del PIB de los

ingresos tributarios; solamente Uruguay registró un aumento de los ingresos tributarios con respecto al producto interno bruto durante el año 2016. (CEPAL, Cooperación Española, 2017).

En Ecuador el sistema tributario se lo lleva conforme lo estipula la constitución de la república, la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno (LORTI), el Código Tributario, Ley de Reforma Tributaria.

La Constitución de la República (Asamblea Nacional Constituyente, 2008), en el Art. 300, indica que el régimen tributario se regirá por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria.

Se priorizó los impuestos directos y progresivos. En lo que se refiere a política tributaria se promueve la redistribución y se estimula el empleo, la producción de bienes y servicios, y conductas ecológicas, sociales y económicas responsables en la constitución del Ecuador.

En el cuerpo normativo citado, el artículo 83 señala como deberes y responsabilidades de las ecuatorianas y los ecuatorianos, sin perjuicio de otros previstos en la constitución y la ley: cooperar con el estado y la comunidad en la seguridad social, y pagar los tributos establecidos por la ley.

Así mismo, el artículo 120, señala que entre las atribuciones de la asamblea nacional, tendrá la de crear, modificar o suprimir tributos

mediante ley, sin menoscabo de las atribuciones conferidas a los gobiernos autónomos descentralizados. Adicionalmente y en casos de excepción a presidenta o presidente de la república podrá: Decretar la recaudación anticipada de tributos. Art 165. (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

Los Tributos

Se entiende como tributos, a los impuestos, que las personas naturales, familias o empresas deben pagar al estado para cubrir las necesidades colectivas del mismo. Se conoce también a los impuestos como los tributos más importantes, ya que por medio de estos, se obtiene la mayoría de los ingresos públicos.

Los tributos constituyen una fuente de financiamiento para los gobiernos; éstos se cobran a todos los ciudadanos con capacidad contributiva y tienen carácter de obligatorio.

Todas las legislaturas establecen como una obligación el aportar tributo al gobierno, el modo de hacerlo cambia de estado en estado, pero la forma más común es a través de impuestos. Los tributos cobrados durante un periodo vienen a conformar el fondo para el gasto público del mismo periodo. Como la mayor parte del gasto público se destina a atender necesidades públicas, se puede afirmar que los tributos traen beneficios indirectos a sus contribuyentes. (Finanzas, 2017).

Impuestos a los vehículos motorizados

Años atrás cuando la guerra civil concluyó, la aceptación de los pueblos hacia los impuestos desapareció. Después de esto en 1764 la ley de impuestos fue modificada realizando propuestas tentativas para hacer permanente el impuesto. A través de los años se ha ido perfeccionando el tributo a los vehículos motorizados en diferentes países de latinoamérica hasta la fecha actual.

A nivel mundial, la industria automotriz es una de las más importantes actividades, que guarda una estrecha relación con el desarrollo del capitalismo. Los vehículos motorizados son esenciales para el funcionamiento de la economía global, producto complejo que demanda gran número de ítems, lo que provoca importantes encadenamientos de manufactura, genera gran demanda para una amplia variedad de sectores productivos: metalurgia, plásticos, caucho, textil, electrónica, talleres de reparación, etc. Además, es generadora de empleo directo e indirecto, y uno de los mayores contribuyentes a los ingresos gubernamentales alrededor del mundo, esto según lo explican. (Mendoza, Navarrete, & Rivadeneira, 2009)

Entre los países industrializados, dedicados a la fabricación de vehículos en el mundo y que se han destacado con las mejores posiciones por su veloz crecimiento y desarrollo tecnológico, están: Japón, China, Estados Unidos, Australia, Canadá, Brasil, México, Egipto, Venezuela, Perú, Colombia. (Mendoza, Navarrete, & Rivadeneira, 2009).

En el mundo, la industria automotriz produce más de 60 millones de autos anuales, para esto emplea directamente más de 8 millones de personas, y se podría decir que en total existen alrededor de 50 millones de personas trabajando en el mercado automotriz.

Los 5 países importadores de la industria automotriz son: EE. UU, UK, Italia, España y Alemania, y los 5 países exportadores de vehículos son: Japón, Francia, Alemania, Corea del Sur y España. Actualmente China es el mayor productor de autos en el mundo. (Bentes, 2010).

El sector automotriz se caracteriza como uno de los más complejos de la economía en todo el mundo. No es tan fácil y no es barato desarrollar y fabricar un auto en gran escala, que requiere tomar en cuenta algunas variables. En latinoamérica hay dos grandes productores de coches, con dos tipos de negocio muy distintos. De un lado México, del otro el Mercosur (Brasil y la Argentina). A continuación detalla la producción de vehículos a nivel mundial por país.

Tabla N°2

Producción de vehículos livianos por país año 2016

2016 PRODUCTION STATISTICS				
Country	Cars	Commercial vehicles	Total	% change
China	24,420,744	3,698,050	28,118,794	14.5%
USA	3,934,357	8,263,780	12,198,137	0.8%
Japan	7,873,886	1,330,704	9,204,590	-0.8%
Germany	5,746,808	315,754	6,062,562	0.5%
India	3,677,605	811,360	4,488,965	7.9%
South Korea	3,859,991	368,518	4,228,509	-7.2%
Mexico	1,993,168	1,604,294	3,597,462	0.9%
Spain	2,354,117	531,805	2,885,922	5.6%
Canada	802,057	1,568,214	2,370,271	3.8%
Brazil	1,778,464	377,892	2,156,356	-11.2%

Fuente: Tendencias mundiales del mercado automotriz.

En el año 2013, México fabricó, más de 3 millones de autos, cuando su mercado doméstico era de un millón de unidades por año. En el caso de Mercosur, produjo 4,4 millones (3,7 millones en Brasil), para abastecer a un mercado de 4,7 millones (3,7 millones también en Brasil). Por lo que se puede notar la diferencia entre ambos.

Se podría decir que Brasil, es considerado para Sudamérica, como lo que Estados Unidos o China es para el mundo, es decir, un productor tan grande que pone sus propias reglas, y obliga a realizar desarrollos especiales para ese mercado, ofreciendo modelos o tecnologías que no se venden en el resto del mundo.

En el caso de la Argentina, su mercado y producción dependen exclusivamente de los vaivenes de Brasil, adicional a esto el impuesto común para vehículos extrazona es del 35%, a excepción de un cupo importado desde México, lo que provoca un aislamiento aún mayor a este país y si a esto se le suman los cambios políticos y de reglas, como por ejemplo el brutal aumento de los impuestos internos en la Argentina, esto alejó a los consumidores para adquirir vehículos. (Daray, 2014).

A nivel mundial los impuestos a los vehículos son varios también, como por ejemplo en España entre los impuestos vehiculares están: El impuesto sobre el valor añadido, el Impuesto sobre transmisiones patrimoniales onerosas, el impuesto especial sobre determinados medios de transporte, el impuesto especial sobre hidrocarburos, el impuesto

sobre ventas minoristas de determinados hidrocarburos (hasta 31 de diciembre de 2012), el Impuesto sobre primas de seguros, el impuesto personal sobre la renta, el impuesto sobre sociedades, el impuesto sobre sucesiones y donaciones, el impuesto sobre el patrimonio, el impuesto sobre vehículos de tracción mecánica y entre otras más que se someten a gravámen de distintos hechos o actos relacionados con los vehículos. (Tigreros, 2013)

En el caso de China, para el año 2018, propone imponer un impuesto adicional a los coches de lujo y súper deportivos. El gobierno elevaría las tasas un 10% para los coches que cuestan 188.000 dólares o más con el objetivo de controlar el gasto y reducir emisiones, según el ministerio de finanzas de este país. (Economía, 2018)

En lo que respecta a Estados Unidos, el precio de los coches en EEUU se da en “precio de venta sugerido por el fabricante” (MSRP), el mismo que no incluye tasas, impuestos (dependen del estado y el condado), este es el precio que el fabricante sugiere que el concesionario pida por un vehículo, es decir en este estado se paga menos impuestos y por lo tanto los precios son menores a diferencia de otros países. (Autobild, 2017).

En Londres se aplica un impuesto a los conductores de los vehículos más contaminantes que oscila a 10 libras (unos USD 13 dólares) por día para poder circular en el centro de Londres, una de las ciudades más contaminadas de Europa. (El Comercio, 2017).

A nivel de latinoamérica, los impuestos a los vehículos motorizados, varían según el país, pero entre los más utilizados son los siguientes:

- Impuestos sobre la importación, compraventa y registro de vehículos automotores, que incluyen los derechos arancelarios de importación, el impuesto al valor agregado (IVA), los gravámenes selectivos aplicados a en el momento de adquisición, ya sean vehículos nuevos o usados, de origen nacional o importados.
- Impuestos sobre la propiedad y tenencia de vehículos automotores, que abarcan gravámenes recurrentes aplicados durante el período de pertenencia, estos son anuales con tasa única o calculado sobre la base de algún indicador (tamaño del motor, tipo de combustible, peso, número de ejes u otro).
- Impuestos relacionados con el uso de los vehículos automotores, aplicados sobre el consumo de combustibles, en este tipo de impuesto se observa una gran diversidad entre países, en la mayoría de los países desarrollados representa una carga total a la base imponible (sumando los impuestos selectivos y el IVA) muy superior a las tasas aplicadas para el resto de la economía. (Caribe, Panorama Fiscal de America Latina, 2017).

El sector automotriz ecuatoriano tiene un papel importante en la economía del país, ya que contribuye con la generación de

empleos y recaudación de impuestos que permite desarrollar las actividades económicas que las personas y empresas desean satisfacer, es una fuente de ingreso para el presupuesto general del estado y contribuye al desarrollo de la economía nacional. (Zambrano, 2017).

En Ecuador, se tributan varios impuestos a los vehículos, los mismos que se incluyen el pago en la matrícula vehicular anual, estos rubros son recaudados por el SRI y son transferidos a las arcas del estado, estos impuestos son:

- Impuesto a la propiedad de vehículos motorizados de transporte terrestre.
- Impuesto ambiental a la contaminación vehicular.
- Impuesto al rodaje.

Estos impuestos son calculados por el Servicio de Rentas Internas y en el caso del impuesto al rodaje, es seccional, ya que aplica para los municipios con los que se ha suscrito un convenio de recaudación con el SRI. (Internas, Servicio de Rentas (SRI)).

Bajo esta óptica jurídica, los propietarios de vehículos deberán realizar el pago de la matrícula según la calendarización establecida, en función del último dígito de la placa y el tipo de servicio. En el manejo del tema de la matriculación vehicular, es importante diferenciar de manera precisa la atribución en el cobro de los valores por revisión técnica vehicular y por matriculación vehicular; es así que los valores de recargo relacionados a la matriculación vehicular se encuentran a cargo del SRI, la administración tributaria no recauda

ni ha recaudado valor alguno por concepto de revisión técnica vehicular. Los municipios que han asumido las competencias de revisión técnica vehicular están facultados a establecer mecanismos y recaudar los valores por tasas de este servicio y sus multas asociadas mediante ordenanzas municipales. (Boletín de Prensa, 2014).

De los impuestos antes mencionados, cabe recalcar que en el presente trabajo investigativo, se desarrollara el estudio del Impuesto a la propiedad de vehículos motorizados nada más.

Impuesto a la propiedad de vehículos motorizados

En Ecuador, el impuesto a los vehículos motorizados fue creado en la ley para la reforma de las finanzas públicas en el año 1999, desde esa fecha apareció la recaudación de dicho impuesto, el contribuyente paga su obligación al estado respecto a dicho gravamen; según registro oficial No. 325 el 14 de mayo del 2001.

Mediante el decreto ejecutivo No. 2085 que expide el reglamento general para la aplicación del Impuesto de los vehículos motorizados, publicado en el registro oficial N°460 de 23 de noviembre del 2001, al estado ecuatoriano tiene la potestad de recaudar el impuesto a la propiedad de los vehículos motorizados.

Adicional a esto, se creó una resolución de la ley de régimen tributario, la resolución NAC-DGERCGC17-0000584, publicada en el SRO 142 de 18 de diciembre

del 2017. Y también una reforma a la resolución N° NAC-DGERCGC17-0000110, que establece el procedimiento para otorgar la exención, reducción o rebaja especial del impuesto anual sobre la propiedad de vehículos motorizados. (Ley Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados IPVM, 2001).

Determinación del impuesto a la propiedad de vehículos motorizados.

El impuesto a la propiedad de vehículos motorizados se calcula sobre la base del avalúo del automotor registrado en la base de datos del SRI. Sobre la base del avalúo se aplicará la tarifa contenida en la tabla 3.

Tabla 3
Cálculo del impuesto

IMPONIBLE		TARIFA	
Desde \$	Hasta \$	Sobre la fracción básica (\$)	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
Exoneración			
20.001	24.000	420	5.0
24.001	En adelante	620	6.0

Fuente: Servicio de Rentas Internas

Ejemplo:

El propietario de un vehículo cuyo valor es de \$ 15.000 dólares, el cálculo se lo realizará de la siguiente manera:

El vehículo que está avaluado por USD \$15.000, se ubica en el cuarto rango de la tabla de (\$12000 a \$16000), por lo que se resta los \$15.000 de los \$12.000 quedando \$3.000 y esa cantidad se la

multiplica por el 3% que nos da \$ 90 dólares y a esto se le suma la fracción básica que es \$ 140, dándonos un total de impuesto a pagar de \$ 230.00 dólares.

Beneficios en el pago del Impuesto a los vehículos motorizados.

Este tributo tiene consideraciones especiales al respecto. De acuerdo a la ley del impuesto a la propiedad de vehículos motorizados, existen los siguientes beneficios.

- a) Exenciones 100%
- b) Reducciones 80%
- c) Rebajas especiales a razón de un vehículo por titular.

Exenciones del impuesto (100%)

Existen exenciones de acuerdo al Art. 6 de la Ley a los vehículos motorizados y el Art. 7 del reglamento del impuesto anual a los vehículos motorizados.

Entre estas exenciones tenemos las del 100%, a las que podrán aplicar los vehículos motorizados de propiedad del estado, los vehículos que se encuentren en el país por razones de turismo o en tránsito aduanero, siempre y cuando no excedan los tres meses, los de servicio público de propiedad de choferes profesionales siempre y cuando sea solo un vehículo por titular, y los de propiedad de la Cruz Roja, Solca y de la Junta de Beneficencia de Guayaquil.

Reducciones del impuesto (80%)

Los de servicio público, de transporte de personas o carga, los de una tonelada o más, de

propiedad de personas naturales o de empresas, que los utilicen exclusivamente en sus actividades productivas o de comercio como es el caso de transporte colectivo de trabajadores, materias primas, productos industrializados, alimentos, combustibles y agua.

Rebajas especiales

Las personas de la tercera edad y con discapacidad, presentarán previo a la primera matrícula del vehículo correspondiente, la solicitud al Servicio de Rentas Internas, y además de los documentos del respectivo vehículo, adjuntarán su documento de identificación y el carnet o certificado de inscripción en el "Consejo Nacional de Discapacidades en el caso de las personas con discapacidad. (Asamblea Constituyente, 2009).

Recaudación del impuesto a los vehículos motorizados

El rubro correspondiente al Impuesto a los vehículos motorizados (IVM) tiene dos componentes: el impuesto que grava la propiedad denominado igual que el rubro acumulado y; el Impuesto a la transferencia de dominio de vehículos que se genera al momento de ejecutarse dicha cesión de propiedad.

Históricamente el impuesto a los vehículos motorizados representa en promedio el 1.5% del total efectivo de la recaudación y el Impuesto a la transferencia de dominio de vehículos usados en menos proporción con el 0.2%, lo que significa una recaudación promedio en el periodo 2007 al 2011 de USD 113.4 millones USD

Análisis de la recaudación del Impuesto a los Vehículos Motorizados en la ciudad de Machala (2013 – 2017)

y 12 millones USD, respectivamente. Como se muestra en la figura 1.



Figura 1 *Recaudación historia del IVM.*

Fuente: Servicio de Rentas Internas

Hasta el 2009 la fecha de vencimiento para el pago del Impuesto a los vehículos motorizados, era el mes de julio de cada año, sin embargo, con los cambios en la reglamentación se modificó la obligatoriedad de acuerdo al último dígito de la placa, distribuyendo la recaudación a lo largo del año, contrariamente a la estacionalidad del impuesto que hasta el año 2009 tenía 2 meses picos (julio y diciembre). Respecto al Impuesto a los vehículos motorizados se ha presentado un crecimiento promedio de 18,4%, principalmente por la reactivación que tuvo el sector en el año 2011 que presentó un crecimiento de 12,9% para ese período fiscal.

(Dirección Nacional de Planificación y Coordinación 2007-2011 S.R.I., 2007-2011).

Lo que indica que la recaudación de este impuesto ha ido creciendo con el pasar del tiempo desde sus inicios.

Respecto a la recaudación de Impuesto a los vehículos motorizados, durante los últimos 5 años (2013-2017), de acuerdo a la

información recabada de la página del Servicio de Rentas Internas, y del presupuesto general del estado, se obtuvieron los resultados que se muestra en la siguiente tabla.

Tabla 4

Recaudación de impuesto a los Vehículos motorizados en la ciudad de Machala (2013-2017).

AÑOS	TOTAL PAIS	MACHALA	PORCENTAJ E
2013	196.975.003,90	2.692.196,65	1,37
2014	208.467.859,37	2.873.437,76	1,38
2015	201.977.076,00	2.894.783,07	1,43
2016	194.670.386,00	2.842.944,61	1,46
2017	191.401.863,00	2.946.022,47	1,54

Fuente: Servicio de Rentas Internas 2017

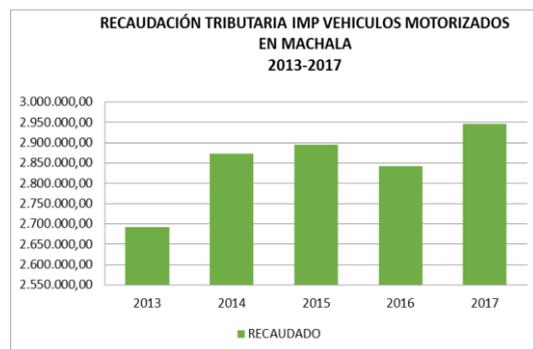


Figura 2 *Recaudación tributaria de IVM, en la ciudad de Machala, 2013-2017.*

Lo que significa que durante los últimos cinco años, el comportamiento de la recaudación tributaria en este impuesto en la ciudad de Machala, ha sufrido una variación relativamente sostenida, tomando en cuenta los años anteriores 2001 al 2012.

En los años 2013 y 2015 se puede notar que la recaudación aumenta, mientras que en los años 2014, 2016 y 2017, la recaudación tributaria para este impuesto baja notablemente, lo que nos indica que el sector automotriz sufre un decrecimiento en sus ventas en la ciudad de Machala.

Impacto del impuesto a los vehículos motorizados en la comercialización de automotores.

Para el sector automotor ecuatoriano durante los años 2015 y 2017, de acuerdo a lo manifestado por la prensa y la Cámara de la industria automotriz Ecuatoriana, este sector se vio afectado en las ventas de automotores, ya que en porcentaje las ventas han bajado notablemente, en especial en el año 2015 en el país, lo que fue devastador, según explica David Molina, director ejecutivo de este gremio. (Camara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, 2015)

Cabe recalcar que también el sector tuvo una notable afectación en el ámbito de la comercialización, por la implementación de aranceles a productos provenientes de Colombia y Perú; y la prórroga y disminución de los cupos de importación, se dijo que los precios subieron entre el 12 % y el 14 % de los carros Renault en la concesionaria automotores, y un alza de aranceles del 21% para productos colombianos, así lo manifestó Gil Malo, director general de Renault.

Es decir el incremento del precio se dio por motivos de la reducción de cupos. Esta alza fue proyectada por la Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA), según Jaime Cucalón director de la organización.

Con lo antes mencionado se concluye que si el volumen de ventas disminuye el gobierno dejará de recaudar por lo menos 35 millones de dólares en impuesto. El

comportamiento de las ventas e importaciones durante los años 2013 al 2017, bajaron notablemente tal como lo expresa la tabla a continuación.

Tabla 5
Comportamiento de las ventas, e importaciones de vehículos motorizados 2013-2017.

AÑOS	VENTAS	IMPORTACI
2013	113.812,00	62.595,00
2014	120.060,00	57.093,00
2015	81.309,00	33.640,00
2016	63.555,00	31.761,00
2017	105.077,00	70.203,00

Nota: Las cifras presentadas son en unidades.
Fuente: Servicio nacional de aduana. (SENAE); Cámara de la industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE), Asociación de empresas automotrices

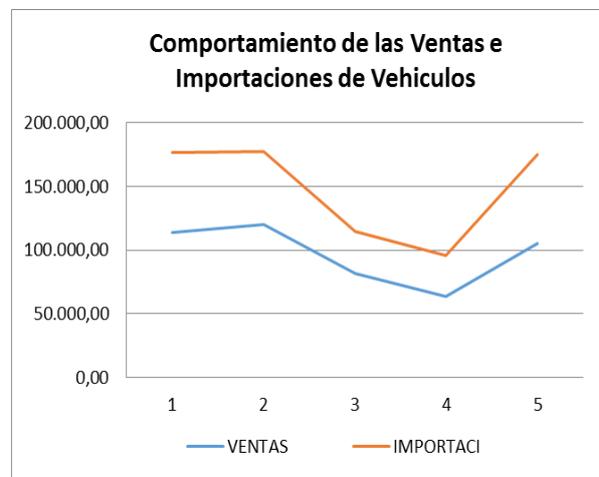


Figura 3 *Comportamiento de las ventas e importaciones de vehículos motorizados en los últimos 2013-2017.*

Tabla 6
Comportamiento de la producción nacional y la exportación de vehículos motorizados 2013-2017

Nota: Las cifras presentadas son en unidades.
Fuente: Servicio Nacional de Aduana.

Análisis de la recaudación del Impuesto a los Vehículos Motorizados en la ciudad de Machala
(2013 – 2017)

AÑOS	PRODUC NAC	EXPORTACION
2013	59.633,00	7.211,00
2014	55.504,00	8.368,00
2015	47.458,00	3.274,00
2016	26.070,00	716,00
2017	38.579,00	640,00

(SENAE); Cámara de la Industria automotriz ecuatoriana (CINAE), Asociación de empresas automotrices

Figura 4 Comportamiento de



producción nacional y exportaciones de vehículos motorizados en los últimos 2013-2017.

Después de haber realizado la respectiva investigación y análisis, expresado en el gráfico, se puede notar que la producción nacional y exportación de vehículos motorizados en Ecuador, durante el año 2013 al 2017 tuvieron una baja, como lo explica la figura 4, en donde muestra claramente como el sector comercial a nivel nacional e internacional se ha visto afectado, debido a la baja producción nacional en el país, lo que ha ocasionado pocos ingresos para el sector automotriz y así mismo en el caso de exportación hacia los otros países, no satisface la demanda internacional y por ende esto causa una afectación en el ámbito económico al país y una baja recaudación tributaria durante estos años. Debido a la situación del sector se perdieron unos 1 000 puestos de trabajo en lo que va del

año 2015 y también en el 2016 en las áreas de ventas; esto de acuerdo a las estadísticas de la Cámara de Industrias automotriz del Ecuador (CINAE), en donde un estudio en este sector, revela que más consumidores rechazan créditos pre aprobados para comprar vehículos.

El mismo estudio, realizado revela que en el año 2015, el 36% de personas que tenían un crédito pre aprobado para la compra de vehículos, desistieron y a inicios del año 2016, esta cifra subió al 59%. Es decir, que de cada 100 personas que tienen pre aprobado un préstamo en los bancos para adquirir un auto, 59 no tomaron el crédito y, por lo tanto, no compran el vehículo. Cerca de la mitad desisten del crédito porque tiene una expectativa negativa respecto a su situación económica en el futuro. La falta de compradores desato una guerra de estrategias comerciales entre los concesionarios, añade Molina, como bajar los precios y ofrecer promociones. (Camara de la Industria Automotriz el Ecuador (CINAE), 2016)

La economía ecuatoriana decreció en 0,3% el segundo trimestre del año 2015 con respecto al primer trimestre previo, anunció el banco central del Ecuador (BCE). (Banco Central del Ecuador, 2015)

En el ámbito automotriz un auto puede pagar hasta 87% de impuesto, dado que este sector es uno de los que más impuestos aportan al fisco, entre los costos e impuestos que se encuentran inmersos en compra de un vehículo están:

1. Aranceles de importación (costo de mercancía + flete + seguro).
2. Fondo de desarrollo para la infancia (Fodinfa 0.5% sobre el precio CIF)
3. Impuesto a la salida de divisas ISD.
4. Impuestos a los consumos especiales ICE (entre el 5% y el 35% según el automotor).
5. Impuesto a la propiedad de los vehículos motorizados (matricula)
6. Impuesto al valor agregado (12%).
7. Impuesto ambiental.

(Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA), 2015 -2016).

ANALISIS DE RESULTADOS

Análisis de fuentes primarias (encuestas).

A continuación se presentan los principales resultados obtenidos luego de la aplicación de las encuestas.

Una vez determinada la muestra selectiva y elaborado el instrumento, se procedió a la aplicación de la misma a los representantes de las más importantes casas comerciales de automotores, de la zona; concretamente a 30, que representa aproximadamente el 80%, de los negocios de vehículos, cuyos resultados más relevantes se presentan a continuación:

El 50% de las empresas que participaron de la encuesta al aplicar la pregunta si consideran que ha influido el impuesto a los vehículos motorizados (IVM) en la comercialización de automotores, a lo que respondieron que si ha han sido impactados; pues el efecto fue una disminución de las ventas,

debido a que el precio de los automotores nuevos subió mucho en cuestión de impuestos por importaciones, esto depende si el vehículo es de fabricación nacional importado, de que país y de que marca, por tal razón, los importadores deben de cubrir costos para importar un vehículos al país, lo que produce un encarecimiento en el valor del vehículo, “en el caso de que el vehículo sea importado desde Colombia o Venezuela estará exento del 35% de aranceles; sin embargo, deberá cubrir los demás costos de importación que representan ingresos para el estado como contribución del sector automotriz al fisco”. (Mendoza, Navarrete, Rivadeneira, 2009)

Así mismo, del total de los encuestados, un 50%, indicó que el mercado ha ido decreciendo en los últimos 5 años, mientras que un 33%, considera que ha experimentado un crecimiento; y un 17%, indico que este mercado ha estado un poco estancado.

Se debe tener en cuenta que el mercado de los vehículos es muy grande, que en los últimos 10 años ha existido mucha variación, lo que nos indica que con la aplicación del impuesto a los vehículos motorizados, si ha existido un impacto en la última década; pues de la encuesta realizada, el 93%, considera que si ha afectado, mientras que el 7%, indica que no se ha visto afectada la comercialización de automotores en la ciudad el cantón; estiman que la situación económica de la población debe mejorar para que mejoren las ventas. Para corroborar esta información se

realizó un análisis de los últimos años de proyección, recaudación de este impuesto y comercialización de vehículos automotores.

Indagando sobre el tipo de vehículos, cuya comercialización ha sido el más afectado con este impuesto, de acuerdo a las encuestas realizadas, el resultado que se obtuvo fue que la comercialización de los vehículos livianos, ha sido la más afectada por el impuesto en los últimos 5 años. Como se detalla en la figura 5. A lo que se puede mencionar, que se constató estos datos a través de la Asociación de automotores del Ecuador de (EADE).

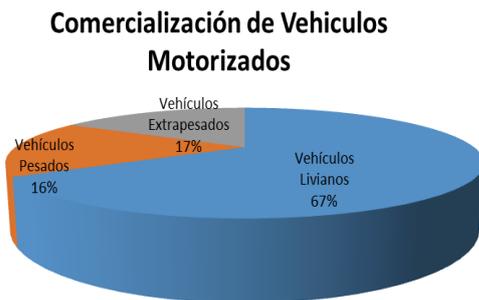


Figura 5. Comercialización de tipo de vehículos afectado por impuesto.

Fuente: Aplicación de encuestas del 05 al 09 de Enero del 2018.

Hay que tomar en cuenta que con la aplicación del Impuesto a los vehículos motorizados, también aumentó la recaudación tributaria en el país; sin embargo, la actividad comercial del sector automotriz bajo un poco en sus ventas, conforme indicaron las fuentes primarias; entre las principales causas está el precio de los vehículos y por el pago del Impuesto a los vehículos motorizados.

De acuerdo a las opiniones vertidas en el mismo, indicaron que hay casos de negocios que han cerrado o se han cambiado de actividad económica, por el efecto de los impuestos en su negocio.

También manifestaron un 97% de personas, que en caso de eliminarse el impuesto a los vehículos motorizados, el monto de ventas de vehículos motorizados aumentaría.

A pesar de no ser tema de esta investigación, los encuestados señalaron que a partir del alza de los impuestos a las importaciones “salvaguardas” y también la limitación de cupos de compra; esto ocasiono que el precio de los vehículos se eleve y por ende las ventas bajaron notablemente, en especial en el año 2015, 2016 y 2017.

En otro orden de cosas, parte de los dueños de negocios indicaron que el impuesto a los vehículos motorizados lo consideran como alto un 30%, muy alto 67% y normal el 3%, indico que el impuesto está en un parámetro dentro de lo normal, conforme se señala en la figura 6.

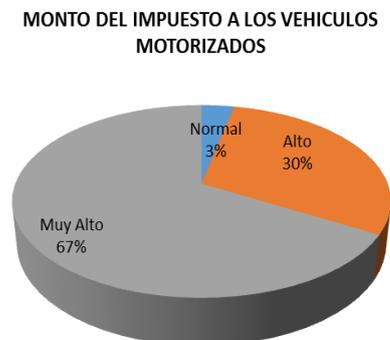


Figura 6.-Monto del impuesto a los vehículos motorizados.

Fuente: Aplicación de encuestas del 05 al 09 de Enero del 2018.

Dentro de la información recabada en las encuestas, se indagó cual es el motivo de mayor peso, para que la comercialización de los vehículos motorizados haya bajado notablemente, a los que respondieron los encuestados, que una de las mayores causas son el alza de los precios de los vehículos motorizados, y entre otros factores también han influido el impuesto a pagar por vehículos motorizados, el alza de aranceles entre otros, tal como se refiere en la figura 7.

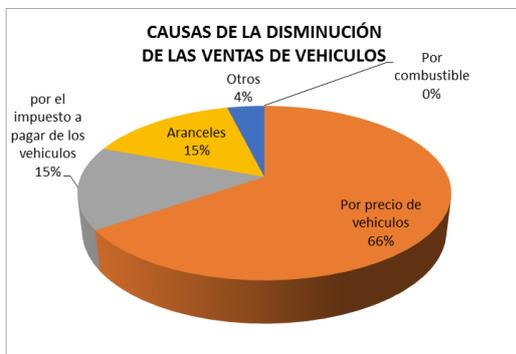


Figura 7. Causas de disminución en las ventas de vehículos motorizados.

Fuente: Aplicación de encuestas del 05 al 09 de Enero del 2018.

Las respuestas obtenidas en la encuesta aplicada, demuestran que el volumen de ventas durante los últimos 5 años, ha disminuido notablemente, y eso se corrobora con los informes de la Asociación de empresas de automotrices del Ecuador (AEADE), en donde indican el movimiento comercial a nivel nacional y provincial. (Asociación de Empresas de Automotrices del Ecuador (AEADE), 2017)

Finalmente, una percepción importante a destacar es que el 80%, de los encuestados consideran que el comportamiento de las ventas en la ciudad de

Machala ha disminuido durante los últimos 2 años en el ámbito vehicular.

Análisis de fuentes secundarias

Según la teoría de Robert S. Pindyck y Daniel L. Rubinfeld manifiestan que si el -precio de los automóviles aumentan los consumidores posponen inicialmente la compra de un nuevo automóvil, por lo que la demanda anual se verá afectada. (Mendoza, Navarrete, Rivadeneira, 2009).

De acuerdo a esta teoría, en nuestro país, si se ha dado una variación en el ámbito comercial, ya que han disminuido las ventas de vehículos motorizados, debido a que los precios son muy elevados, lo que impidió que la demanda incrementara notablemente.

De acuerdo a la información obtenida, a través de las fuentes consultadas, estas permitieron conocer el comportamiento del Impuesto a los vehículos motorizados (IVM), durante los últimos 5 años en lo que se refiere a recaudación tributaria y el movimiento comercial. El IVM, constituye una fuente de ingresos para el país y por otro lado, debido a los diferentes cambios tributarios en este impuesto, resultó ser desfavorable para el comercio de automotores y ciudadanos que adquirieron vehículos en los años 2016 y 2017, debido a los diferentes cambios tributarios, que afectaron la actividad comercial por el incremento en los precios de vehículos.

La relación existente entre los ingresos fiscales y los tipos impositivos, muestra cómo varía la recaudación fiscal al modificar los

tipos impositivos, por ejemplo, de acuerdo al argumento de Laffer establece que los incrementos en las tasas de impuestos reducen la demanda de consumo. (Casparri María Teresa, 2016).

Esta teoría, respalda los antecedentes que se han dado en nuestro país, en los últimos cinco años, ya que las tasas de impuestos han variado notablemente y han provocado la reducción de la demanda de consumo en la ciudad de Machala y el país.

Como consecuencia de la nueva Ley de reforma tributaria “el sector automotriz se verá afectado, de manera que habrá pérdida en las ventas de vehículos que más impuestos pagan, disminuirá los ingresos por impuestos automotrices en millones con relación a la recaudación de los años anteriores”. (Mendoza, Navarrete, Rivadeneira, 2009).

Por lo que se puede notar que si se dieron los cambios previstos por estos autores durante los últimos cinco años.

Análisis de la proyección y recaudación del impuesto a los vehículos motorizados en el Cantón Machala.

De acuerdo a la información recopilada de la base de datos del servicio de rentas internas (SRI), y del presupuesto general anual del estado ecuatoriano, se realizó un análisis, para evaluar los resultados de la recaudación tributaria en el área automotriz en la ciudad de Machala durante los años 2013 al 2017, basado en la proyección vs

la recaudación y así determinar si fue eficaz o no lo recaudado por el estado.

La información cuantitativa de lo estimado y lo recaudado se refleja gráficamente en la figura 8 en donde se puede observar el nivel de eficiencia que ha tenido la recaudación de este tributo en la ciudad de Machala en el periodo 2013-2017.

Tabla 7
Recaudación Vs proyección de Impuesto a los vehículos motorizados en la ciudad de Machala (2013-2017).

AÑOS	PRESUPUESTADO	RECAUDACIÓN	%
2013	2.524.288,82	2.692.196,65	106,65
2014	2.920.607,18	2.873.437,76	98,38
2015	2.642.147,66	2.894.783,07	109,56
2016	2.936.257,82	2.842.944,61	96,82
2017	3.324.632,50	2.946.022,47	88,61

Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI), y del presupuesto general anual del estado ecuatoriano años 2013 al 2017.

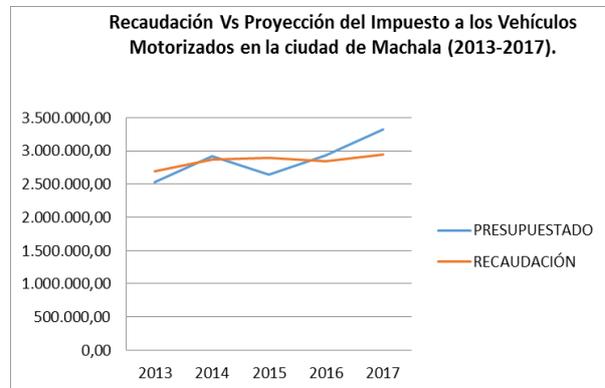


Figura 8. *Análisis de la proyección y la recaudación del impuesto a los vehículos motorizados en el cantón Machala (2013-2017).*

Después de haber realizado la respectiva investigación y análisis, expresado en el gráfico, se puede notar que los impuestos proyectados para los años 2013 al 2017, no se cumplieron a cabalidad ya que existen diferencias entre lo proyectado y lo recaudado, en el año 2014, hubo una variación del

1.62%, en el año 2016 el 3.18% y en lo que va del 2017 11.39%.

De acuerdo a lo recaudado en el SRI, sobre el impuesto a los vehículos motorizados, se puede notar que en el año 2013 y 2015, la recaudación es mayor a lo presupuestado, mientras que en los años 2014, 2016 y 2017 la recaudación de tributos es menor a lo presupuestado por el S.R.I., lo que significa que durante esos años hubo más cumplimiento tributario a pesar de la situación económica del país y la influencia de las ventas de automotores en la ciudad de Machala.

También se pudo notar que otra de las causas de afectación a la recaudación, es que el valor que se pagó por concepto de impuestos fue más alto en comparación a años anteriores y por ende superó lo presupuestado.

En síntesis los resultados y hallazgos obtenidos a partir de fuentes primarias ponen en evidencia que el impuesto a los vehículos motorizados, es un tributo cuestionable, debido a que su aplicación trae beneficios a la administración tributaria, pero que en los últimos años, perjudicó a las finanzas de las comercializadoras de vehículos de la ciudad de Machala, principalmente a la rentabilidad.

Es por ello que al analizar los puntos de vista, su efecto en la economía de la provincia de El Oro, en la ciudad de Machala, hay noticias que para el año 2018, este impuesto se regulará de acuerdo a la economía mundial en lo que se refiere a la comercialización de vehículos motorizados, ya que

bajarán de precio, por lo que habrá más comercialización y por ende se espera más recaudación tributaria en lo que respecta a este impuesto.

DISCUSIÓN

Se puede notar que otros estudios realizados sobre este tema como (Amador Zambrano, 2017), determinan afectación en el área de la comercialización, debido a las pocas ventas de vehículos a nivel nacional y la baja recaudación tributaria en los últimos años, de acuerdo a los informes tributarios del estado y a través de la aplicación de encuestas y entrevistas.

La percepción de los encuestados respecto al efecto del IVM, es negativa, por lo que indican que si el impuesto a los vehículos motorizados bajara, si habrían más ingresos para la ciudad de Machala, ya que habrían más ventas de vehículos motorizados y mejoraría la economía de las empresas y la ciudad en general.

Referente al párrafo anterior varios estudios ejecutados en este tema, como (Coello, Tamayo, 2010), sostienen que el Impuesto a los vehículos motorizados, está dentro de los impuestos de mayor volumen económico del estado, pero este se ve afectado, de acuerdo a la economía mundial, ya que Ecuador importa los vehículos motorizados.

La información obtenida en este estudio, acerca del (IVM), es que su variación depende mucho de la influencia del exterior, y por ende esto afecta en el ámbito comercial y en la recaudación tributaria.

CONCLUSIONES

Al conocer los puntos de vista tanto de las personas que tienen negocios de venta de vehículos motorizados en general, y su efecto en la comercialización de los mismos, se puede concluir que hay una afectación, como consecuencia de la incidencia del Impuesto a los vehículos motorizados, que ha derivado en los altos precios de los vehículos, lo cual es desfavorable para la salud financiera de las empresas.

La ejecución presupuestaria en cuanto al rubro impositivo en análisis, ha tenido un incumplimiento considerable debido a que lo recaudado es considerablemente inferior a lo presupuestado, es decir, el SRI no alcanzó las metas establecidas en el presupuesto general del estado en los últimos cinco años, esto debido a que la recaudación tributaria disminuyó, debido a la disminución de las ventas, como consecuencia de los altos impuestos en el ámbito vehicular, los mismos que dependen mucho de los costos de importación y en el caso de Ecuador, también por los constantes variaciones a los tributos dados por el gobierno.

RECOMENDACIONES

La recaudación de impuestos es importante para las arcas fiscales; sin embargo, no debería conseguir ese objetivo asfixiando a la dinámica económica de un sector, como es el de comercialización de vehículos, por lo que sería conveniente que el estado analice de manera amplia el impacto de este impuesto, y realice los cambios respectivos, como por

ejemplo, el aumento de los cupos de importación de vehículos nuevos; la disminución del impuesto a los vehículos motorizados nuevos; la reducción de los costos de importación para la adquisición de vehículos motorizados, ya que en este último ha afectado mucho a la población ecuatoriana, y ha impedido que los ciudadanos puedan adquirir un vehículo nuevo, debido a los altos costos.

Por otro lado, el asunto del retiro de las salvaguardas, sería de gran ayuda para elevar el nivel de comercialización positiva en el ámbito de las ventas de vehículos motorizados entre otros.

En el ámbito tributario, para que el estado tenga una recaudación eficiente de este impuesto, se recomienda realizar una proyección más cercana la realidad de la economía del país y también implementar medidas de control que conlleven a conseguir un cumplimiento satisfactorio de las metas planteadas.

Bibliografía

Amador Zambrano, C. (febrero de 2017).

Los impuestos tributarios de las importaciones de vehículos.

Guayaquil, Guayas, Ecuador.

Asamblea Constituyente. (2009). *Ley Reformativa a la Ley de Régimen Tributario Interno y a la Ley Reformativa para la Equidad Tributaria del Ecuador* (Registro

Análisis de la recaudación del Impuesto a los Vehículos Motorizados en la ciudad de Machala
(2013 – 2017)

- Oficial No. 94 ed.). Quito, Ecuador: Asamblea Constituyente.
- Asamblea Nacional Constituyente. (2008). *Constitución del Ecuador* (Registro Oficial 449 ed.). Quito: Asamblea Nacional Constituyente.
- Asociación de Empresas de Automotrices del Ecuador (AEADE). (2017).
- Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA). (2015 -2016). Preios de Vehiculos. págs.
<https://www.eluniverso.com/noticias/2015/01/16/nota/4441341/vehiculos-empiezan-subir-precios-concesionarias>.
- Autobild. (2017).
<https://www.autobild.es/>.
- Banco Central del Ecuador. (2015). pág.
<https://www.bce.fin.ec/>.
- Bentes, S. (Mayo de 2010). Tendencias Mundiales en el Mercado Automotriz.
- Bird, Z. (2005). *Rethinking Redistribution, Tax Policy in an Era of Rising Inequality*. EE.UU.: UCLA Law Review.
- Boletín de Prensa. (2014). Quito, Noviembre.
- Camara de la Industria Automotriz Ecuatoriana. (2015).
- Camara de la Industria Automotriz el Ecuador (CINAE). (2016).
- Caribe, Panorama Fiscal de America Latina. (2017). *Panorama Fiscal de America Latina y El Caribe*. CEPAL.
- Casparri María Teresa, M. E. (2016). *Revista de Investigación en Modelos Matemáticos aplicados a la Gestión y la Economía*.
- Centro Interamericano de Administraciones Tributarias. (2018). *Centro Interamericano de Administraciones Tributarias*. Obtenido de www.ciat.org:
<https://www.ciat.org/>
- CEPAL, Cooperación Española. (2017). *Panorama Fiscal de América Latina y el Caribe (CEPAL)*. Naciones Unidas: Publicación de las Naciones Unidas.
- Cepeda, J. P. (2015). *Historia de los Impuestos en Ecuador*. Quito, Ecuador.
- Cevallos Vaca, M. d. (2011). *ORIENTACIÓN DEL SISTEMA TRIBUTARIO EN EL ECUADOR A PARTIR DE LA LEY DE LA REFORMA PARA LA EQUIDAD TRIBUTARIA*. Ecuador: Universidad Andina Simón Bolívar Sede Ecuador.
- Coello, Tamayo, W. (2010). *Impacto del Impuesto a los Vehículos Motorizados con el propósito de verificar la existencia de una doble imposición establecida por diferentes entidades del Ecuador*. Cuenca: Universidad Politécnica Salesiana.
- Constitución de la República del Ecuador. (2008). Art. 65.
- Daray. (2014). *Revista a todo Motor*.
- Deloitte. (2017). Ranking Financiero. (2007-2011). *Dirección Nacional de Planificación y Coordinación 2007-2011 S.R.l.*
- Economía, C. R. (2018). *Capital Radio*.
- El Comercio. (2017). Noticias en el Mundo. *Finanzas*. (2017). Obtenido de Tributo-concepto:
<http://economiaes.com/finanzas/tributo-concepto.html>

Análisis de la recaudación del Impuesto a los Vehículos Motorizados en la ciudad de Machala
(2013 – 2017)

- Hernández, Fernandez, Baptista, R. (2010). *Metodología de la investigación* (quinta ed.). (J. Mares, Ed.) México: Mc Graw Hill. Recuperado el 03 de Septiembre de 2016
- Zambrano, C. E. (2017). *LOS IMPUESTOS TRIBUTARIOS DE LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS*. Guayaquil.
- Internas, Servicio de Rentas (SRI). (s.f.). www.sri.gob.ec.
- Ley del Impuesto a los Vehículos Motorizados. (14 de Mayo de 2001). Ley del Impuesto a los Vehículos Motorizados. Quito, Ecuador.
- Ley Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados IPVM. (2001).
- Mendoza, Navarrete, Rivadeneira, C. (2009). *Impacto en el Sector Automotriz y en la Recaudación de Servicio de Rentas Internas, del incremento en las tarifas del Impuesto al Consumo Especial (ICE) a los vehículos en la Ley de Equidad*. Guayaquil: Escuela Superior Politécnica del Litoral.
- Moran, D., & Pecho, M. (2016). *La tributación en América Latina en los últimos cincuenta años*. Instituto de Estudios Fiscales.
- Resende, F. (2001). *Globalización, Federalismo y Tributación* (Instituto para la Integración de América Latina y el Caribe ed.). Banco Interamericano de Desarrollo.
- Servicio de Rentas Internas S.R.I. (2018). www.sri.gob.ec. Obtenido de www.sri.gob.ec: <http://www.sri.gob.ec>
- Tanzi, Z. (2001). *La política Tributaria en los países en desarrollo*. Washinton, Estados Unidos: Fondo Monetario Internacional.
- Tigreros. (2013). La tributación del automóvil en España.

ANEXOS

Anexo 1.- Ejemplo del modelo de encuesta entregado a los dueños de negocios de empresas y locales de venta de vehículos motorizados.

TEMA: Análisis de la recaudación del impuesto a los vehículos motorizados en la ciudad de Machala, periodo 2013-2017

Estimado señor (a) el objetivo de esta encuesta es analizar la relación entre el impuesto a los vehículos motorizados y la comercialización de los mismos en la ciudad de Machala, durante los últimos cinco años.

Segura de contar con su aporte, de antemano expreso mis agradecimientos.

1. ¿Desde hace cuánto tiempo desempeña esta actividad de comercialización de vehículos motorizados?

Menos de un año _____

Entre uno y cuatro años _____

Entre cinco y diez años _____

Más de diez años _____

2. ¿Siempre ha desarrollado esta actividad en el cantón Machala?

SI _____ NO _____

3. Si la actividad comercializadora lo realizaba en otras localidades fuera de Machala, ¿por qué decidió ubicarse en este cantón?

Poca competencia _____

Mayor capacidad de compra _____

Mejores condiciones de mercado _____

Seguridad _____

Otras: _____

4. ¿Cómo considera Ud. la actividad de comercialización de vehículos en el cantón Machala?

Dinámica _____

Segura _____

Buen mercado _____

Mercado creciente _____

Poco riesgo en créditos _____

Otros: _____

5. En los últimos diez años, ¿cómo considera que se ha comportado el mercado de vehículos motorizados en el cantón Machala?

Creciente ____

Decreciente ____

Estancado ____

6. ¿Conoce Ud., la existencia y aplicación del impuesto a los vehículos motorizados?

SI ____ NO ____

7. ¿Considera Ud. que la aplicación del impuesto a los vehículos motorizados ha influido en la comercialización de los mismos?

SI ____ NO ____

8. Si considera que el impuesto a los vehículos motorizados, ha incidido en la comercialización de vehículos automotores, ¿en qué porcentaje cree Ud. este efecto?

5% ____

10% ____

15% ____

20% ____

50% ____

70% ____

9. ¿La comercialización de qué tipo de vehículos se ha visto más afectada por el impuesto?

Vehículos Livianos

(Motocicleta, cuadron, automóvil, camioneta, 4x4, Furgoneta) ____

Vehículos Pesados

(bus, buseta, omnibus, camión de carga simple, camión grúa, camión volqueta, camión tanquero o cisterna) ____

Vehículos Extrapesados

(Cabezal, camión hormigonero, camión tolva, bus articulado, trolebuses). ____

10. De eliminarse este impuesto, ¿considera Ud. que la comercialización de vehículos se incrementaría?

SI _____ NO _____

11. A partir de la aplicación del impuesto a los vehículos, ¿conoce Ud. que se hayan cerrado algunos negocios?

SI _____ NO _____

12. Cree usted que el alza de las Salvaguardas en Ecuador a partir del 05 de Octubre del 2015, para importaciones, ¿afectó a las ventas de vehículos en la ciudad de Machala?

SI _____ NO _____

13. En lo que respecta al impuesto a los vehículos motorizados, ¿usted cree que es muy alto el monto del impuesto o está dentro de lo normal?

Normal _____

Alto _____

Muy Alto _____

14. ¿Cuál de estos 5 aspectos usted consideraría, como causa para la disminución de ventas de vehículos?

a.- Por combustible _____

b.- Por precio de vehículos _____

c.- Por el impuesto a pagar de los vehículos _____

d.- Aranceles _____

e.- Otros _____

.