



UNIVERSIDAD
CATÓLICA
DE CUENCA

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

**UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y
EMPRESARIALES**

CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

**“IMPACTO DE LOS IMPUESTOS EN EL PRECIO DE LOS
VEHÍCULOS COMERCIALIZADOS EN EL ECUADOR
DURANTE EL PERÍODO 2019-2022”**

**PROYECTO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO
DE LICENCIADA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

AUTOR: QUIZHPE SUQUILANDA ANDREA ESTEFANIA

DIRECTOR: ECO. MARÍA ELIZA FLORES FLORES, MGS.

CUENCA - ECUADOR

2023

DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

Comunidad Educativa al Servicio del Pueblo

**UNIDAD ACADÉMICA DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y
EMPRESARIALES**

CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

**“IMPACTO DE LOS IMPUESTOS EN EL PRECIO DE LOS VEHÍCULOS
COMERCIALIZADOS EN EL ECUADOR DURANTE EL PERÍODO 2019-2022”**

**PROYECTO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO
DE LICENCIADA EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

AUTOR: QUIZHPE SUQUILANDA ANDREA ESTEFANIA

DIRECTOR: ECO. MARÍA ELIZA FLORES FLORES, MGS

CUENCA - ECUADOR

2023

DIOS, PATRIA, CULTURA Y DESARROLLO

**Impacto de los impuestos en el precio de los vehículos comercializados en el Ecuador
durante el período 2019-2022**

Andrea Estefania Quizhpe Suquilanda

Universidad Católica de Cuenca

Unidad de titulación

Eco. María Eliza Flores, Mgs

15 de diciembre de 2023

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Andrea Estefania Quizhpe Suquilanda**, declaro bajo juramento que el artículo denominado **“Impacto de los impuestos en el precio de los vehículos comercializados en el Ecuador durante el período 2019-2022”**, es de mi autoría; que no ha sido previamente presentado para ningún grado o calificación profesional; y, que he consultado las referencias bibliográficas que se incluyen en este documento.

En consecuencia, este trabajo es de mi autoría

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance científico del proyecto de grado en mención.

Cuenca, diciembre de 2023



Andrea Estefania Quizhpe Suquilanda

CERTIFICACIÓN

Yo, Eco. María Elisa Flores, certifico que el artículo titulado “**Impacto de los impuestos en el precio de los vehículos comercializados en el Ecuador durante el período 2019-2022**” fue desarrollado por Andrea Estefania Quizhpe Suquilanda, ha sido guiado y revisado periódicamente y cumple normas estatutarias establecidas por la Universidad Católica de Cuenca.

Debido que es una investigación particular con el propósito de cumplir un requisito previo a la obtención del **TÍTULO DE LICENCIADOS EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**.

Cuenca, diciembre de 2023



ECO. MARIA ELIZA
FLORES FLORES

DOCUMENTO
FIRMADO
DIGITALMENTE

Cuenca

Eco. María Eliza Flores Flores, Mgs

Tutora

UNIVERSIDAD CATÓLICA DE CUENCA

DEDICATORIA

Dedico este trabajo principalmente a Dios, por haberme dado la vida y permitirme el haber llegado hasta este momento tan importante de mi formación profesional.

A mi madre en el cielo, por haber sido mi inspiración y mi fuerza cada día para seguir adelante ya que siento que siempre está conmigo en cada momento y aunque nos faltaron muchas cosas por vivir juntas, sé que este momento hubiera sido tan especial para ella como lo es para mí.

A mi padre, quién con su amor, paciencia y esfuerzo me ha permitido llegar a cumplir hoy un sueño más, por inculcar en mí el ejemplo de esfuerzo y valentía, de no temer las adversidades y siempre brindarme su apoyo incondicional.

A mis hermanas, quiénes son mi motivo de lucha en esta vida, gracias por su cariño y compañía en todo momento.

A mis abuelos, que cuidaron de mi en el momento más difícil de mi vida y que siempre estuvieron para mí en todo momento.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por protegerme durante todo mi camino y darme fuerzas para superar obstáculos y dificultades a lo largo de toda mi vida.

A mi madre, que, aunque no se encuentre físicamente me enseñó buenos valores y siempre a luchar por lo que quiero.

A mi padre, por su gran amor por mí que es lo más bonito que tengo, por su compañía y su apoyo incondicional.

A mi tío Juan y mi tía Mónica, por su apoyo incondicional y por demostrarme la gran fe que tienen en mí.

A mi enamorado Reinaldo, que durante estos últimos años de carrera ha sabido apoyarme para continuar y nunca rendirme, gracias por su amor incondicional y por su ayuda en cada momento.

A mis hermanas, por brindarme su apoyo y cariño incondicional.

Le agradezco muy profundamente a mi tutora y pares evaluadores por su dedicación y paciencia, sin sus palabras y correcciones precisas no hubiese podido lograr llegar a esta instancia tan anhelada.

Gracias a todas las personas que ayudaron directa e indirectamente en la realización de este proyecto.

RESUMEN

El presente artículo trata sobre el Impacto de los impuestos en el precio de los vehículos comercializados en el Ecuador, así como el desarrollo y variación de la tributación en el sector, analizando el valor de los impuestos y las consecuencias que ocasiona esta demanda, enfocándose en el sector automotriz. Es decir, que al aumentar los impuestos como medida económica reducirá o afectará los niveles de ventas, especialmente cuando se trata de ciertos bienes de consumo. Por lo tanto, el principal objetivo de estudio es analizar el Impacto de los Impuestos en el precio de los Vehículos Comercializados en el Ecuador durante el período 2019-2022. La metodología utilizada es de investigación exploratoria con un criterio objetivo y no experimental, mayormente descriptiva utilizando fuentes secundarias de información y acudido a las bases de datos de aquellas entidades encargadas de dicha recaudación tributaria, como el SRI, Ley de Régimen Tributario Interno (LRTI), Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), Ministerio de Economía y Finanzas y el Código Orgánico de Organización Territorial (COOTAD), obteniendo como resultado que el costo final de los vehículos en Ecuador es el más alto y esto ocasiona que se pierda competitividad ya que los precios son los más elevados a comparación de otros países y esto provoca la desestimación del consumo.

Palabras clave: Impuestos a los vehículos, Servicio de Rentas Internas, Ley de Reforma Tributaria, sector automotriz, Ecuador

ABSTRACT

The present article deals with the Impact of Taxes on the prices of vehicles marketed in Ecuador and the development and variation of taxation in the sector. It analyzes the value of taxes and the consequences they cause on demand, focusing on the automotive industry. In other words, increasing taxes as an economic measure will reduce or affect sales levels, especially for certain consumer goods. Therefore, the study's main objective is to analyze the impact of taxes on the prices of vehicles marketed in Ecuador during 2019-2022. The methodology employed is exploratory research with an objective and non-experimental criterion, primarily descriptive, using secondary sources of information and consulting the databases of entities responsible for tax collection, such as the Internal Revenue Service (SRI by its Spanish acronym), Internal Tax Regime Law (LRTI by its Spanish acronym), Association of Automotive Companies of Ecuador (AEADE by its acronym in Spanish), Ministry of Economy and Finance, and the Organic Code of Territorial Organization (COOTAD by its acronym in Spanish). The result indicates that the final cost of vehicles in Ecuador is the highest, leading to a loss of competitiveness since prices are higher compared to other countries, discouraging consumption.

Keywords: Taxes on vehicles, Internal Revenue Service, Tax Reform Law, automotive industry, Ecuador

Introducción

Hoy en día, como resultado de un acelerado proceso de globalización, el país reconoció la necesidad de adoptar leyes, reglamentos, órdenes y decretos relacionados con la constitución política del país para establecer formalmente una explicación justa y equitativa de los impuestos y su administración; por lo tanto, la ciudadanía está en el deber de cumplir con los mismos tal y como lo indica la ley. Por ende, la investigación detalla toda la información actualizada y eficiente sobre los impuestos que se deben cancelar por la compra o propiedad de un vehículo, de manera que mediante cuadros comparativos se evidencia los costos tributarios por tipo de vehículo o caso contrario según el país al que pertenezca.

La industria automotriz desempeña una función importante en la economía nacional, esto se debe a que su desarrollo permite al Estado generar ingresos a través de impuestos o aranceles y crear fuentes de empleos en la fabricación, comercialización y las actividades relacionadas con el mismo.

De modo que, la presente investigación se enfoca netamente en el sector automotriz, así como la evolución y la variación en la recaudación tributaria procedente de este sector, con la finalidad de conocer los principales cambios y reformas que se han realizado durante el período 2019 -2022 en el sistema tributario. El problema de la investigación es que el aumento de impuestos como medida económica reduce el nivel de ventas, especialmente en el área de bienes de consumo especiales, en este caso a los vehículos, ya que en el Ecuador se cancelan valores considerablemente altos en impuestos a comparación de otros países.

Para el desarrollo de este artículo se plantea como objetivo principal analizar el Impacto de los Impuestos en el precio de los Vehículos Comercializados en el Ecuador durante el período 2019-2022, con el fin de identificar los impuestos que deben cancelarse desde que los vehículos

ingresan al país para su respectiva nacionalización y comercialización. En cuanto a la metodología utilizada, será de carácter descriptiva comparativa y de corte longitudinal utilizando bases de datos secundarias, ya que, se realizará una recopilación de información sobre cada uno de los impuestos referentes a los vehículos, además de cuadros comparativos de los costos que varían entre otros países y la carga tributaria de los vehículos en el Ecuador.

Por ende, su importancia radica en que las personas que comercializan este tipo de bienes ya sea de procedencia nacional o importados y de servicios gravados con estos impuestos tengan un conocimiento claro de cada uno de los impuestos que se deben o no cancelar, por lo que la investigación se justifica en proporcionar información elemental para los ciudadanos tengan el conocimiento suficiente y sostenido para poder tener un uso adecuado y manejo de dichos tributos.

Por lo tanto, este artículo incluye los antecedentes de investigación en los que se basa la teoría de estudio, así como el marco legal y regulatorio vigente durante el estudio, seguido de la metodología aplicada, y finalmente conduce a los resultados, discusión y recomendaciones finales del artículo.

Estado del arte

Historia de los Impuestos

Uno de los libros más antiguos que perdura en la historia referente a impuestos es de Manu, que, a pesar de tener 30 siglos de antigüedad, aún sigue siendo de vital importancia para comprender este tema. En el cual nos ponen de manifiesto que para que sea justa la obligación de pagar impuestos, esta debe ser calculada en base a los ingresos, ya que no es justo que alguien que tenga ingresos más altos pague lo mismo que alguien que gane poco, pues se considera que el que tiene más deberá pagar más y el que tiene menos deberá pagar menos. Por otro lado, es importante

conocer que lo primero que gravó impuestos fue la tierra. Seguidamente fue el comercio, el arte, la medicina y finalmente el trabajo manual (Curiosfera, 2020).

El mundo regreso a una economía de subsistencia con la inesperada caída del Imperio Romano. La sociedad volvió a la vida del campo y por ende el sistema fiscal tuvo un retroceso importante. Se empezó a pagar en especie por casi todas las actividades generadoras de ingresos y se ofrecían numerosos tributos, como alícuotas de cosecha o ganado, intereses que los señores feudales recibían de los vasallos y arrendatarios de sus tierras.

A lo largo de la historia se encuentra un extraño impuesto introducido en la Francia medieval, el cual consistía en que el pueblo donde se ejecutaba a un prisionero, tenía la obligación de pagar al verdugo media docena de pan, 2 botellas de vino, 1 cabeza de cerdo, y proporcionarle la soga. A cambio de eso se les otorgaba el derecho a quedarse con la soga del ahorcado, la cual se vendía en trozos por mucho dinero, ya que se tenía la creencia que una cuerda así traería buena suerte (Curiosfera, 2020).

Impuesto a los vehículos

La Ley de Reforma Tributaria (2016) afirma que:

El impuesto a los vehículos motorizados tiene una periodicidad anual y grava la propiedad de los distintos tipos de vehículos: automóviles, autobuses, camionetas, motos, etc.; y se paga con la adquisición de uno de éstos; dichos tributos deben ser pagados por los propietarios de los vehículos motorizados; cuyo avalúo depende de las características del automotor. (p. 2)

Según lo que afirma la Ley de Reforma Tributaria se puede decir que los impuestos a los vehículos son aquellos tributos anuales que se aplican según la clase o categoría del mismo, ya sean nuevos o usados, dirigidos hacia las personas naturales o jurídicas que se encuentren como

propietarios de estos vehículos motorizados. Por lo tanto, es de carácter obligatorio y directo ya que el propietario tiene como responsabilidad realizar su respectivo pago.

Registro Tributario Vehicular

El Reglamento del impuesto anual a los vehículos motorizados (2020) nos indica que:

El Servicio de Rentas Internas mantendrá un registro de datos que servirá para la administración del impuesto, con la información proporcionada por el organismo nacional de control de tránsito y transporte terrestre y la información proporcionada por terceros.

El Servicio de Rentas Internas establecerá la información que debe constar en el registro, para la más adecuada administración del impuesto. Determinará también las entidades o empresas responsables de proporcionar y actualizar tal información, así como los procedimientos para el ingreso de la información al registro tributario. La veracidad, oportunidad y actualización de la información reportada a la Administración Tributaria son de responsabilidad de la entidad o sujeto que reporta la información. (p.1)

SRI (2020), nos indica que “hasta el 31 de diciembre de cada año, determinará los avalúos de los vehículos y los incorporará en el registro tributario del que trata el artículo anterior, para lo cual, se observarán las siguientes normas” (p. 2).

Los importadores, fabricantes y/o ensambladores nacionales de vehículos, informarán al Servicio de Rentas Internas, previo a la comercialización de aquellos, los precios de venta al público incluido impuestos y otros valores imputables al precio, según la categorización establecida por la Administración Tributaria para una misma marca, modelo, año y país. El precio informado constituirá la base imponible del impuesto para el año fiscal del cual se informa. (SRI, 2020, p.2)

Código orgánico de organización territorial, autonomía y descentralización (COOTAD)

COOTAD (2019) afirma que “este código establece la organización político-administrativa del Estado ecuatoriano en el territorio: el régimen de los diferentes niveles de gobiernos autónomos descentralizados y los regímenes especiales, con el fin de garantizar su autonomía política, administrativa y financiera” (p.5).

Interpretando este código COOTAD (2019) indica que “desarrolla un modelo de descentralización obligatoria y progresiva a través del sistema nacional de competencias, la institucionalidad responsable de su administración, las fuentes de financiamiento y la definición de políticas y mecanismos para compensar los desequilibrios en el desarrollo territorial” (p.5).

Impuestos Municipales

Los impuestos fueron creados como un tipo de mecanismo para la búsqueda de nuevos medios de ingresos, estos se ejecutan por el Gobierno realizando un financiamiento para cubrir las necesidades públicas.

COOTAD (2019), nos dice que “sin perjuicio de otros tributos que se hayan creado o que se crearen para la financiación municipal o metropolitana, se considerarán impuestos municipales y metropolitanos los siguientes” (p. 133), que se detallarán a continuación.

COOTAD (2019) manifiesta lo siguiente:

El impuesto sobre la propiedad urbana, el impuesto sobre la propiedad rural, el impuesto de alcabalas, el impuesto sobre los vehículos, el impuesto de matrículas y patentes, el impuesto a los espectáculos públicos, el impuesto a las utilidades en la transferencia de predios urbanos y plusvalía de los mismos, el impuesto al juego y el impuesto del 1.5 por mil sobre los activos totales. (p. 134)

Gobiernos autónomos descentralizados (GAD)

CPCCS (2017) afirma que “la organización territorial del Estado ecuatoriano establece gobiernos autónomos descentralizados (GAD). Estos gozan de autonomía política, administrativa y financiera y se rigen por los principios de solidaridad, subsidiariedad, equidad interterritorial, integración y participación ciudadana” (p.16).

CPCCS (2017) nos dice que “Existen GAD: regionales, provinciales, cantonales (municipales) o distritos metropolitanos, y parroquiales. A su vez, también existen personas jurídicas creadas por acto normativo del Gobierno Autónomo Descentralizado (GAD), para la prestación de servicios públicos” (p. 16).

Ley de reforma tributaria con respecto Al Impuesto A Los Vehículos Motorizados

Antecedente Histórico

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS (2022) nos expresa que “la Ley de Reforma Tributaria Nro. 41 (S.R.O Nro. 325; 14-05-2001), estableció el impuesto anual sobre la propiedad de los vehículos motorizados (IPVM), destinados al transporte terrestre de personas o carga, tanto de uso particular como de servicio público” (p. 28).

Análisis de la Ley de Reforma Tributaria

Es el ente encargado de recaudar los impuestos internos que ordena la ley y de llevar a cabo la política tributaria de la nación en materia de impuestos internos, con el objetivo de incidir en el cumplimiento de las obligaciones voluntarias del contribuyente, los cuales son denominados sujetos pasivos de los impuestos de la nación y el fortalecimiento de la cultura tributaria.

Impuesto anual sobre la propiedad de vehículos motorizados.

El Servicio de Rentas Internas (2022) manifiesta que:

El Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM), es un impuesto directo, que grava la propiedad de vehículos motorizados, los mismos que se encuentran destinados al transporte terrestre, ya sea de personas o también de carga; con el fin de uso privado o de servicio público. Este impuesto, debe ser pagado en las instituciones financieras autorizadas por parte de los propietarios de los vehículos motorizados, aquel valor del impuesto se incluye en el valor a pagar por razón de matrícula. (p.1)

Mediante la Ley de Reforma tributaria, se identifican ciertos componentes que determinan el Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados de transporte terrestre, los cuales se detallan a continuación:

Tabla 1

Componentes que determinan el IPVM de Transporte Terrestre

Componentes	Definición
Objeto de Impuesto	Es la propiedad de los vehículos motorizados utilizado para el transporte terrestre de personas o mercancías con fines públicos o privados
Sujeto Activo	El estado ecuatoriano que lo administra a través del SRI
Sujeto Pasivo	Son los propietarios de los vehículos motorizados

Fuente: Ley de Reforma Tributaria (2019). **Elaborado por:** La autora

Base imponible

Ley de Reforma Tributaria (2016) afirma que “la base imponible del Impuesto a la propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre, será el avalúo del automotor, quiere decir, que el impuesto será calculado sobre el valor del avalúo del vehículo” (p.2).

De acuerdo con la Ley de Reforma Tributaria, la base imponible se determina tomando en cuenta lo siguiente:

Tabla 2*Incisos que establecen el Avalúo del Vehículo*

Nro.	Definición
1	Los fabricantes e importadores de automotores tienen hasta el 30 de noviembre del ejercicio fiscal anterior 2018, para presentar la información de los precios de venta incluido impuestos al SRI.
2	Para el caso de vehículos de años anteriores, el avalúo será el resultado de la deducción entre el avalúo original y la depreciación del 20% anual. El valor residual en relación con el avalúo original no debe ser menor al 10%.
3	Cuando cese la facturación o producción del vehículo, se determinará el precio de venta ofertado públicamente por la facturación o producción del año anterior y este precio se considerará como base de depreciación.
4	Si el vehículo no está incluido en la base de datos nacional y no se vende regularmente, se acogerá la información que se encuentre en aquellos documentos de importación mediante su valor Costo, Seguro y Flete (CIF) en adición a los impuestos, tasas y otras contribuciones aduaneras

Fuente: Reglamento del impuesto anual a los vehículos motorizados (2017). **Elaborado por:** La autora

Según Asamblea Nacional (2019), nos menciona que “si en el primer inciso mencionado se presentará información falsa y el Servicio de Rentas Internas (SRI) lo corroborará, este tomará las debidas acciones penales en concordancia con el Código Tributario y Penal”.

Avalúo de vehículos

SRI (2019), establece que “hasta el 31 de diciembre de cada año, determinará los avalúos de los vehículos y los incorporará en el registro tributario”.

Por otro lado, es importante señalar que se deben cumplir ciertos estándares para poder ingresar los respectivos avalúos de los vehículos motorizados en la base de datos a nivel nacional, los cuáles se detallan a continuación:

Tabla 3*Normas sobre el Avalúo de Vehículos*

Nro.	Definición
1	Los importadores y fabricantes o ensambladores de automóviles nacionales notificarán al SRI antes del 30 de noviembre de cada año el precio minorista, incluido impuestos que registrarán para el siguiente año de los nuevos modelos para cada marca, clase y tipo de vehículo que importen o fabriquen. No podrán ponerse a la venta los vehículos nuevos cuyos datos o habilitaciones no consten en la base de datos nacional de vehículos.
2	Los precios de venta al público cotizados por los importadores y fabricantes de automóviles formarán la valoración del último modelo de automóvil correspondiente al año de vigencia de la valoración. Si hay diferentes detalles de precios para marca, tipo, categoría y varias propiedades idénticas debido a la presencia de múltiples importadores, el SRI considerará el precio más alto para fines de valoración o avalúo.
3	Para calcular el avalúo de los vehículos de modelos de años anteriores, se deducirá la depreciación del 20% anual, en cuanto del avalúo original considerando lo estipulado en el numeral 2 del presente artículo, sin que el valor residual pueda ser inferior al 10% del referido avalúo original

Fuente: Reglamento del impuesto anual a los vehículos motorizados (2017). **Elaborado por:** La autora

Además, la Ley de Reforma Tributaria (2016) manifiesta que:

De manera que los vehículos nuevos que se encuentren en fabricación o ingresen al país, a partir del 1 de enero y respecto de los cuales no conste el avalúo en la base nacional de datos de vehículos, en forma previa a su comercialización, deberá cumplirse con lo previsto en los dos primeros casos expuestos anteriormente. (p.2)

Tarifa. –

La Ley de Reforma Tributaria (2016) “publicado mediante Registro Oficial Suplemento 325, el 14 de mayo de 2001, nos indica que, sobre la base imponible se aplicará la tarifa presentada en la siguiente tabla:” (p. 3)

Tabla 4*Tarifa del IPVM*

BASE IMPONIBLE		TARIFA	
(AVALUO)		Sobre la Fracción	Sobre la Fracción
Desde US\$	Hasta US\$	Básica US\$	Excedente %
-	4.000	0	0,50%
4.001	8.000	20	1,00%
8.001	12.000	60	2,00%
12.001	16.000	140	3,00%
16.001	20.000	260	4,00%
20.001	24.000	420	5,00%
24.001	En adelante	620	6,00%

Fuente: Ley de Reforma Tributaria (2019). **Elaborado por:** La autora

Interpretando la tabla 4, Ley de Reforma Tributaria (2019) menciona que “en el caso de vehículos nuevos, si estos son adquiridos en el primer trimestre del año, pagarán el 100% del impuesto, mientras que los adquiridos a partir de abril pagarán el impuesto proporcional, desde el mes de compra hasta finalizar el año” (p.2).

Exenciones

La Ley de Régimen Tributario nos indica sobre la exoneración del pago de este tributo según el “Art. 6.- Se exonerará la totalidad del Impuesto a los Vehículos Motorizados de ciertos sectores que forman parte primordial y de mucha importancia para la sociedad, las cuáles se detallan a continuación:

Según la Asamblea Nacional (2019), mediante la Ley de Reforma tributaria (LRT) publicado en el Registro Oficial Suplemento 325, el 14 de mayo de 2001, afirma que: Se encuentran exentos del pago del Impuesto a los Vehículos Motorizados de Transporte Terrestre, los siguientes vehículos:

- a) Los de propiedad de entidades y organismos del sector público, según la definición del artículo 118 de la Constitución Política de la República, excepto los de empresas públicas;
- b) Los que se encuentren temporalmente en el país por razones de turismo o en tránsito aduanero, siempre que su permanencia en el país no sea mayor de tres meses;
- c) Los de servicio público de propiedad de choferes profesionales, a razón de un vehículo por cada titular; y,
- d) Los de propiedad de la Cruz Roja Ecuatoriana, Sociedad de Lucha Contra el Cáncer - SOLCA- y Junta de Beneficencia de Guayaquil (p. 3).

Es importante recalcar que, únicamente por determinación de la Función Ejecutiva y mediante ley establecida por la Asamblea Nacional se dará paso a “establecer, modificar, exonerar o extinguir impuestos” (Asamblea Nacional, 2021, p. 142), mediante los cuales, se resalta el poder y espacio que tiene la legislación ecuatoriana en la toma de decisiones, las mismas que se encuentran ligadas a los derechos y deberes que describe la Constitución de la República del Ecuador.

Cálculo de impuesto de la propiedad de vehículos en aplicación de la Ley de Reforma Tributaria

Mediante la aplicación de la Ley de Reforma Tributaria se da a conocer cómo se debe calcular el impuesto a la propiedad vehicular, la cual está expuesta en la Resolución No. NAC-DGERCGC19-00000032 y se da a conocer a continuación:

Tabla 5

Cálculo del impuesto de la propiedad de vehículos - Resolución No. NAC-DGERCGC19-

00000032

Marca	Toyota
Modelo	Corolla Cross Híbrido
Cilindraje	1.8
Año De Fabricación	2022
Valor	31.000
Sobre La Fracción Básica:	USD 24.001
Tarifa:	USD 620
Sobre La Fracción Excedente:	USD 31.000 - 24001=USD 6.999* fracción excedente. =USD 6.999* 6% USD 419,94
TOTAL, DEL IMPUESTO A PAGAR	USD 1.039,94

Fuente: Ley de Reforma Tributaria (2019). **Elaborado por:** La autora

En la presente tabla 5, podemos evidenciar el cálculo realizado al impuesto de la propiedad del vehículo de la marca Toyota, en primer lugar, se debe conocer el modelo, cilindraje, año de fabricación y su valor, una vez identificada esa información se procede a verificar la tarifa del IPVM a la cual pertenece según el valor del vehículo, entonces se realiza la resta del vehículo menos la fracción básica y ese resultado lo multiplicamos sobre la fracción excedente que llega a ser el porcentaje al que pertenece en la tabla y tenemos el resultado final que nos da USD 1.039,94, ese sería el total del impuesto a pagar.

Impuestos a los vehículos (RODAJE)

El impuesto al Rodaje está establecido por la tabla que dispone el COOTAD en su Art. 539, y en concordancia a lo dispuesto en la Ordenanza Municipal sobre el cobro del Impuesto al Rodaje.

A continuación, se presenta una tabla sobre el impuesto al rodaje, dicho impuesto cancela las personas que viven en Cuenca por el hecho de ostentar la propiedad de un vehículo motorizado.

Tabla 6*Impuesto de vehículos en el Cantón Cuenca*

Sujeto activo	Es la I. Municipalidad de Cuenca y la determinación, administración, control; y recaudación de este impuesto lo hará la Dirección Financiera Municipal, a través de la Unidad de Rentas y Tributación; y Tesorería.
Sujeto Pasivo	Toda persona natural o jurídica que posea vehículos y que resida en el cantón Cuenca deberá satisfacer este impuesto anualmente
Hecho Generador	El hecho generador del impuesto a los vehículos es la propiedad de vehículos en el cantón Cuenca.
Base Imponible	La base imponible será el avalúo de los vehículos que consten registrados en el Servicio de Rentas Internas y en la Agencia Nacional de Tránsito.

Fuente: COOTAD (2019). **Elaborado por:** La autora

COOTAD (2019) nos indica que “para la determinación de este impuesto se aplicará la siguiente tabla”

Tabla 7*Tarifa del Impuesto a los Vehículos*

Base Imponible (Avalúo)		Impuesto a la Fracción Básica	Impuesto sobre Fracción Excedente
Desde US (\$)	Hasta US (\$)	Dólares US (\$)	Porcentaje %
0,00	500,00	0,00	0,00%
500,01	1.000,00	6,00	0,00%
1.000,01	2.000,00	12,00	0,10%
2.000,01	4.000,00	13,00	0,12%
4.000,01	8.000,00	15,40	0,15%
8.000,01	12.000,00	21,40	0,25%
12.000,01	16.000,00	31,40	0,20%
16.000,01	20.000,00	39,40	0,30%
20.000,01	30.000,00	51,40	0,40%
30.000,01	40.000,00	91,40	0,50%
40.000,01	En adelante	141,40	0,70%

Fuente: COOTAD (2019). **Elaborado por:** La autora

En la presente tabla, se puede identificar que el Impuesto al Rodaje aplica una base imponible para aquellos vehículos que consumen gasolina, se puede definir que para los vehículos

nuevos, si estos son adquiridos en el primer trimestre del año, pagarán el 100 de la fracción básica, esto quiere decir que del impuesto establecido por el ente generador Servicio de Rentas Internas, mientras que los adquiridos a partir del mes de Abril pagarán solo el impuesto proporcional, desde su compra hasta que se termine el año.

Exenciones

Estarán exentos de este impuesto los vehículos oficiales al servicio:

- a) De los miembros del cuerpo diplomático y consular
- b) De organismos internacionales, aplicando el principio de reciprocidad
- c) De la Cruz Roja Ecuatoriana, como ambulancias y otros de igual finalidad; y,
- d) De los cuerpos de bomberos, como autobombas, coches, escala y otros vehículos especiales contra incendio. Los vehículos en tránsito no deberán el impuesto. (COOTAD, 2019, p. 2)

COOTAD (2019) nos indica que “estarán exentos de este impuesto los vehículos que importen o que adquieran las personas con discapacidad, según lo establecido por la Ley Sobre Discapacidades” (p. 2)

COOTAD (2019) para la aplicación de esta exoneración se tomará en cuenta los siguientes parámetros”:

- Del 30% al 49% de discapacidad, la exoneración será del 50% del impuesto causado.
- Del 50% al 69% de discapacidad, la exoneración será del 75% del impuesto causado.
- Del 70% de discapacidad en adelante, la exoneración será del 100% del impuesto causado. (p. 3)

Cálculo del impuesto a los vehículos en aplicación al COOTAD

A continuación, se presenta un ejemplar referente al cálculo del impuesto a los vehículos motorizados considerando y aplicando lo descrito en el COOTAD:

Tabla 8

Cálculo del Impuesto - COOTAD

Marca	Toyota
Modelo	Corolla Cross Híbrido
Cilindraje	1.8
Año De Fabricación	2022
Valor del vehículo	31.000
Ubicado en el rango	30.001 - 40.000
Tarifa	USD 91.40
TARIFA DEL IMPUESTO A PAGAR	USD 91.40

Fuente: COOTAD (2019). **Elaborado por:** La autora

La tabla 8, nos da a conocer como calcular el impuesto basado en el COOTAD, por lo tanto, como primer punto se debe identificar la marca, modelo, cilindraje, año de fabricación y el valor del vehículo, una vez analizada esa información se procede a revisar la tabla de las tarifas a la cual pertenece, en este caso se encuentra ubicada en el rango de 30.0001 - 40.000 que equivale a \$91.40 que llega a ser el impuesto sobre la fracción básica según la anterior tabla mencionada.

Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV)

El Servicio de Rentas Internas (2022) manifiesta que:

Es un impuesto que grava a la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre, este impuesto debe pagar todo propietario de vehículo motorizado de transporte terrestre cuyo cilindraje sea mayor a 1500cc y el factor de ajuste que considera su antigüedad. Las normativas que regulan el cobro de este impuesto son: Ley del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular, el Reglamento a la Ley del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular. (p.1)

Régimen Tributario Interno (2019), nos da a conocer que “La Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno en su primer capítulo determina que el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular tendrá por objeto el gravamen a la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre”.

Tabla 9

Elementos que conforman el IACV

Componentes	Definición
Objeto de Imponible	Grava la contaminación del ambiente producida por el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre
Hecho generador	La contaminación ambiental producida por los vehículos motorizados de transporte terrestre
Sujeto Activo	Es el Estado ecuatoriano a través del Servicio de Rentas Internas
Sujeto Pasivo	Las personas naturales, sucesiones indivisas y las sociedades, nacionales o extranjeras, que sean propietarios de vehículos motorizados de transporte terrestre

Fuente: Ley del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (2019). **Elaborado por:** La autora

Exenciones. –

La Ley de Régimen Tributario Interno (2019) nos indica que:

Están exonerados del pago de este impuesto los siguientes vehículos motorizados de transporte terrestre:

- a) Vehículos de uso y propiedad de entidades del sector público, en conformidad con lo establecido en el artículo 225 de la Constitución de la República;
- b) Vehículos dedicados al transporte público de pasajeros, que posean el permiso de operación, según lo determinado en la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial;

- c) Vehículos para uso de transporte escolar o servicio de taxis que tengan el permiso de operación comercial, de conformidad a la Ley Orgánica establecida en el literal anterior;
- d) Vehículos de transporte terrestre relacionados con la actividad productiva del sujeto pasivo de conformidad al respectivo reglamento;
- e) Las ambulancias y hospitales rodantes;
- f) Vehículos clásicos, de conformidad a los establecido en el respectivo Reglamento;
- g) Vehículos eléctricos. (p. 42)

Base Imponible y Tarifa. -

La Ley de Régimen Tributario Interno (2018) establece que “la base imponible de este impuesto corresponde al cilindraje que tiene el motor del respectivo vehículo, expresado en centímetros cúbicos, a la que se le multiplicará las tarifas que constan en la siguiente tabla” (p. 94).

Tabla 10

Base imponible para el pago del IACV

Nro.	Tramo cilindraje – Automóviles y Bicicletas	\$ / cc.
1	menor a 1.500 cc	0.00
2	1.501 - 2.000 cc	0.08
3	2.001 - 2.500 cc	0.09
4	2.501 - 3.000 cc	0.11
5	3.001 - 3.500 cc	0.12
6	3.501 - 4.000 cc	0.24
7	Más de 4.000 cc	0.35

Fuente: Ley de Régimen Tributario Interno (2018). **Elaborado por:** La autora

Mediante la tabla 10 se logró observar que para determinar este impuesto se debe considerar el cilindraje del motor dependiendo al tipo de vehículo que pertenezca, el cual se representa en centímetros cúbicos (cc).

Tabla 11

Factor de Ajuste para el Pago del IACV

Nº	Tramo de antigüedad (años)	Automóviles Factor
1	“Menor a 5 años” ^a	0%
2	“De 5 a 10 años” ^a	5%
3	“De 11 a 15 años” ^a	10%
4	“De 16 a 20 años” ^a	15%
5	“Mayor a 20 años” ^a	20%
6	“Híbridos” ^a	-20%

Fuente: ^aLey de Régimen Tributario Interno (2018, p.82). **Elaborado por:** La autora

La Tabla 11 muestra que el factor regulatorio es el porcentaje de niveles potenciales de contaminación ambiental provenientes de vehículos motorizados en relación con la antigüedad del vehículo o la tecnología del motor.

Tabla 12

Cálculo del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular

<i>Vehículo Motorizado Normal</i>	
Cilindraje del vehículo:	3501
Año del modelo:	2005
Cálculo IACV	= [3501 - 1500] * 0.24 (1+0.10)
TOTAL, A PAGAR IACV	USD 528,26

Fuente: Ley de Régimen Tributario Interno (2019). **Elaborado por:** La autora

La Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado (2015) manifiesta que:

Los vehículos de transporte terrestre de motor mayor a 2500 centímetros cúbicos y, de una antigüedad de más de 5 años, contados desde el respectivo año de fabricación del vehículo, tendrán una rebaja del 80% del valor del correspondiente impuesto a la contaminación vehicular a pagar, durante 3 años contados a partir del ejercicio fiscal en el que se empiece a aplicar este impuesto. Durante los años cuarto y quinto, la rebaja será del 50%. (p.11)

Impuesto al Valor Agregado (IVA)

La Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno (2018) manifiesta que:

Se establece el Impuesto al Valor Agregado (IVA), que 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, en la forma y en las condiciones que prevé esta Ley. (p. 63)

Ley de Régimen Tributario Interno (2018) afirma que:

La base imponible del IVA es el valor total de los bienes muebles de naturaleza corporal que se transfieren o de los servicios que se presten, calculado a base de sus precios de venta o de prestación del servicio, que incluyen impuestos, tasas por servicios y demás gastos legalmente imputables al precio. (p. 70)

Por otro lado, la Ley de Régimen Tributario Interno (2018) nos indica que “la base imponible, en las importaciones, es el resultado de sumar al valor en aduana los impuestos, aranceles, tasas, derechos, recargos y otros gastos que figuren en la declaración de importación y en los demás documentos pertinentes” (p. 71).

Conforme a las definiciones anteriores sobre el IVA, se puede decir que este impuesto funciona de forma indirecta sobre las ventas ya que se paga sobre el valor que se le agrega a un bien, de tal forma que quien cancela este tributo lo hace al valor el cual se le agrega al producto y no sobre el valor de todo el impuesto.

Impuesto a los Consumos Especiales

La Ley de Régimen Tributario Interno (2018), nos indica que “el objeto del impuesto a los consumos especiales ICE, el mismo que se aplicará de los bienes y servicios de procedencia nacional o importados, detallados en el artículo 82 de esta misma ley” (p. 82).

Este se denomina impuesto a los consumos especiales y corresponde al monto del impuesto que fija el Estado para los productos nacionales y su estándar es el precio del producto sin tomar en cuenta el monto del impuesto al valor agregado. Por ende, este será el costo del producto fabricado o importado (Chávez et al., 2020).

Este impuesto es una contribución obligatoria que los contribuyentes deben pagar al gobierno por la compra de bienes y servicios nacionales o extranjeros aptos para consumo especial (Oñate, 2019).

Según los conceptos analizados por diferentes autores, se puede decir que el ICE ha ido ganando importancia dentro de la estructura tributaria regional a lo largo del tiempo, por lo que se han establecido reglas para asegurar que los contribuyentes cumplan con los derechos y obligaciones establecidos por la institución encargada de la gestión, con el fin de mantener la control eficiente y oportuno necesario para su desarrollo.

Formas de Imposición

La Ley de Régimen Tributario Interno (2018) menciona que:

Para el caso de bienes y servicios gravados con ICE, se podrán aplicar los siguientes tipos de imposición según lo previsto en la Ley.

Específica. - Es aquella en la cual se grava con una tarifa fija a cada unidad de bien transferida por el fabricante nacional o cada unidad de bien importada, independientemente de su valor;

Ad Valorem. - Es aquella en la que se aplica una tarifa porcentual sobre la base imponible determinada de conformidad con las disposiciones de la presente Ley;

Mixta. - Es aquella que combina los dos tipos de imposición anteriores sobre un mismo bien o servicio. (pp. 82-83)

A continuación, se muestra la Tabla 13 para vehículos terrestres AD VALOREM en Ecuador:

Tabla 13

Tarifa AD VALOREM - Vehículos Motorizados de Transporte Terrestre

VEHÍCULOS MOTORIZADOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE HASTA 3.5 TONELADAS DE CARGA	PRECIO DE VENTA AL PÚBLICO		%
	DESDE	HASTA	
Vehículos motorizados		20.000	5%
Camionetas, furgonetas, camiones, y vehículos de rescate		30.000	5%
Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate	20.000	30.000	10%
Vehículos motorizados	30.000	40.000	15%
Vehículos motorizados	40.000	50.000	20%
Vehículos motorizados	50.000	60.000	25%
Vehículos motorizados	60.000	70.000	30%
Vehículos motorizados	70.000		35%

Fuente: Ley de Régimen Tributario Interno (2019). **Elaborado por:** La autora

En la tabla 13 se enumeran las bases imponibles de los bienes de producción nacional o importados sujetos al ICE y se determina con base en el precio de venta al público

(PVP) recomendado por el fabricante o importador, sin incluir IVA ni ICE. A esta base imponible se le aplica la tasa impositiva Ad Valorem, tal como se define en esta ley.

Tabla 14

Tarifa AD VALOREM - Vehículos Motorizados Híbridos o Eléctricos de Transporte Terrestre

VEHÍCULOS MOTORIZADOS HÍBRIDOS O ELÉCTRICOS DE TRANSPORTE TERRESTRE DE HASTA 3.5 TONELADAS DE CARGA	PRECIO DE VENTA AL PÚBLICO		%
	DESDE	HASTA	
“Vehículos híbridos o eléctricos” ^c		35.000	0%
“Vehículos híbridos o eléctricos” ^c	35.000	40.000	8%
“Vehículos híbridos o eléctricos” ^c	40.000	50.000	14%
“Vehículos híbridos o eléctricos” ^c	50.000	60.000	20%
“Vehículos híbridos o eléctricos” ^c	60.000	70.000	26%
“Vehículos híbridos o eléctricos” ^c	70.000	+	32%

Fuente: ^cLey de Régimen Tributario Interno (2018, p.82). **Elaborado por:** La autora

La tabla 14 nos indica la base imponible sujeta al ICE para aquellos vehículos ya sean híbridos o eléctricos, de manera que se utilizarán las tarifas Ad Valorem detalladas en dicha ley. Por otro lado, en el caso de vehículos eléctricos se deducirá el 10% de los costes resultantes de la aplicación de las tarifas previstas en este apartado.

Metodología

La presente investigación presenta un enfoque descriptivo, por lo cual Martínez (2018), nos indica que “esta investigación tiene como objetivo describir algunas características fundamentales de conjuntos homogéneos de fenómenos, utiliza criterios sistemáticos que permiten establecer la estructura o el comportamiento de los fenómenos en estudio, procurando ir generando información de manera ordenada, confiable y que esté en relación con otras para acentuar las diferencias” (p.19)

El diseño de la investigación empleó métodos cuantitativos, descriptivos y deductivos proporcionando un análisis, descripción y naturaleza de las variables relevantes para este estudio y su impacto en la recaudación de impuestos a los vehículos. El objetivo principal de este enfoque es lograr el objetivo planteado y comprender las variaciones y factores que influyen en la recaudación de dichos tributos.

La investigación está delimitada por fuentes secundarias de información y acudido a las bases de datos de aquellas entidades encargadas de dicha recaudación tributaria, como el SRI, Ley de Régimen Tributario Interno (LRTI), Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), Ministerio de Economía y Finanzas y el Código Orgánico de Organización Territorial (COOTAD).§

El desarrollo de la investigación se configura mediante la aplicación de una investigación descriptiva, en la que se evalúa y explica el comportamiento del valor monetario correspondiente a la imposición del impuesto predial a los vehículos automotores de transporte terrestre (IPVM), mediante la aplicación de cuadros comparativos para su posterior análisis e interpretación.

Resultados

Este artículo examina el Impacto de los Impuestos en el precio de los Vehículos Comercializados en el Ecuador durante los periodos comprendidos entre el 2019 y 2022, se realizó una comparación de impuestos de los vehículos relacionados con los Aranceles, Impuesto a la Salida de Divisas, Impuesto a los Consumos Especiales y el Impuesto al Valor Agregado, aquellos tributos que se cobran en los países Colombia, Chile y Perú comparado con lo que se cancela en el Ecuador respecto al año 2019.

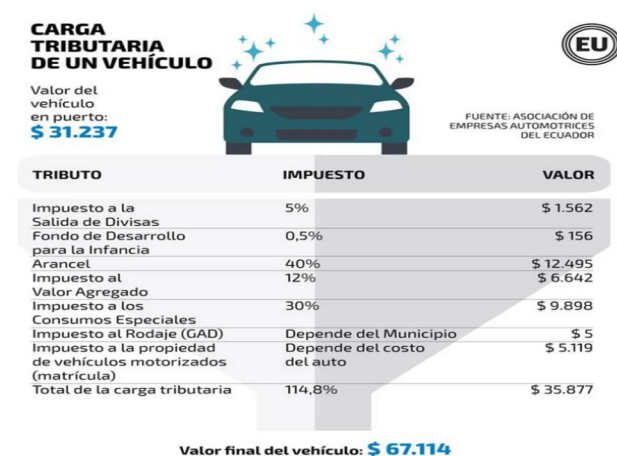
Tabla 15*Comparativo de Impuestos sobre Vehículos entre Países*

País	Arancel	ICE	ISD	IVA
Colombia	0% - 35%	0%	0%	16% - 35%
Ecuador	35% - 40%	5% - 35%	5%	12%
Chile	0% - 6%	0%	0%	19%
Perú	0% - 6%	0%	0%	18%

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. Anuario 2019. **Elaborado por:** La autora

La presente tabla 15 nos permite demostrar cómo a diferencia de otras naciones, Ecuador tiene una sobretasa tributaria, que va desde aranceles que gravan en Colombia con una tasa del 0% al 35%, Chile y Perú con una tasa del 0% al 6% y Ecuador a una tasa del 35% al 40%. Mientras que solo Ecuador continúa recaudando el ICE y el ISD de los vehículos; los tipos del primer y segundo impuesto, respectivamente, oscilan entre el 5% y el 35%.

Con respecto al IVA, Ecuador, a diferencia de Colombia, que maneja estratos, tiene el nivel más bajo de recaudación con un 12 por ciento. Es por esto que, es innegable que el costo final del vehículo está estrechamente relacionado con los impuestos pagados por su compra.

Figura 1*Carga Tributaria de un vehículo en Ecuador*

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. **Elaborado por:** Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.

La figura 1, nos da a conocer que el valor de un vehículo en puerto es de \$31.237 pero a este precio se le debe sumar cada uno de los impuestos a los cuáles pertenece dicho vehículo, por lo tanto, se puede evidenciar que El ICE es uno de los más distorsionados. Si se suma el ICE al 30 por ciento más el IVA al 12 por ciento, el consumidor sólo paga el 42% en impuestos en general. Al precio en puerto, que incluye la tarifa y otros costes, hay que sumarle un 40% del arancel.

También se debe tomar en cuenta la tarifa la cual se cancela por el Impuesto al Rodaje depende del Municipio al que pertenezca, al igual que el IPVM que llega a ser la matrícula que se cancela según el costo del automóvil. Por lo tanto, del valor que se desembolsa a la concesionaria, alrededor del 60% de lo que se cancela va directamente a impuestos.

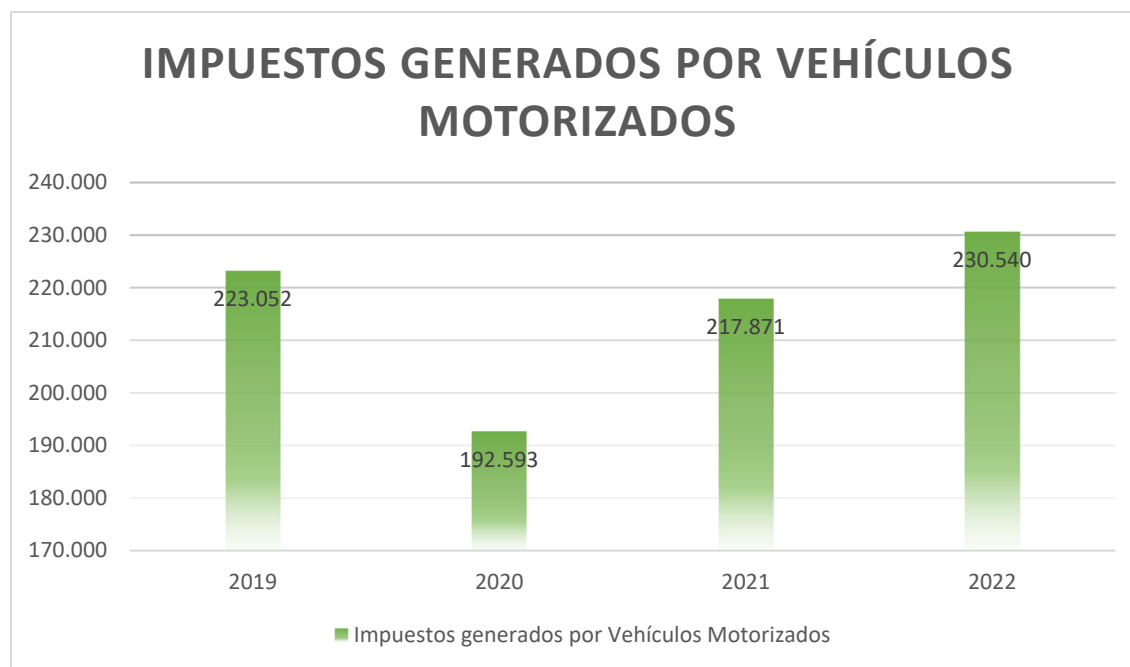
Tabla 16

Diferencias en el Costo de un Vehículo entre Países de la Región

Tipo de Vehículo	CHILE	COLOMBIA	ECUADOR
Automóvil	\$15.389	\$14.454	\$19.999
SUV's	\$15.664	\$19.167	\$25.999
Camión	\$50.873	\$44.870	\$69.990

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. **Elaborado por:** La autora

La tabla 6, nos da a conocer la variación de los precios según el tipo de vehículo ya sea automóviles, SUV's o camiones, en los países como Chile, Colombia comparado con el de Ecuador, el cual se puede evidenciar claramente como el precio es bastante considerable en Ecuador mientras que en los otros países no varía mucho los valores que se debe cancelar para la adquisición de un vehículo. Por lo tanto, se puede decir que los costos de los vehículos son desproporcionadamente más altos debido a la alta carga fiscal comparado con otros países.

Figura 2*Impuestos generados por vehículos motorizados*

Fuente: Servicio de Rentas Internas. (2022). **Elaborado por:** La autora

La figura 2 expuesto sobre los impuestos de vehículos generados en el período del año 2019 al 2022 nos da a conocer que además del uso que hacen los ciudadanos de los vehículos, que en la actualidad ya no son un lujo sino una necesidad en muchos casos, los vehículos motorizados también benefician al Estado a través de los impuestos que generan. Por lo tanto, las estadísticas de recaudación tributaria publicadas por el Servicio de Impuestos Nacionales son las siguientes:

- El año 2019 obtiene un crecimiento en la recaudación de impuestos a los vehículos con un valor de \$223,052.
- Aunque hubo una disminución significativa en 2020, ya que no se han generado los suficientes impuestos a los vehículos los cuáles perjudican al Estado.

- En el año 2021 se logra mantener el balance, aunque a comparación del año 2019 sigue siendo un valor bajo siendo su recaudación el total de \$217,871.
- El impuesto a los vehículos motorizados, calculado en base al valor del vehículo registrado en la base de datos del SRI, registró la recaudación de impuestos más alta con 230.540 dólares en 2022.

Figura 3

Recaudación Tributaria del ICE en Ecuador



Fuente: Servicio de Rentas Internas. (2019-2022). **Elaborado por:** La autora

La recaudación tributaria del ICE tuvo la mejor recaudación en el año 2019 como se puede visualizar en la figura 3, con un valor de \$653,941 por el motivo de que las personas han logrado contribuir satisfactoriamente con este impuesto, mientras que en el 2020 disminuye al \$578,889, tanto como el año 2021 con un valor de \$577,390 el cual no existe mucha diferencia ya que luego inicia su descenso en el año 2022 con recaudaciones de \$506.085.000 miles de dólares.

Resumen comercio automotor

A continuación, se realizó un cuadro en el cual se detalla las variaciones que han existido en los años 2019-2022 por medio de un resumen sobre el Comercio Automotor.

Tabla 17*Cuadro de Resumen sobre el Comercio Automotor*

AÑO	EXPORTACIÓN	IMPORTACIÓN (CBU)	VENTAS DE PRODUCCIÓN NACIONAL	VENTAS DE VEHÍCULOS IMPORTADOS	VENTAS TOTALES MERCADO ECUATORIANO	VARIACIÓN %
	1	2	3	4	5= (3+4)	
2019	1.777	108.080	25.315	106.893	132.208	-4%
2020	1.024	61.467	13.968	71.850	85.818	-35%
2021	231	97.493	19.235	100.081	119.316	39%
2022	120	127.053	20.310	119.207	139.517	17%

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. **Elaborado por:** La autora

Conforme a lo analizado en la tabla 17, se puede interpretar que en el año 2019 existe un gran número de exportaciones con un valor de 1.777 a comparación de los otros años.

- En el año 2020 existe una disminución de importaciones a comparación del año 2019 que existió un valor de 108.080.
- El 2019 es el año con la mayor venta de producciones nacionales, con un valor equivalente a 25.315.
- Mientas que en el año 2020 ocurre una disminución significativa de 71.850 en ventas de vehículos importados.
- Por otro lado, según el análisis se puede observar que las ventas totales del mercado ecuatoriano aumentaron en el año 2022, con un valor aproximado de 139.517.

Ventas anuales por tipo de vehículo en unidades, 2019 – 2022

Por medio de esta tabla se da a conocer las ventas realizadas anualmente por cada tipo de automóvil que existen en Ecuador, los cuales están denominados como: SUV's, automóviles, camionetas, camiones, VANS y buses, cada uno de ellos están analizados por las ventas realizadas en unidades en los años 2019 al 2022.

Tabla 18*Cuadro de Ventas Anuales por Tipo de Vehículo en Unidades, en el Período 2019-2022*

AÑO	SUV's	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	CAMIONES	VANS	BUSES	TOTAL
2019	45.266	54.192	18.406	7.907	4.678	1.759	132.208
2020	32.792	28.542	13.461	7.692	2.926	405	85.818
2021	50.254	35.081	20.486	9.764	3.377	354	119.316
2022	63.793	34.324	25.062	11.032	4.355	951	139.517

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. **Elaborado por:** La autora

La Tabla 2 muestra que las ventas realizadas anualmente de vehículos motorizados en mayor cantidad son los SUV's y los automóviles; pero ocurre que; en el año 2019 los SUV's se realizaron ventas de 45.266 pero en el 2020 se disminuyó y paso a 32.792, mientras tanto que en el año 2021 se incrementaron considerablemente a 50.254, luego 63.793 en el año 2022. Lo mismo paso con los automóviles, que en el año 2019 se registraron ventas de 54.192, pero en el año 2020 se disminuyó a 28.542, pero en el año 2021 se incrementó a 35.081. Los otros vehículos registran incrementos muy moderados.

Discusión

El presente artículo examina el impacto que ocasionan los Impuestos en el Precio de los Vehículos Comercializados en el Ecuador en el período 2019-2022, por ende, se ha analizado y acudido a las bases de datos de aquellos organismos que son los que se encargan de dicha recaudación tributaria. Además, se realizó un análisis sobre artículos e investigaciones relacionados con el tema de estudio.

Coronel (2022) en su trabajo de investigación denominado; la carga impositiva ecuatoriana y su impacto en la comercialización de vehículos en el sector automotriz durante el 2021, manifiesta que:

El IVA, ICE e ISD son aspectos cobrados y gestionados por el SRI, estos se han mantenidos constantes dentro del marco legal ecuatoriano, el IVA sufrió una alteración en el 2016 hasta mayo del 2017 donde era del 14%, posterior a ese periodo se ha mantenido en 12%, mientras que el ICE se mantiene fundamentado en una base imponible y el ISD que para el 2008 era del 1%, desde el año 2011 se ha mantenido bajo una tarifa del 5%. (p.42)

Por otro lado, el tema investigado en este caso se llama **“Impacto De Impuestos Y Aranceles Sobre Las Ganancias Y Pérdidas De Las Importadoras - Comercializadoras De Vehículos Nuevos En Ecuador 2015-2019”**, se logró analizar y evidenciar que los autores de este informe de investigación tienen mucha relación con lo antes mencionado en el tema de estudio.

Calle y Conza (2021) concluyeron que “Las recaudaciones tributarias totales en el 2016, en comparación con el 2015, disminuyeron 10%, en cambio en el 2017 y 2018, las recaudaciones se incrementaron en 55% y 27% respectivamente, para luego bajar 15% en el 2019, siendo las más significativas las del Ad Valorem y el IVA; los cuales han contribuido a las arcas fiscales con \$ 1.656,52 y \$ 768,73 millones de dólares, respectivamente. Las recaudaciones del ICE tuvieron las mejores recaudaciones en los años 2015 y 2016, para luego comenzar un descenso sostenido hasta el 2019”.

De acuerdo con esta investigación se pudo evidenciar que los autores afirman los mismos temas analizados en mi estudio, ya que se basan principalmente en lo que es el IVA y el ICE que son los tributos más importantes y sobresalientes en los Impuestos a los vehículos porque generan la mayor parte de recaudaciones tributarias.

Por lo tanto, comparando con mi tema de estudio se puede decir que la mejor recaudación tributaria del ICE fue en el año 2019, con un valor de \$653,941 ya que las personas han logrado contribuir satisfactoriamente con este impuesto, mientras que en el 2020 disminuye al \$578,889,

tanto como el año 2021 con un valor de \$577,390 el cual no existe mucha diferencia. En 2022 comenzó un descenso constante la recaudación de \$506,085 miles de dólares.

Por otro lado, Zambrano (2019) en su trabajo investigativo denominado **“La imposición a la propiedad vehicular en el Ecuador - Análisis comparado con los otros países de la Comunidad Andina”**, nos dio a conocer que:

En los países de la Comunidad Andina no encontramos similitudes que apliquen para doble imposición puesto que al tratarse de un impuesto a la propiedad vehicular que está regulado a nivel seccional, no presenta tributos de igual naturaleza, ni tampoco figuras tributarias o sujetos pasivos similares, y no es aplicado en el mismo tiempo que otro impuesto. Por lo que se deja constancia que no existe la doble imposición en los países de la Comunidad Andina. (p. 92)

Esto quiere decir que, tiene relación con el estudio realizado y se logró evidenciar que en ninguno de los países como Colombia, Chile y Perú existen los mismos tributos, porcentajes, ni valores ya que cada país tiene diferentes impuestos que se deben cumplir y cancelar al momento de comercializar un vehículo. Cada región varía y en este caso Ecuador es quién representa el valor más alto de los impuestos ya que la alta carga impositiva y arancelaria que se paga a los vehículos ecuatorianos hace que sus precios aumenten y en algunos casos el valor del vehículo que llega al puerto puede duplicarse, especialmente para los vehículos de alta gama. Esto los ubica entre los países más caros de Latinoamérica.

Conclusiones

Basado a la investigación y considerando que el objetivo principal es analizar el “Impacto de los Impuestos en el precio de los Vehículos Comercializados en el Ecuador durante el período 2019-2022”, se concluye lo siguiente:

- El análisis demostró que la industria automotriz conforme a la Ley de Reforma Tributaria se encuentra afectada y existe un gran impacto por causa de la mayor cantidad de impuestos que se deben cancelar para su comercialización, esto ocasiona que la rentabilidad que se genera en el sector automotriz disminuya debido a los costos incurridos y al aumento en el impuesto a las ventas de automóviles, lo que reducirá los ingresos que recibe el sector.
- Los impuestos a la propiedad de vehículos son muy importantes para el Ecuador y representan una cantidad significativa de ingresos a través de contribuciones directas administradas por el SRI ya que sin estos impuestos no se podría promover el desarrollo económico y político de una nación. Por lo tanto, nos centramos en el impacto de estos impuestos en el período 2019-2022.
- Conforme al análisis que se realizó con un cuadro comparativo de los impuestos sobre los vehículos, se pudo evidenciar que Ecuador a diferencia de otras naciones como Perú, Chile y Colombia, tiene una sobretasa tributaria, que va desde aranceles los cuáles en Colombia gravan del 0% al 35%, Perú y Chile con una tasa del 0% al 6%, en cambio Ecuador a una tasa del 35% al 40%, el cual es un porcentaje muy alto y notorio. Mientras que solo Ecuador continúa recaudando el Impuesto a los Consumos Especiales y el Impuesto a la Salida de Divisas de los vehículos oscilan entre el 5% y el 35%. Con respecto al IVA, se puede decir que el Ecuador, a diferencia de Colombia, que maneja estratos, tiene el nivel más bajo de recaudación con un 12 por ciento. Por lo tanto, es evidente que el costo final del vehículo en Ecuador es el más alto y esto ocasiona que se pierda competitividad ya que los precios son más caros y provoca la desestimación del consumo.
- Los consumidores ecuatorianos pagan un impuesto mínimo del 59%, mientras que los consumidores de Colombia, Chile y Perú pagan entre el 18% y el 19%,

una brecha del 40% que ha resultado perjudicial para los inversionistas locales. y negocios. Por tanto, el consumidor final es quien obtiene el precio final una vez añadidos los impuestos.

- Por otro lado, se evidenció que El ICE es uno de los más impuestos distorsionados, ya que, si se suma el ICE al 30 por ciento más el IVA al 12 por ciento, el consumidor termina cancelando el 42% en impuestos en general. Esto quiere decir que al precio que llega el vehículo al puerto, que incluye la tarifa y otros costes, hay que sumarle un 40% del arancel. Por lo tanto, del valor que se desembolsa a la concesionaria, alrededor del 60% de lo que se cancela va directamente a impuestos y esto hace que el vehículo tenga precios elevados para su comercialización.

Referencias

- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. Anuario 2019. https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2020/07/AEADE-ANUARIO-2019-OK_1.pdf
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. Anuario 2022. https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2023/03/ANUARIO-AEADE_2022_comp.pdf
- Base de Datos SRI (2022). *Estadísticas de Recaudación*. <https://www.sri.gob.ec/estadisticas-generales-de-recaudacion-sri>
- Chávez et al. (2020). Análisis de la contribución del IVA, renta, Rise e Ice en la zona 7 del Ecuador periodo 2013-2017. *Revista Universidad y Sociedad*, 12(2), 330- 335.
- CONSEJO D E PARTICIPACIÓN CIUDADANA Y CONTROL SOCIAL (2017). *Guía especializada de rendición de cuentas para los gobiernos autónomos descentralizados*. (p. 16). <https://www.cpccs.gob.ec/wp-content/uploads/2017/03/GAD.pdf>

COOTAD. (2019). *CODIGO ORGANICO DE ORGANIZACION TERRITORIAL, COOTAD.*

<https://www.cpcs.gob.ec/wp-content/uploads/2020/01/cootad.pdf>

Curiosfera. (30 de abril de 2020). *Historia de los impuestos.* Origen y evolución. [https://curiosfera-](https://curiosfera-historia.com/historia-de-los-impuestos/)

[historia.com/historia-de-los-impuestos/](https://curiosfera-historia.com/historia-de-los-impuestos/)

Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, 2015. (p.11)

[https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2021-](https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2021-03/CompletosSinConcordanciaspdf1008627_-)

[03/CompletosSinConcordanciaspdf1008627_-](https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2021-03/CompletosSinConcordanciaspdf1008627_-)

[_LEY_DE_FOMENTO_AMBIENTAL_Y_OPTIMIZACI%C3%93N_.pdf](https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2021-03/CompletosSinConcordanciaspdf1008627_-)

Ley de Reforma Tributaria (2016). *Ley de Reforma Tributaria.* (p. 2).

https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-09/Ley_Reforma_Tributaria.pdf

Ley de Reforma Tributaria (2016). *Ley de Reforma Tributaria.* (p. 3).

https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-09/Ley_Reforma_Tributaria.pdf

Ley de Régimen Tributario Interno (2018). *Impuesto a los Consumos Especiales.* (p.82)

<https://www.ces.gob.ec/lotaip/2018/Agosto/Anexos-literal->

[a2/LEY%20DE%20REGIMEN%20TRIBUTARIO%20INTERNO,%20LRTI.pdf](https://www.ces.gob.ec/lotaip/2018/Agosto/Anexos-literal-a2/LEY%20DE%20REGIMEN%20TRIBUTARIO%20INTERNO,%20LRTI.pdf)

Ley de Régimen Tributario Interno (2019). *Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular.*

Martínez, C. (2018). Investigación descriptiva: definición, tipos y características.

<https://www.lifeder.com/investigacion-descriptiva>

MINISTERIO DE ECONOMÍA Y FINANZAS. (2022). *Justificativo Proforma Presupuesto*

General del Estado 2023. (p. 28). [https://www.finanzas.gob.ec/wp-](https://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2022/11/Anexo-1_Justificativo-Proforma-2023-1.pdf)

[content/uploads/downloads/2022/11/Anexo-1_Justificativo-Proforma-2023-1.pdf](https://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2022/11/Anexo-1_Justificativo-Proforma-2023-1.pdf)

Oñate, M. (2019). El impuesto a los consumos especiales y su influencia en el precio de venta, en

las empresas productoras de bebidas alcohólicas de la zona 3 del Ecuador. Obtenido de

Universidad Técnica de Ambato:

<https://repositorio.uta.edu.ec/bitstream/123456789/30005/3/T4593i.pdf>

Servicio de Rentas Internas. (2018). Recaudación por impuesto, provincia y cantón 2018.

[https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfrescointernet/descargar/924d1afe-6872-4486-a59f-3fdcef9cc0cb/Recaudaciónpor impuesto%2Cprovincia y cantón_2016.xlsx](https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfrescointernet/descargar/924d1afe-6872-4486-a59f-3fdcef9cc0cb/Recaudaciónpor%20impuesto%20provincia%20y%20cantón_2016.xlsx)

Servicio de Rentas Internas, 2020. *Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular*.

<https://www.sri.gob.ec/web/guest/impuesto-ambiental-a-la-contaminacion-vehicular1>.

Servicio de Rentas Internas, 2020. Resolución Nro. SRI-SRI-2020-0001-R.

[file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Resolucion%20Nro%20SRI-SRI-2020-0001-R%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/Usuario/Downloads/Resolucion%20Nro%20SRI-SRI-2020-0001-R%20(1).pdf)

Servicio de Rentas Internas. (2022). Impuesto a los Vehículos Motorizados.

<https://www.sri.gob.ec/impuesto-a-los-vehiculos-motorizados>

Yunianti, L. N., Putri, N. K., Sudiby, Y. A. y Rafinda, A. (2019). *The influence of conscience, moral obligations, tax access, quality of service, and tax penalties on taxpayer compliance when paying motor vehicle tax. Journal of Accounting and Strategic Finance*,2(1), 1-13.

<https://doi.org/10.33005/jasf.v2i1.20>