



UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE ECONOMÍA

MAESTRÍA EN TRIBUTACIÓN Y FINANZAS

“TRABAJO DE TITULACIÓN ESPECIAL”

**PARA LA OBTENCIÓN DEL GRADO DE MAGISTER EN TRIBUTACIÓN Y
FINANZAS**

**“LAS RESTRICCIONES PARA IMPORTAR VEHÍCULOS Y SU
INCIDENCIA EN LA RECAUDACIÓN TRIBUTARIA DEL IVA E ICE,
2011-2015”**

AUTOR: ING. SHIRLEY ANTONIETA PRIETO LAMÁN

TUTOR: ECON. VÍCTOR MENA PADILLA, MSC

GUAYAQUIL – ECUADOR

Noviembre 2016



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIAS Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO TRABAJO DE TITULACIÓN ESPECIAL

TÍTULO: “LAS RESTRICCIONES PARA IMPORTAR VEHÍCULOS Y SU INCIDENCIA EN LA RECAUDACIÓN TRIBUTARIA DEL IVA E ICE, 2015”

AUTORA: Ing. Shirley Antonieta Prieto Lamán

REVISOR: Econ. Víctor Mena Padilla, Msc.

INSTITUCIÓN: Universidad de Guayaquil

FACULTAD: Ciencias Económicas

PROGRAMA: Maestría en Tributación y Finanzas

FECHA DE PUBLICACIÓN: NOV. 2016

NO. DE PÁGS: 40

ÁREA TEMÁTICA: Macroeconomía, Política Fiscal, Tributaria y Comercial

PALABRAS CLAVES: Salvaguardias, Restricciones Cuantitativas, Recaudación Tributaria, Política Fiscal

RESUMEN:

Esta investigación realizó un análisis de las cifras de recaudación de los impuestos, en el periodo 2011 – 2015 y en especial del IVA e ICE, además se comparó el año 2011 con el 2015, para evidenciar el comportamiento de la recaudación tributaria ante la implementación de las restricciones a la importación de vehículos.

En el periodo de estudio, se tomaron dos medidas importantes, las restricciones cuantitativas y las salvaguardias, se pudo observar que la recaudación del IVA, se vio afectada por la aplicación de las salvaguardias, fue en el año 2015, donde disminuye el cobro de dicho impuesto. Las medidas no tuvieron ningún impacto en la recaudación del ICE.

Se llegó a la conclusión que las restricciones impuestas a la importación de vehículos deben ser eliminadas, para beneficio de los sectores económicos y del aumento de la recaudación tributaria.

N° DE REGISTRO(en base de datos):

N° DE CLASIFICACIÓN:

DIRECCIÓN URL (estudio de caso en la web)

ADJUNTO URL (estudio de caso en la web):

ADJUNTO PDF:

SI X

NO

CONTACTO CON AUTORA:

0996989455

Email: sprieto15@hotmail.com

CONTACTO EN LA INSTITUCION:

Nombre: Econ. Natalia Andrade Moreira

Teléfono: 042293052

Mail: nandramo@hotmail.com

CERTIFICACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de tutor de la estudiante Ing. Shirley A. Prieto Lamán, del Programa de Maestría en Tributación y Finanzas, nombrado por el Decano de la Facultad de Economía. CERTIFICO: que el estudio de caso del examen de titulación especial, en opción al grado académico de Magíster en Tributación y Finanzas, cumple con los requisitos académicos, científicos y formales que establece el Reglamento aprobado para tal efecto.

Atentamente

TUTOR: ECON. VÍCTOR MENA PADILLA, MSC

TUTOR

Guayaquil, septiembre de 2016

DEDICATORIA

Con mucho amor,
para mi familia y especialmente para mi madre.

AGRADECIMIENTO

A mi tutor Econ. Víctor Mena Padilla, Msc., por ser
mi guía en la elaboración de este trabajo.

A mí querido amigo Econ. Eric Neira,
por su generosa ayuda.

DECLARACIÓN EXPRESA

“La responsabilidad del contenido de este trabajo de titulación especial, me corresponden exclusivamente; y el patrimonio intelectual de la misma a la UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL”

ING. SHIRLEY PRIETO LAMÁN

ABREVIATURAS

SRI.- Servicio de Rentas Internas

BCE.- Banco Central del Ecuador

IVA.- Impuesto al Valor Agregado

ICE.- Impuesto a los Consumos Especiales

ISD.- Impuesto a la Salida de Divisas

GATT.- Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio

OMC.- Organización Mundial del Comercio

COMEX.- Ministerio de Comercio Exterior

SG.- Salvaguardias

PGE.- Presupuesto General del Estado

NMF.- Nación Menos Favorecida

Contenido

INTRODUCCIÓN	1
Delimitación del problema.....	2
Formulación del problema	3
Justificación.....	3
Objeto del estudio	3
Campo de acción o de investigación.....	3
Objetivo General	4
Objetivos Específicos.....	4
La novedad científica	4
Capítulo 1 MARCO TEÓRICO	5
1.1 Teorías Generales	5
1.1.1 Política Económica.....	5
1.1.2 Política Físcal.	5
1.1.3 Presupuesto General del Estado.	6
1.1.4 Clasificación de los Tributos.....	7
1.2 Teorías Sustantivas	10
1.2.1 Impuesto al Valor Agregado IVA.	10
1.2.2 Impuestos a los Consumos Especiales ICE.....	10
1.2.3 Restricciones a las Importaciones.	11
1.3 Referentes empíricos	13
Capítulo 2 MARCO METODOLÓGICO	15
2.1 Metodología.....	15
2.2 Métodos	15
2.3 Premisa	15
2.4 Universo y muestra.....	16
2.5 CDIU Operacionalización de variables	16

2.5.1 Categorías.....	16
2.5.2 Dimensiones.....	17
2.5.3 Instrumentos.....	17
2.5.4. Unidad de Análisis.....	17
2.6 Gestión de Datos.....	17
2.7 Criterios éticos.....	17
Capítulo 3 RESULTADOS	18
3.1 Antecedentes de la unidad de análisis o población	18
3.1.1 La recaudación tributaria, 2011 – 2015.....	19
3.1.2 Recaudación Tributaria del IVA. 2011 – 2015.....	21
3.1.3 Recaudación Tributaria del ICE, 2011 – 2015.....	22
3.1.4 Balanza Comercial.....	22
3.1.5 Balanza Comercial Petrolera, 2011 – 2015.....	23
3.1.6 Balanza Comercial no Petrolera.....	24
3.1.7 Balanza Comercial Total.....	24
3.1.8 Análisis del sector automotriz.....	26
3.1.9 Resoluciones Ministerio Comercio Exterior.....	30
3.2 Diagnostico o estudio de campo.....	33
Capítulo 4 DISCUSIÓN.....	36
4.1 Contrastación empírica.....	36
4.2 Limitaciones	36
4.3 Líneas de investigación	36
4.4 Aspectos relevantes	37
CAPÍTULO 5.- PROPUESTA.....	38
5.1 Datos Informativos	38
5.2 Antecedentes.....	38
5.3 Objetivos.....	38

5.3.1 Objetivo General.	38
5.3.2 Objetivos Específicos.....	38
5.4 Validación.....	39
Conclusiones y recomendaciones	40
Bibliografía	42

Índice de Tablas

Tabla 2.- <i>Recaudación Tributaria por Impuestos, 2011-15, en miles de US\$</i>	19
Tabla 3.- <i>Recaudación Tributaria, 2011-15, en miles US\$</i>	20
Tabla 4.- <i>Recaudación Tributaria del IVA, 2011-2015, en miles US\$</i>	21
Tabla 5.- <i>Recaudación Tributaria del ICE, 2011-2015</i>	22
Tabla 6.- <i>Balanza Comercial Petrolera, 2011-2015, en miles US\$</i>	23
Tabla 7.- <i>Balanza Comercial no Petrolera, 2011-2015, en millones US\$</i>	24
Tabla 8.- <i>Balanza Comercial Total, 2011-2015, en millones US\$</i>	25
Tabla 9.- <i>Saldos de la Balanza Comercial Total, 2011-2015, en millones US\$</i>	25
Tabla 10.- <i>Recaudación Tributaria IVA Sector Automotriz, 2011-2015, en miles US\$</i>	27
Tabla 11.- <i>Recaudación Tributaria ICE Sector Automotriz, 2011-2015, en miles de US\$</i> 28	
Tabla 12.- <i>Ventas del Sector Automotriz, 2011-2015, en unidades</i>	29
Tabla 13.- <i>Ventas del Sector Automotriz, 2011-2015, en miles de US\$</i>	30
Tabla 14.- <i>Resoluciones COMEX, cupos importaciones en CKD</i>	31
Tabla 15.- <i>Resoluciones COMEX, cupos importaciones vehículos terminados</i>	31
Tabla 16.- <i>Sobretasas arancelarias por Salvaguardia de Balanza de Pago</i>	32

Índice de Gráficos

Gráfico 1.- Árbol del problema	3
Gráfico 2.- Recaudación Tributaria por Impuesto, 2011-2015	19
Gráfico 3.- Evolución de la Recaudación Tributaria, 2011-15	20
Gráfico 4.- Evolución de la Recaudación Tributaria del IVA, 2011-2015	21
Gráfico 5.- Evolución de la Recaudación Tributaria, 2011-2015	22
Gráfico 6.- Evolución del saldo de la Balanza Comercial, 2011-2015	26
Gráfico 7.- Evolución de la Recaudación Tributaria IVA Sector Automotriz, 2011-2015	27
Gráfico 8.- Evolución de la Recaudación Tributaria ICE Sector Automotriz 2011-2015	28
Gráfico 9.- Venta de vehículos en unidades, 2011-2015	29
Gráfico 10.- Venta de vehículos importados en miles US\$, en Sector Automotriz, 2011-15	30

Resumen

El presente estudio titulado “LAS RESTRICCIONES PARA IMPORTAR VEHÍCULOS Y SU INCIDENCIA EN LA RECAUDACIÓN TRIBUTARIA DEL IVA E ICE, 2011-2015”, analizó la afectación en la Recaudación Tributaria del IVA e ICE, originada por la implementación de las restricciones a las importaciones de vehículos, en el periodo 2011 – 2015. La metodología que se utilizó fue la cuantitativa, la misma que se vale de datos cuantificables a los cuales se accede por observación y medición.

Se realizó un análisis, del periodo 2011 – 2015, de la Recaudación Tributaria del IVA e ICE total y del sector automotriz y su evolución; de la Balanza Comercial Petrolera, no Petrolera y Total; y de la importación de vehículos en unidades y en dólares. Así como un estudio de las resoluciones emitidas por el Ministerio de Comercio Exterior. La información fue tomada de las publicaciones del Servicio de Rentas Internas, Banco Central del Ecuador, Ministerio de Comercio Exterior y la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.

Una vez terminado el estudio, se determinó, que las restricciones a los vehículos, no afectaron a la recaudación tributaria total y fue la aplicación de las salvaguardias, las que provocaron la disminución del IVA en el año 2015.

Mi conclusión fue, que las restricciones cuantitativas y las salvaguardias deben ser eliminadas, las primeras afectan seriamente al sector automotriz y las segundas disminuyen la competitividad de las empresas en el mercado internacional, debido que, hay productos de procesos productivos que se les aplican las sobretasas.

Palabras Claves: Impuesto al valor agregado (IVA), Impuesto a los consumos especiales (ICE), Salvaguardia, Recaudación Tributaria, Arancel, Balanza Comercial.

Abstract

This study entitled "RESTRICTIONS TO IMPORT VEHICLES AND ITS INCIDENCE IN TAX RETURNS OF VAT AND ICE, 2011-2015", analyzed the effect on the Tax Collection of VAT and ICE, caused by the implementation of restrictions on imports of Vehicles, in the period 2011 - 2015. The methodology used was quantitative, which uses quantifiable data to which it is accessed by observation and measurement.

An analysis was carried out, from the period 2011 - 2015, of the Tax Collection of VAT and total ICE and of the automotive sector and its evolution; Of the Petroleum, Non-Petroleum and Total Trade Balance; And the importation of vehicles into units and dollars. As well as a study of the resolutions issued by the Ministry of Foreign Trade. The information was taken from the publications of the Internal Revenue Service, Central Bank of Ecuador, Ministry of Foreign Trade and the Association of Automotive Companies of Ecuador. Once the study was completed, it was determined that the restrictions on vehicles did not affect the total tax collection and was the application of safeguards, which led to the decrease of VAT in 2015.

My conclusion was that quantitative restrictions and safeguards must be eliminated, the former seriously affect the automotive sector and the latter reduce the competitiveness of companies in the international market, because there are products of production processes that are applied to the surcharges.

Key Words: Value added tax (VAT), excise tax (ICE), Safeguard, Tax Collection, Tariff, Trade Balance.

INTRODUCCIÓN

Al ser el Ecuador, un país dolarizado, no cuenta con las Políticas Cambiaria y Monetaria, que le permitan emitir una moneda propia y/o devaluar la moneda, por tanto, la Política Fiscal deberá garantizar con la recaudación de los tributos, los ingresos necesarios para financiar el Presupuesto General del Estado.

Después de la dolarización, es en el año 2009, que el Ecuador empieza a registrar déficit en su Balanza Comercial, lo que significa que el país está demandando más divisas para realizar importaciones, que las que el sector fiscal y externo proporcionan, este desequilibrio podría traer serias consecuencias para el sistema de dolarización, vigente desde el año 2000, debido a que una potencial iliquidez de la economía nacional, pondría en riesgo la estabilidad del sistema nacional de pagos, con repercusiones externas, que a su vez, alterarían el esquema monetario de dolarización, por lo que, al país no le queda otra alternativa que endeudarse en el corto plazo, mientras adopta las medidas estructurales que le permitan garantizar un nivel de liquidez monetaria acorde a la tasa de crecimiento del producto que definan las autoridades económicas.

Es por esta razón, que la Política Comercial, como parte de la Política Económica y en especial las relaciones de compra y venta de bienes y servicios con el Resto del Mundo se vuelve una herramienta esencial para contrarrestar la salida de divisas, impulsando las exportaciones, para aumentar el ingreso de divisas del exterior, mientras que al mismo tiempo, se restringen las importaciones de bienes no imprescindibles, lo que ayudaría además a que se incentive el aparato productivo nacional, necesario para encontrar el equilibrio en las cuentas externas, que redunden en el bienestar económico de la sociedad ecuatoriana.

Con el afán de corregir el saldo negativo de la Balanza Comercial, reducir la salida de divisas y disminuir el consumo interno de bienes importados considerados por el régimen como suntuarios, el gobierno decidió tomar medidas económicas, regulando el nivel general de las importaciones, por lo que, restringió este tipo de transacciones con cupos, aplicados desde marzo del 2012, salvaguardias cambiarias desde enero de 2015 a las importaciones de Colombia y Perú y salvaguardias por Balanza de Pagos desde marzo del mismo año, aplicadas a 2.800 partidas arancelarias, lo que afectó al 32 % del universo arancelario e impuso cupos a 627 partidas arancelarias.

A pesar de que las restricciones excluyeron algunos bienes de capital y materias primas, el sector productivo se vio seriamente afectado con el incremento de los aranceles e impuestos, lo que hizo que la producción nacional se encarezca; ya que, competir con mercadería de otros países que pagan menos tributos, puso en desventaja a los productores ecuatorianos. Además, estas medidas pueden traer como consecuencia el incremento del contrabando, lo que afectaría negativamente a sectores económicos y a los ingresos fiscales.

Este estudio analizará, si las medidas restrictivas para la importación de vehículos, implementadas por el Gobierno incidieron en la recaudación tributaria del IVA e ICE, en el periodo 2011 – 2015.

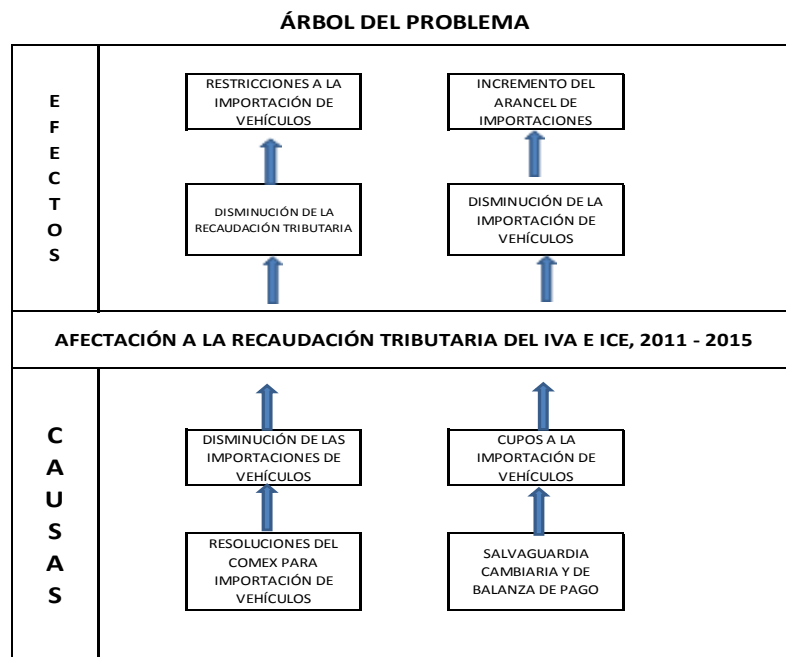
El método que se usará en este análisis, es el cuantitativo de series estadísticas de las cifras obtenidas a través de diferentes organismos; especialmente del Banco Central del Ecuador (BCE), Servicio de Rentas Internas (SRI), del Consejo de Comercio Exterior (COMEX) y de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, así como el análisis de la estructura legal y normativa de las medidas tomadas.

Delimitación del problema

Esta investigación basará su análisis en las resoluciones que impartió el Ministerio de Comercio Exterior, con las que se impusieron Cupos y Salvaguardias Cambiarias y de Balanza de Pago, las que se restringieron la importación de vehículos.

El estudio se enfocará en la repercusión que tuvieron estas disposiciones en la recaudación del IVA e ICE en periodo 2011 al 2015.

Gráfico 1.- Árbol del problema



Elaborado por la autora

Formulación del problema

¿Qué efecto tuvo en la Recaudación Tributaria del IVA y del ICE, la aplicación de las restricciones a las importaciones de vehículos, en el periodo 2011 - 2015?

Justificación

Este análisis servirá para determinar, en qué medida la implementación de los cupos y las salvaguardias impuestas por el gobierno a la importación de vehículos, afectó a la Recaudación Tributaria del IVA e ICE y si realmente las medidas cumplieron el propósito de disminuir las importaciones del sector automotriz.

Objeto del estudio

Analizar el comportamiento de la recaudación del IVA e ICE, periodo 2011 – 2015.

Campo de acción o de investigación

Estudiar la recaudación tributaria, como principal ingreso del Presupuesto General del Estado y la evolución del IVA e ICE, luego de la implementación de las restricciones a las importaciones de vehículos.

Objetivo General

Analizar la afectación en la Recaudación Tributaria del IVA e ICE, la implementación de las restricciones a las importaciones de vehículos, en el periodo 2011 – 2015.

Objetivos Específicos

- Examinar del comportamiento de la Balanza Comercial, periodo 2011 – 2015.
- Analizar la evolución de la Recaudación Tributaria, 2011-2015
- Analizar las estadísticas de la recaudación del IVA e ICE del sector automotriz, periodo 2011 – 2015.
- Determinar el comportamiento de las ventas de vehículos del periodo 2011 -2015.
- Analizar de las resoluciones del COMEX, para la aplicación de Restricciones Cuantitativas y Salvaguardias

La novedad científica

Este trabajo establecerá, si las restricciones a la importación de vehículos, en el periodo 2011 – 2015, disminuyeron la recaudación tributaria y se propondrán potenciales medidas, que mejorarían a los Ingresos Tributarios y al Comercio Exterior.

Capítulo 1 MARCO TEÓRICO

1.1 Teorías Generales

1.1.1 Política Económica. Se entiende por política económica el conjunto de medidas que implementa la autoridad económica de un país, tendiente a alcanzar ciertos objetivos o a modificar ciertas situaciones, a través de manejos de algunas variables llamadas instrumentos.

Los objetivos de la política económica son conseguir el pleno empleo de los recursos, obtener una alta tasa de crecimiento de la economía, mantener un nivel de precios estable, propender al equilibrio externo y mantener una distribución justa del ingreso.

El problema difícil de resolver en Política Económica es la armonización de los diferentes objetivos entre sí, debido a que alcanzar todos ellos simultáneamente puede crear conflictos y resultar imposible.

Existen dos corrientes económicas claramente identificables, los de ideología neoliberal, para quienes el Estado no debe intervenir en la economía y que el país debería estar sujeto a las regulaciones propias del mercado y hay quienes opinan que el mercado no es un regulador espontáneo, por lo que, es necesario que el gobierno intervenga, con el propósito de redistribuir la riqueza, supervisar las desigualdades sociales y enrumbar la economía de un determinado país. (Paz y Miño Cepeda, 2015)

1.1.2 Política Físcal. La Política fiscal tiene que ver directamente con el Presupuesto General del Estado, donde el gobierno puntualiza los ingresos y egresos del país, que ayudaran a determinar con cuanto recurso cuenta para dar cumplimiento a los diferentes proyectos previstos.

La política tributaria en el país es de gran importancia, la recaudación tributaria es el principal ingreso en el Presupuesto General del Estado y contribuye a la redistribución de los ingresos con la inversión social.

En materia de establecer los ingresos y egresos del país, se ha avanzado mucho, porque desde los años 1830, año de fundación de la República del Ecuador los gobiernos han tenido la necesidad de determinar, con qué presupuesto se cuenta para sus diferentes inversiones, pero era muy difícil de establecer con cuánto recurso contaban, ya que existían diferentes

organismos autónomos que ejercían las veces de agentes recaudadores y al no conocer los ingresos, se hacía complicado elaborar una proyección de los gastos.

El 13 de noviembre de 1997, se crea el Servicio de Rentas Internas, bajo la siguiente consideración “Que es indispensable modernizar la administración de rentas internas, en orden a incrementar las recaudaciones que garanticen el financiamiento del Presupuesto del Estado; Que es indispensable reducir la evasión e incrementar los niveles de moralidad tributaria en el país”. (Congreso Nacional, 2007)

1.1.3 Presupuesto General del Estado. Actualmente el gobierno cuenta con tecnología de punta y personal especializado, para una elaboración eficiente del Presupuesto General del Estado y así disponer de información plurianual, confiable y oportuna de los ingresos y gastos del país.

“El Presupuesto del Gobierno Central (PGC) es la parte del Presupuesto General del Estado (PGE) directamente administrada por el Gobierno y sus instituciones, a través del Ministerio de Finanzas”. (<http://www.finanzas.gob.ec/el-presupuesto-general-del-estado/>)

Se podría resumir que es la cuenta en la que el gobierno registra los ingresos que espera obtener durante el año y los gastos que realizará, además como va a obtener los recursos. Es aquí donde veremos la distribución de los ingresos con los que se espera reducir las desigualdades sociales. Debe ser un plan de desarrollo a largo plazo y que pueda ser sostenible en el tiempo.

Los impuestos forman parte del sistema tributario, “son prestaciones en dinero, que el Estado exige en el ejercicio de su poder de imperio en virtud de una ley y para cubrir los gastos que le demanda para el cumplimiento de sus fines” (Villegas, 2001). Tienen la singularidad de ser obligatorios, ya que deben ser pagados, sin contar con la aprobación del sujeto pasivo, entendiéndose por sujeto pasivo, la persona natural o jurídica que tiene que cumplir con alguna obligación tributaria.

Una de sus características es que las prestaciones sean en dinero, aunque esto no ocurre en todos los países de América, los códigos tributarios de México y Brasil, admiten que las prestaciones se realicen en especies. Esa particularidad no altera la naturaleza jurídica del tributo, siempre que las prestaciones sean pecuniariamente valorable en dinero, para que constituya un tributo. En Ecuador, el Código Tributario indica que las obligaciones tributarias puedan satisfacerse además de dinero, en especies o servicios, pero también establece que el pago debe hacerse en efectivo, salvo lo dispuesto en leyes orgánicas y especiales.

No existe tributo sin ley, significa que debe cumplirse con el principio de legalidad, enunciado en la Constitución de la República. (Constituyente A, 2008). La obligación tributaria se genera cuando ocurra el hecho generador previsto en la ley.

“El objetivo de los tributos es fiscal, es decir que su fin es obtener recursos para satisfacer las necesidades de la sociedad”. (Villegas, 2001), se podría agregar además, que los tributos también son usados para proteger la industria nacional, como es el caso de los impuestos aduaneros y para evitar la salida de divisas.

El Código Tributario del 2005 indica, que los impuestos son medios para recaudar ingresos públicos, servirán como instrumento de la política económica, estimulando la inversión, la reinversión, el ahorro y su destino hacia los fines productivos y de desarrollo nacional; atenderán a las exigencias de estabilidad y progreso sociales y procurarán una mejor distribución de la renta nacional. (Congreso, 2005)

1.1.4 Clasificación de los Tributos. En la actualidad y de manera general en España, Italia y América Latina impera la clasificación tripartita: impuestos, tasas y contribuciones de mejoras.

Los Impuestos son los tributos más importantes para un país, pues a través de ellos, es como se obtiene la mayoría de los ingresos públicos para costear las necesidades colectivas. Son cantidades que se exigen obligatoriamente por ley, sin que exista una contraprestación individualizada específica y se fundamentan en hechos que demuestran la capacidad económica de los ciudadanos.

La capacidad económica de cada ciudadano, la podemos observar desde tres diferentes aspectos: por su patrimonio, por su renta a través de los ingresos y por sus compras. Por ello, los distintos impuestos existentes recaen sobre alguna de esas manifestaciones de la capacidad de pago. (Agencia Tributaria)

“La tasa, tiene como hecho generador, la prestación efectiva o potencial de un servicio público individualizado en el contribuyente”. (NEIVA, 2008)

Contribución Especial o de mejoras, es la carga cuya obligación tiene como hecho generador beneficios derivados de la realización de obras públicas o de actividades estatales y cuyo producto no debe tener un destino ajeno a la financiación de la obra. El beneficio no se recibe de forma individual, sino como miembro de una comunidad.

Los sistemas tributarios de cada uno de los países, se fundamentan en la legislación emitida internamente y cuya base es la Constitución de la República, que es la norma superior de un Estado.

La Constitución vigente en nuestro país, establece en el Capítulo Cuarto, del Título VI del Régimen de Desarrollo, los lineamientos del sistema tributario ecuatoriano.

Los siguientes artículos nos harán entender los principios que rigen el sistema tributario:

Art. 300.- El régimen tributario se regirá por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria. Se priorizan los impuestos directos y progresivos. La política tributaria promoverá la redistribución y estimulará el empleo, la producción de bienes y servicios y conductas ecológicas, sociales y económicas responsables. (Constitución de la República del Ecuador, 2008)

Art. 301.- Sólo por iniciativa de la Función Ejecutiva y mediante ley sancionada por la Asamblea Nacional se podrá establecer, modificar, exonerar o extinguir impuestos. Sólo por acto normativo de órgano competente se podrán establecer, modificar, exonerar extinguir tasas y contribuciones. Las tasas y contribuciones especiales se crearán y regularán de acuerdo a la ley. (Constituyente A. 2008)

De acuerdo a la Constitución de la República del Ecuador el régimen tributario se regirá por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria. Se priorizarán los impuestos directos y progresivos.

El sistema tributario está constituido por el conjunto de tributos vigentes en un país en determinada época. El sistema tributario debe estudiarse en relación a un país determinado. En diferentes países pueden encontrarse sistemas tributarios semejantes, pero siempre hay particularidades nacionales. Cada grupo de tributos es consecuencia de las instituciones jurídicas y políticas de un país, de su estructura social, de la grandeza de sus recursos de la forma de distribución de los ingresos de su sistema económico.

En el Ecuador, a partir del 2000, año que entra en vigencia la dolarización, la política tributaria ha tenido grandes cambios, sobre todo en lo referente al desarrollo de impuestos progresivos, los agregados macroeconómicos y los avances en el desarrollo humano y de la pobreza. Con el nuevo sistema monetario, hubo un claro deterioro en los sectores productivos, externo, monetario y financiero, lo que acentuó desequilibrios en lo fiscal y financiero y con la finalidad de encontrar recursos de financiamiento para los gastos del

estado, se aprobaron importantes reformas tributarias, para fortalecer o ampliar los ingresos fiscales existentes, crear nuevos, gravar bienes y servicios exentos, determinar un mayor control de la evasión tributaria y racionalizar los gastos del sector público. Por lo que, en el 2002 se aprueba con carácter de urgente, la Ley Orgánica de Responsabilidad y Estabilización y Transparencia.

El principal objetivo de cualquier sistema tributario, es obtener los recursos necesarios para financiar el gasto público, lo que se conoce como suficiencia del sistema tributario. Los ingresos tributarios se tornan insuficientes en la medida que crezca el gasto público, ya que los ingresos por privatizaciones y los endeudamientos externos e internos son limitados.

La recaudación que es posible alcanzar en un sistema tributario, se conoce como la capacidad recaudatoria, que es la recaudación que se alcanzaría con un sistema fiscalizador excelente. La recaudación potencial, es la que se obtendría, si todos los contribuyentes pagarían voluntariamente sus impuestos, es menor que la capacidad recaudatoria, y mayor a la recaudación efectiva. (Jorratt)

La recaudación impositiva del Ecuador, se basa principalmente en cuatro impuestos: Impuesto a la Renta (IR), Impuesto al Valor Agregado (IVA), Impuesto a los Consumos Especiales e Impuesto a la Salida de divisas (ISD). El primero es un impuesto directo, ya que se aplica directamente al titular de la renta o riqueza progresivo, porque dependiendo del incremento de la base imponible, aumenta el impuesto. El IVA y el ICE son tributos indirectos y se aplican a la venta de productos y servicios y el ISD se genera en la transferencia de envío o traslado de dinero al exterior.

Los impuestos que se aplican a la riqueza de las personas sean naturales o jurídicas, se los clasifica como impuestos directos, debido a que, recaen directamente sobre las personas. Los más importantes son: el impuesto a la Renta y el Impuesto a la Salida de Divisas.

Los impuestos indirectos gravan al consumo de los contribuyentes; se llaman indirectos, porque no repercute en forma directa sobre los ingresos sino que recae sobre los costos de producción y venta de las empresas y se traslada a los consumidores a través de los precios. (Eco-Finanzas, s.f.)

Lo deben pagar las personas que compren un bien o un servicio gravado con un impuesto, sin importar que esta persona esté o no en capacidad de tributar.

Los impuestos indirectos más representativos en el Ecuador son: Impuesto al Valor Agregado IVA y el Impuesto a los Consumos Especiales (ICE).

1.2 Teorías Sustantivas

1.2.1 Impuesto al Valor Agregado IVA. El Impuesto al Valor Agregado (IVA) 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. Actualmente existen tres tarifas para este impuesto que son 14%, 12% y 0%, la tarifa del 14% se aplica como contribución para los damnificados del terremoto de abril de 2016.

“La base imponible para este impuesto es el valor de los bienes o servicios objeto de la transferencia”. (Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno, 2014).

“Este impuesto lo paga, toda persona que tenga necesidad de realizar compras, aunque sean artículos de alimentación y vestimenta, por lo que, quizás es uno de los impuestos más injustos e inequitativos”. (<http://www.gerencie.com/impuesto>, s.f.)

Aunque es un impuesto a la venta en todas las etapas de la producción, lo que lo hace diferente de otros impuestos, es que se puede compensar con las propias ventas del contribuyente, este impuesto lo paga el consumidor final. Es el impuesto que mayor recaudación en el Ecuador y se paga mensualmente al SRI, lo que beneficia a los ingresos del Estado.

1.2.2 Impuestos a los Consumos Especiales ICE. Grava a los bienes o servicios de procedencia nacionales o importados, considerados como suntuarios y detallados en el Art. 82 de la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno”. (Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno, 2014)

Están gravados con este impuesto los siguientes bienes y productos: tabaco, bebidas gaseosas, perfumes, videojuegos, armas de fuego, vehículos, servicio de televisión pagada, cuotas de membresías, etc.

El hecho generador de este impuesto en el caso de consumos de bienes de producción nacional será la transferencia, a título oneroso o gratuito efectuada por el fabricante y la prestación del servicio dentro del periodo respectivo. En el caso del consumo de mercancías importadas el hecho generador será su desaduanización.

Para el caso de bienes y servicios gravados con ICE, se podrán aplicar los siguientes tipos de imposiciones previstas en la Ley.

Impuesto específico, es aquel tributo que grava con una tarifa fija a unidades, peso, volumen u otra unidad de medidas de bienes transferida por el fabricante nacional o cada unidad de bien importada, independientemente de su valor.

Impuesto Ad-valorem, es aquel gravamen que se aplica a través de una tarifa porcentual sobre una base imponible determinada.

Impuestos mixto es cuando se combina los dos tipos de imposiciones anteriores sobre un mismo bien o servicio.

La base imponible de los productos gravados con ICE, de producción local o importados, se determinará en base al precio de venta al público, sugerido por el fabricante o importador, menos el IVA y el ICE, o con base a los precios referenciales que bajo resolución establezca el Director General del SRI

“El ICE restringe el consumo de determinados bienes con elevados costos sociales, garantiza la liquidez interna en una economía dolarizada y equilibra la balanza comercial reduciendo la importación excesiva de bienes suntuarios”. <http://impuestoice.blogspot.com/>, n d.)

1.2.3 Restricciones a las Importaciones. Toda restricción causa efecto en la economía de un país, estas pueden ser; de protección a la producción nacional o control de divisas, también llamado de distorsión, ya que impiden el consumo de productos adecuados. Son restricciones impuestas por los gobiernos, que limitan en cantidad o valor a los productos que se pueden importar o exportar durante un periodo determinado.

Estas restricciones están prohibidas por la Organización Mundial del Comercio (OMC), organismo del que el Ecuador es miembro, salvo circunstancias establecidas en los Artículos XI y XIII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT). También en el Artículo XX Excepciones generales, se establece que:

A reserva de que no se apliquen las medidas enumeradas a continuación en forma que constituya un medio de discriminación arbitrario e injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones o una restricción encubierta al comercio internacional, ninguna disposición del presente Acuerdo será interpretada en el sentido de impedir que toda parte contratante adopte o aplique las medidas: (...) b) necesarias para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales. (ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE COMERCIO, 1994)

Las restricciones cuantitativas “Son límites impuestos al volumen o al valor de las mercancías con que comercia un Miembro de la OMC. El Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio GATT, prescribe la eliminación general de esas restricciones, excepto en determinadas circunstancias”. (ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE COMERCIO, 1994)

“Una cuota de importación es una barrera no arancelaria, que consiste en una restricción cuantitativa al comercio, a través de la cual se establece un límite a la cantidad total de importaciones permitidas de un bien en el país para un periodo determinado”.([www./safeg-s/safeg/s.htm.org/spanish/traptop_](http://www.safeg-s/safeg/s.htm.org/spanish/traptop_))

Todo mecanismo de restricción, genera una serie de efectos sobre el funcionamiento de la economía que pueden clasificarse en dos grandes grupos: a) Efectos proteccionistas.- las restricciones operan simultáneamente como un mecanismo de protección a la producción nacional que compite con las importaciones que se restringen. b) Efectos de distorsión.- las restricciones producen una serie de distorsiones en el funcionamiento de una economía de mercado, específicamente de tres formas alternativas: impidiendo que los agentes realicen sus planes de consumo o de producción adecuados; canalizando recursos hacia actividades no óptimas, y permitiendo la aparición de actividades de “búsqueda de rentas” es decir, de actividades en las que se usan recursos productivos para asegurar la apropiación de las cuasi-rentas que pueden generarse debido al racionamiento. (López & Botero, 1991)

“De acuerdo a la Organización Mundial de Comercio (OMC), las salvaguardias son restricciones temporales de la importación de un producto, para proteger a una rama de producción nacional específica de un aumento de las importaciones de un producto que cause o amenace causar daño grave a esa rama de producción”. ([www./safeg-s/safeg/s.htm.org/spanish/traptop_](http://www.safeg-s/safeg/s.htm.org/spanish/traptop_))

El Acuerdo sobre Salvaguardias (Acuerdo SG), establece normas para la aplicación de medidas de salvaguardia, de conformidad con el artículo XIX del GATT de 1994. Las medidas de salvaguardia se definen como medidas “de urgencia” con respecto al aumento de las importaciones de determinados productos. Esas medidas, que en general adoptan la forma de suspensión de concesiones u obligaciones, pueden consistir en restricciones cuantitativas de las importaciones o aumentos de los derechos arancelarios por encima de los tipos consolidados. Constituyen, uno de los tres tipos de medidas especiales de protección del comercio (los otros dos son las medidas antidumping y las medidas compensatorias) a las que pueden recurrir los Miembros de la OMC.

Los principios rectores del Acuerdo con respecto a las medidas de salvaguardia son los siguientes: deberán ser temporales; sólo podrán imponerse cuando se determine que las importaciones causan o amenazan causar un daño grave a una rama de la producción nacional competidora; se aplicarán (generalmente) de manera no selectiva; se liberalizarán progresivamente mientras estén en rigor; el miembro que las imponga deberá dar una compensación a los Miembros cuyo comercio se vea afectado. Por consiguiente, las medidas de salvaguardia, a diferencia de las medidas antidumping y las medidas compensatorias, no requieren una determinación de práctica “desleal”, deben aplicarse en régimen NMF (Nación menos favorecida) y deben ser (en general), “compensadas” por el Miembro que las aplique. (ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO, s.f.)

1.3 Referentes empíricos

1.- Institución Educativa: Universidad de Guayaquil

Facultad: Ciencias Económicas

Autor: Econ. Juan Jacobo Carrillo Giler

Título: “Restricciones a las importaciones de vehículos y su impacto en la recaudación del IVA e ICE a las importaciones, periodo 2010 -2012”.

Año: 2014

“Las restricciones a la importación de vehículos aplicadas por el Gobierno Nacional en el periodo comprendido 2010 – 2012, provocaron una disminución en la recaudación tributaria del IVA e ICE”, debe ser rechazada debido ya que durante el desarrollo del proyecto se pudo evidenciar que, en el periodo 2010 – 2012, las recaudaciones por concepto de Impuesto al Valor Agregado (IVA) e Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) han aumentado, reflejando que a pesar de las restricciones a la importación de vehículos este mercado tiene buena acogida por parte de muchos ecuatorianos.(Carrillo Giler, 2014)

2.- Institución Educativa: Escuela Superior Politécnica del Litoral

Facultad: Ciencias Humanísticas y Económicas

Autor: Zaida Maritza Carlos Echeverría y Estefanía de los Ángeles Crespo Cueva

Título; “Impacto del nivel de compensación en los ingresos Tributarios de los Impuestos a los Consumos Especiales ante una reducción del impuesto al Valor Agregado del 12% al 10%”.

Año: 2008

La nueva Ley Tributaria ha considerado varios impuestos en su elaboración. Si se toma en cuenta solamente el ICE e IVA, existe una disminución en la recaudación total puesto que las modificaciones en el impuesto ICE en general tienden a la baja. Sin embargo, el impacto en los consumidores de bienes con modificaciones de tarifas de ICE dependerá del tipo de elasticidad y de mercado que se analiza. (Carlos Echeverria & Crespo Cueva, 2008)

3.- Institución Educativa: Universidad de Guayaquil

Facultad: Ciencias Económicas

Autor: Ing. Sonia Cedeño Mendoza

Título; “Impacto Tributario de las Reformas a los Consumos Especiales en el Sector Automotriz del Ecuador. Periodo 2008 – 2011.

Año: 2014

Los factores que incidieron en la aplicación de este tipo de tributo, se debió a su capacidad recaudatoria, funcionalidad como impuesto corrector de externalidades, que ha permitido aplicar de modo indirecto el principio de beneficio, al financiar gastos de actividades inherentes al bien gravado. (Cedeño Mendoz, 2014)

Capítulo 2 MARCO METODOLÓGICO

2.1 Metodología

El presente estudio se basa, en datos estadísticos obtenidos de diferentes instituciones públicas, como el Banco Central del Ecuador, Ministerio de Finanzas, Servicio de Rentas Internas, Ministerio de Comercio Exterior y la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. La metodología que se aplicará en el presente trabajo es la cuantitativa.

“La metodología cuantitativa es el procedimiento de decisiones que pretende señalar, entre ciertas alternativas, usando magnitudes numéricas que pueden ser tratadas mediante herramientas del campo de la estadística. Por eso, la investigación cuantitativa se produce por la causa y efecto de las cosas”. (Hurtado & Toro, 1998)

Para que exista metodología cuantitativa se requiere que entre los elementos del problema de investigación exista una relación cuya naturaleza sea representable por algún modelo numérico, ya sea lineal, exponencial o similar. Es decir, que haya claridad entre los elementos de investigación que conforman el problema que sea posible definirlo, limitarlos y saber exactamente donde se inicia el problema, en qué dirección va y qué tipo de incidencia existe entre sus elementos.(Hurtado & Toro, 1998)

2.2 Métodos

Con la información estadística obtenida de las diferentes instituciones, se realizaron tablas estadísticas, se elaboraron gráficos para apreciar la evolución de las cifras por años, se efectuaron análisis comparativos de los diferentes periodos de estudio, lo que permitió obtener diagnósticos de incremento o decremento de las mismas, representadas en valores absolutos y relativos, así como también las representaciones gráficas. Con lo que se pudo observar, llegamos a la obtención de los resultados y las conclusiones del trabajo.

2.3 Premisa

De acuerdo al enfoque de la investigación, se analizará si las restricciones a las importaciones de vehículos implementadas por el gobierno incidieron en la recaudación tributaria del IVA e ICE.

2.4 Universo y muestra

El análisis se realizó con las cifras de la Recaudación Tributaria, de la Balanza Comercial y de las ventas de vehículos de los años 2011-2015, la información se la obtuvo a través de las páginas web y de solicitud de datos al BCE, SRI y AEDEA.

2.5 CDIU Operacionalización de variables

CATEGORIA	DIMENSIONES	INSTRUMENTOS	UNIDAD ANALISIS
Tributación	Recaudación IVA-ICE	Boletines estadísticos	Banco Central del Ecuador
Comercio Exterior	Restricciones Cuantitativas y Salvaguardias	Resoluciones	Ministerio Comercio Exterior
Fiscal	Monto recaudación IVA-ICE	Página Web	Servicio de Rentas Internas
Importaciones	Ventas Automotrices	Página Web	Asociación Ecuatoriana Automotriz del Ecuador AEADE

2.5.1 Categorías. El déficit que presenta la Balanza Comercial desde el 2009, pone en peligro la sostenibilidad del sistema dolarizado, el Ecuador necesita mejorar de alguna manera el saldo de esta balanza para posibilitar la continuidad de la economía dolarizada.

Para que el país tenga un ingreso sostenible de divisas, se deben fomentar las exportaciones y el turismo, dar facilidades a la inversión externa e interna y a las remesas. Como contra parte, tenemos que evitar la salida de dólares, a través de restricciones de las importaciones y fuga de capitales.

En la medida en que la salida de recursos de la economía, que se expresa con la persistencia de déficits externos, sea mayor que la entrada de recursos, se presenta en un grave problema de liquidez en el sistema, puesto que ocasiona que se contraiga el circulante, lo cual resta disponibilidad de dólares en una economía dolarizada y afecta las tendencias de fondo del proceso de crecimiento económico del país, con sus consiguientes secuelas en lo productivo.

2.5.2 Dimensiones. En el actual sistema de dolarización la economía marcha acompañada de una política industrial trazada por el gobierno cuyo nombre es el cambio de la matriz productiva, la misma que se basa hasta el momento en un modelo de sustitución de importaciones y en el desarrollo de la competitividad sistémica. La primera como apoyo a la industria nacional y la segunda para tratar de generar condiciones de productividad y competitividad.

2.5.3 Instrumentos. Las estadísticas evaluadas en el presente trabajo son de análisis obligatorio, ya que permiten establecer resultados y determinar las propuestas correspondientes.

2.5.4. Unidad de Análisis. Las estadísticas proporcionadas por el Banco Central del Ecuador, Ministerio de Comercio Exterior, Servicio de Rentas Internas y la Asociación Ecuatoriana Automotriz del Ecuador AEADE constituyen información básica para el presente análisis.

2.6 Gestión de Datos

Los datos recibidos de las diferentes instituciones, se analizan, cuantifican y se comparan para determinar el comportamiento de los mismos, ya que nos permiten determinar la realidad económica del país.

2.7 Criterios éticos

La información estadística mostrada en el presente trabajo, ha sido tomada de diferentes instituciones públicas y privadas y ha sido presentada de manera fidedigna, como la han publicado. Por lo que, los datos y los resultados a los que se ha llegado a través del análisis son confiables.

Capítulo 3 RESULTADOS

3.1 Antecedentes de la unidad de análisis o población

Al analizar la recaudación tributaria de cada uno de los impuestos, podemos observar, que el IR, tuvo un aumento de US\$ 1.720.999 miles, que corresponde al 55.3% y representa el 34.65% de la recaudación total del 2015; el IVA, aumentó en US\$ 1.542.365 miles, que representa un 31.11% y el 46.6% de la recaudación total del 2015; el ICE tuvo un incremento de US\$ 221.773 miles, que corresponde al 35.89% y representa el 6.02% de la recaudación total del 2015; el ISD, aumentó en US\$ 602.560 miles, que corresponde al 122.62% y representa el 7.84% de la recaudación total del 2015; el impuesto a los vehículos, creció en US\$ 48.615 miles, que representa un 27.87% y el 1.6% de la recaudación total del 2015; el Impuesto a los Activos del Exterior, tuvo un aumento de US\$ 15.004 miles, que corresponde al 44.55% y representa el 0.35% de la recaudación total del 2015; el RISE, tuvo un crecimiento de US\$ 10.492 miles, que corresponde al 110.16% y representa el 0.14% de la recaudación total del 2015; el Impuesto a las Regalías, Patentes y Utilidades de Conservación Minera, creció en US\$ 14.258 miles, que corresponde al 95.71% y representa el 0.21% de la recaudación total del 2015; impuesto a las Tierras Rurales, tuvo un aumento de US\$ 54 miles, que corresponde al 0.61% y representa el 0.06% de la recaudación total del 2015; el impuesto al Fomento Ambiental, se empezó a recaudar en el año 2012, en el 2015 se cobró US\$ US\$ 134.839 miles, que representa el 0.97% de la recaudación total; el impuesto a la Contribución para la Atención Integral del Cáncer, se comienza a recaudar en año 2015 y se cobró US\$ 81.009 miles, de la recaudación total del 2015, representó el 0.58%; los Intereses por mora tributaria, se disminuyeron en US\$ 17.595 miles, que representa el -30.02% y en la recaudación total del 2015 correspondió el 0.29%; las Multas tributarias, cayeron en US\$ 9.934 miles, que corresponde al -20.06% y representa el 0.28% de la recaudación total del 2015; el impuesto por Ingresos Extraordinarios, se recaudó solo hasta el año 2011 y fue por un valor de US\$ 28.458 miles, Otros Ingresos, tuvo un aumento de US\$ 3.069 miles, que corresponde al 88.75% y representa el 0.02% de la recaudación total del 2015; los Títulos del Banco Central, se recibieron desde el 2015, por un valor de US\$ 49.972 miles, que correspondió en la Recaudación Total, el 0.36%.

3.1.1 La recaudación tributaria, 2011 – 2015. Analizando el comportamiento de los cuatro impuestos más importantes para el Ecuador: IR, IVA, ICE e ISD, podemos observar que, estos tributos tuvieron un crecimiento sostenible en el periodo de estudio, a excepción del IVA, que en el año 2015 decreció, esto podemos atribuirlo a la implementación de las salvaguardias.

Tabla 1.- *Recaudación Tributaria por Impuestos, 2011-15, en miles de US\$*

Recaudación de impuestos, 2011-2015, en miles de dólares								
	2011	2012	2013	2014	2015	2015%	2011-2015	▲ ▼ %
IR	3.112.113	3.391.237	3.933.236	4.273.914	4.833.112	34,65	1.720.999	55,30
IVA	4.958.071	5.498.240	6.186.299	6.547.617	6.500.436	46,60	1.542.365	31,11
ICE	617.871	684.503	743.626	803.196	839.644	6,02	221.773	35,89
ISD	491.417	1.159.590	1.224.592	1.259.690	1.093.977	7,84	602.560	122,62
Imp. Vehículos	174.452	192.788	213.989	228.435	223.067	1,60	48.615	27,87
Imp. Activos Exterior	33.676	33.259	47.926	43.652	48.680	0,35	15.004	44,55
RISE	9.524	12.218	15.197	19.564	20.016	0,14	10.492	110,16
Regalías, patentes	14.897	64.037	28.700	58.252	29.155	0,21	14.258	95,71
Tierras Rurales	8.913	6.188	5.937	10.307	8.967	0,09	54	0,61
Fomento Ambiental		110.638	131.184	137.537	134.839	0,97	24.201	17,95
Contribución atención del cáncer	-				81.009	0,58	81.009	
Intereses Mora	58.610	47.143	159.401	141.554	41.015	0,29	(17.595)	(30,02)
Multas Tributarias	49.533	59.708	62.684	69.090	39.599	0,28	(9.934)	(20,06)
Imp.Ing. Extraordinarios	28.458	0	0	-			(28.458)	(100,00)
Otros Ingresos	3.458	4.344	4.950	24.009	6.527	0,02	3.069	88,75
TBCs					49.972	0,36	49.972	
TOTAL	9.560.994	11.263.894	12.757.722	13.616.817	13.950.016	100	4.389.022	

Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por autora



Gráfico 2.- Recaudación Tributaria por Impuesto, 2011-2015

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por autora

Tabla 2.- Recaudación Tributaria, 2011-15, en miles US\$

AÑOS	DÓLARES	% Δ ∇
2011	9,560,994	
2012	11,263,894	17.81
2013	12,757,772	13.26
2014	13,616,817	6.73
2015	13,950,016	2.44
$\Delta \nabla$ 2011-15	Δ 4,389,022	∇ 45.90

Fuente: Servicio de Rentas Internas
Elaborado por autora

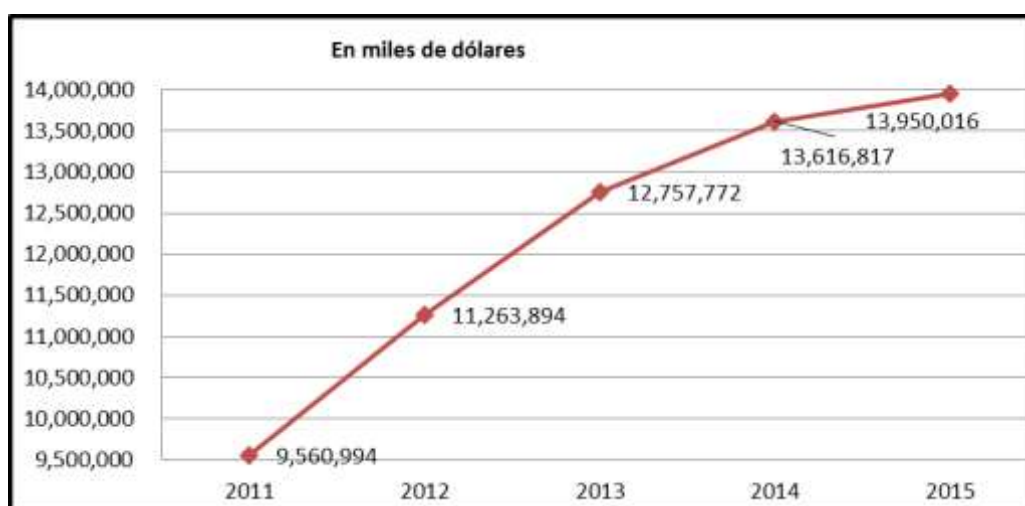


Gráfico 3.- Evolución de la Recaudación Tributaria, 2011-15

Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por autora

Si analizamos la evolución de la Recaudación Tributaria del periodo 2011 - 2015, podemos observar que, en el 2011 la recaudación fue de US\$ 9.560.994 miles y que el 2012 fue de US\$ 11.263.894 miles, lo que significó un incremento del 17.81%; el 2013 fue de US\$ 12.757.772 miles, hubo un crecimiento del 13.26%; el 2014 aumentó a US\$ 13.616.817, que representa el 6.73% y el 2015, la recaudación llegó a US\$ 13.950.016, hubo un crecimiento del 2.44%.

3.1.2 Recaudación Tributaria del IVA. 2011 – 2015. En el 2011 el valor recaudado por IVA fue de US\$ 4.958.071 miles, en el 2012 de US\$ 5.498.240 miles, creció en un 10.89%, el 2013, la recaudación fue de US\$ 6.186.299 miles, el incremento fue de 12.51 %, en el 2014 el valor fue de US\$ 6.547.617, el incremento fue de 5.81% y el 2015 la recaudación fue de US\$ 6.500.436, disminuyó en un 0.72%.

En el 2012 el gobierno implementa las restricciones cuantitativas para los vehículos, si hacemos un análisis de la recaudación tributaria, podemos concluir, que hasta el 2014, la recaudación del IVA se incrementa, y es en el 2015, cuando se imponen las salvaguardias que la recaudación de este impuesto disminuye en un 0.72%.

Tabla 3.- Recaudación Tributaria del IVA, 2011-2015, en miles US\$

AÑOS	DÓLARES	% $\Delta \nabla$
2011	4,958,071	
2012	5,498,240	10.89
2013	6,186,299	12.51
2014	6,547,617	5.84
2015	6,500,436	(0.72)
$\Delta \nabla$ 2011-15	Δ 1,542,365	Δ 31.11

Fuente: Servicio de Rentas Internas
Elaborado por autora

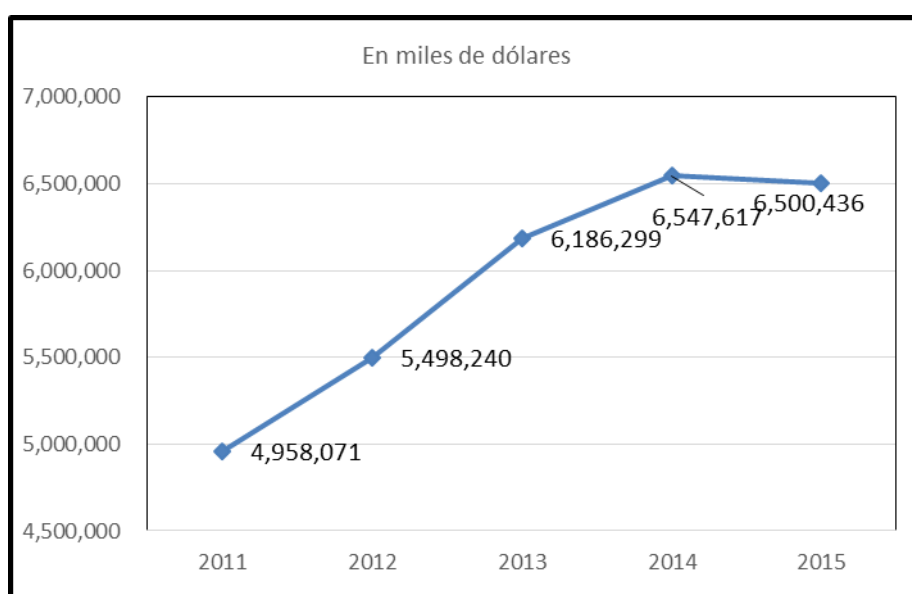


Gráfico 4.- Evolución de la Recaudación Tributaria del IVA, 2011-2015

Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por autora

3.1.3 Recaudación Tributaria del ICE, 2011 – 2015. En el 2011, la recaudación por ICE, fue de US\$ 617.871 miles, en el 2012 de US\$ 684.503, hubo un incremento del 10.78%, en el 2013 de US\$ 743.626 miles, representa un 8.64%, en el 2014 fue de US\$ 803.196 miles, significa el 8.01% y en el 2015 de US\$ 839.644 miles, el incremento es del 4,54%.

La recaudación del ICE se incrementa en todo el periodo de estudio, por lo que podemos concluir, que las restricciones cuantitativas y las salvaguardias, no afectaron la recaudación de este impuesto.

Tabla 4.- Recaudación Tributaria del ICE, 2011-2015

AÑOS	DÓLARES	% $\Delta \nabla$
2011	617,871.00	
2012	684,503.00	10.78
2013	743,626.00	8.64
2014	803,196.00	8.01
2015	839,644.00	4.54
$\Delta \nabla$ 2011-15	Δ 221,773	Δ 35.89

Fuente: Servicio de Rentas Internas
Elaborado por autora

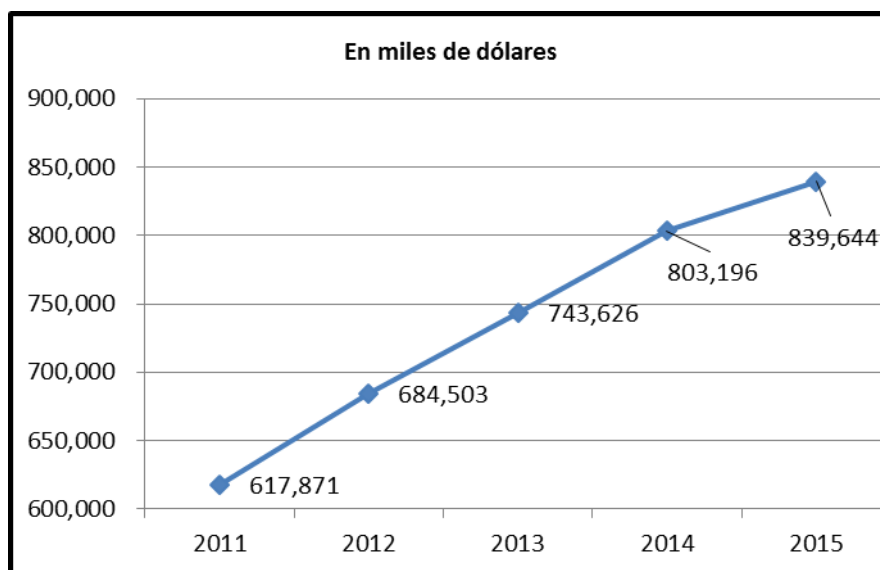


Gráfico 5.- Evolución de la Recaudación Tributaria, 2011-2015

Fuente: Servicio de Rentas Internas
Elaborador por autora

3.1.4 Balanza Comercial. Gracias al incremento del precio del petróleo, principal producto de exportación del país, el Ecuador vivía un periodo de extraordinaria bonanza, esta situación permitía al país mantener la estabilidad económica y permitía expandir la inversión

pública fortaleciendo el rol del Estado como principal actor en la economía nacional. Después de la vigencia de la dolarización, en el 2009, el país enfrenta por primera vez un ciclo de recesión económica y la Balanza Comercial, refleja un saldo deficitario, situación que da lugar a que el gobierno tome medidas restrictivas a las importaciones.

3.1.5 Balanza Comercial Petrolera, 2011 – 2015. Para el año 2011 las exportaciones petroleras fueron de US\$ 12.944,9 millones, en el 2015 bajaron a US\$ 6.697,5 millones, con un decremento de US\$ 6.247,4 millones, que representa el 48,26% para el periodo 2011-2015.

Para el año 2011 las importaciones petroleras fueron de US\$ 5.086,5 millones, para el año 2015 bajaron a US\$ 3.944,8 millones, con una disminución de US\$ 1.141,7 millones, que equivale al 22,45% para el periodo 2011- 2015.

El año 2011 la balanza petrolera tuvo un saldo de US\$ 7.858,4 millones, para el año 2015, se redujo a US\$ 2.752,7, lo que representa una disminución de US\$ 5.105,7 millones correspondiente al 64,97%. Esto debido principalmente a la baja del precio internacional del barril del petróleo, que comienza su descenso a mediados del año 2014 y termina en diciembre del 2015 con un precio de US\$ 37.23. La baja del precio del petróleo también influye en las importaciones de los derivados, que bajo en un 22.45%.

Tabla 5.- *Balanza Comercial Petrolera, 2011-2015, en miles US\$*

AÑOS	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	BALANZA
2011	12.944,9	5.086,5	7.858,4
2012	13.792,0	5.441,3	8.350,7
2013	14.107,7	5.927,4	8.180,3
2014	13.302,5	6.417,4	6.885,1
2015	6.697,5	3.944,8	2.752,7
▽Δ 2011-15	▽ -6.247,4	▽ -1.141,7	▽ -5.105,7
▽Δ %	▽ -48,26	▽ -22,45	▽ -64,97

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por autora

3.1.6 Balanza Comercial no Petrolera. En el año 2011 las exportaciones no petroleras fueron de US\$ 9.377.5 millones, en el 2015 crecieron a US\$ 11.668.5 millones, hubo un incremento de US\$ 2.290.9 millones, que porcentualmente es el 24.43%.

Para el año 2011 las importaciones no petroleras fueron de US\$ 18.065.4 millones, para el año 2015 bajaron a US\$ 16.513.5 millones, con una disminución de US\$ 1.141,7 millones, que equivale al 8.59% para el periodo 2011- 2015.

La balanza no petrolera en el año 2011, tuvo un saldo de US\$ -8.687.9 millones, en el 2015, se redujo el déficit a US\$ -4.845.1 millones, lo que representa una disminución de US\$ 3.842.8 millones, correspondiente al 44.23%. Se puede observar que las importaciones bajaron en el 2015, debido a la implementación de las salvaguardias.

Tabla 6.- *Balanza Comercial no Petrolera, 2011-2015, en millones US\$*

AÑOS	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	BALANZA
2011	9.377,5	18.065,4	-8.687,9
2012	9.972,8	18.764,1	-8.791,3
2013	10.740,1	19.961,4	-9.221,3
2014	12.429,8	20.027,4	-7.597,6
2015	11.668,5	16.513,5	-4.845,1
▽ △ 2011-15	△ 2.290,9	▽ -1.551,9	▽ -3.842,8
▽ △ %	△ 24,43	▽ -8,59	▽ -44,23

Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por autora

3.1.7 Balanza Comercial Total. En el año 2011 las exportaciones de la balanza comercial total de US\$ 22.322.4 millones, en el 2015 bajaron a US\$ 18.365.9 millones, con una disminución de US\$ 3.956.5 millones, que porcentualmente es el 17.72% para el periodo 2011- 2015.

En el año 2011 las importaciones de la balanza comercial total fueron de US\$ 23.151.9 millones, en el año 2015 decrecieron a US\$ 20.458.3 millones, con una disminución de US\$ 2.693.6 millones, que equivale al 11.63% para el periodo 2011- 2015.

La balanza comercial total para el año 2011, tuvo un saldo de US\$ -829.5 millones, en el 2015, se incrementó el déficit a US\$ -2.092.4 millones, lo que representa un aumento del 152.24%.

Tabla 7.- *Balanza Comercial Total, 2011-2015, en millones US\$*

AÑOS	EXPORTACIONES	IMPORTACIONES	BALANZA
2011	22.322,4	23.151,9	-829,5
2012	23.764,8	24.205,4	-440,6
2013	24.847,8	25.888,8	-1.041,0
2014	25.732,3	26.444,8	-712,5
2015	18.365,9	20.458,3	-2.092,4
▽ Δ 2011-15	▽ -3.956,50	▽ -2.693,6	Δ 1.262,9
▽ Δ %	▽ -17.72	▽ -11.63	Δ 152.24

Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por autora

Tabla 8.- *SalDOS de la Balanza Comercial Total, 2011-2015, en millones US\$*

AÑOS	DÓLARES	% Δ ▽
2011	(829.5)	
2012	(440.6)	(46.89)
2013	(1,041.0)	136.27
2014	(712.5)	(31.56)
2015	(2,092.4)	193.67
Δ ▽ 2011-15	(1,262.9)	(152.25)

Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaborado por autora



Gráfico 6.- Evolución del saldo de la Balanza Comercial, 2011-2015

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por autora

Como se puede observar, el saldo de la Balanza Comercial del 2011 era deficitario en USD 829,5 millones, en el 2012, el déficit disminuye a US\$ -440.6 millones, decreció en 88.27%; en el 2013, fue de US\$ -1.041 millones, el déficit creció en 136.27%; en el 2014, el disminuye el saldo a US\$ -712.5 millones, que representa el -31.56% y en el 2015, el saldo es de US\$ -2.092.4 millones, que representa un crecimiento del déficit del 193.67%.

3.1.8 Análisis del sector automotriz. En el 2011 hubo una recaudación de IVA del sector automotriz de US\$ 59.183 miles, en el 2012, US\$ 54.194 miles, hubo una disminución del 8.30%, en este año se impusieron los cupos, en el 2013, la recaudación crece a US\$ 73.833 miles, representa un 36.24%, en 2014 fue de US\$ 87.971 miles, se incrementó en 19.15% y es el año 2015, se recaudó US\$ 76.612, hay una disminución del 12.91%, este año, es cuando se imponen las salvaguardias, Comparando la recaudación del IVA del sector automotriz de los años 2011 y 2015, podemos determinar que tuvo un incremento del 29.45%.

Tabla 9.- Recaudación Tributaria IVA Sector Automotriz, 2011-2015, en miles US\$

AÑOS	DÓLARES	% $\Delta \nabla$
2011	59,183	
2012	54,194	(8.30)
2013	73,833	36.24
2014	87,971	19.15
2015	76,612	(12.91)
$\Delta \nabla$ 2011-15	Δ 17,429	Δ 29.45

Fuente: Servicio de Rentas Internas
Elaborado por autora

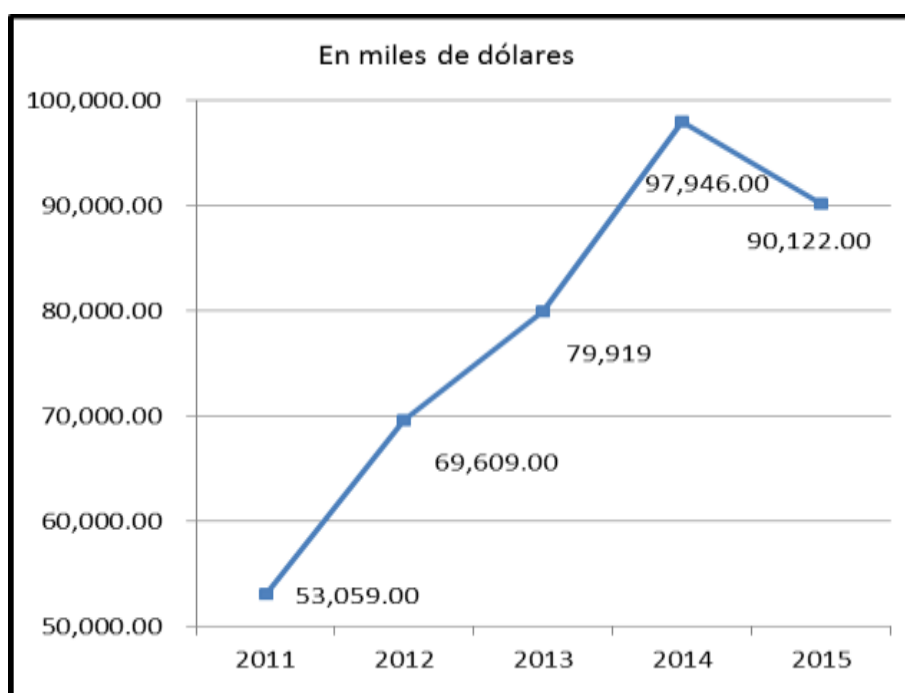


Gráfico 7.- Evolución de la Recaudación Tributaria IVA Sector Automotriz, 2011-2015

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado por autora

En el 2011, se recaudó por concepto de ICE en el Sector Automotriz US\$ 53.059 miles, en el 2012, la recaudación fue de US\$ 69.609 miles, hubo un crecimiento del 31.19%; en el 2013 se incrementó a US\$ 79.919 miles, que representa un 14.81%; en el 2014, se percibió US\$ 97.946 miles, es decir un 22.56% más que el año anterior y el 2015, la recaudación disminuyó a US\$ 90.122 miles, lo que representa, que disminuyó en un 7.99, año en que se impusieron las salvaguardias.

Comparando el incremento de la Recaudación Tributaria del ICE en el sector Automotriz de los años 2011 – 2015, podemos determinar que hubo un aumento del 69.85%.

Tabla 10.- Recaudación Tributaria ICE Sector Automotriz, 2011-2015, en miles de US\$

AÑOS	DÓLARES	% Δ ∇
2011	53,059	
2012	69,609	31.19
2013	79,919	14.81
2014	97,946	22.56
2015	90,122	(7.99)
$\Delta \nabla$ 2011-15	Δ 37,063	Δ 69.85

Fuente: Servicio de Rentas Internas
Elaborado por autora



Gráfico 8.- Evolución de la Recaudación Tributaria ICE Sector Automotriz 2011-2015
Fuente: Servicio de Rentas Internas
Elaborador por autora

En el 2011, se vendieron 139.883 unidades de vehículos, en el 2012 disminuyeron a 121.446 unidades, que representa un 13.18% menos; el 2013, las ventas fueron de 113.812, un 6.29% menos que el año anterior, en el 2014 fueron de 120.060, se incrementaron en un 5.49% y el 2015, se vendieron 81.309 unidades, es decir un 32.28% menos que el año anterior, las ventas en unidades, se vieron afectadas por las cuotas y las salvaguardias. Si se

comparan los vehículos vendidos del 2011 con el 2015, podemos observar una disminución del 41.46%.

Tabla 11.- Ventas del Sector Automotriz, 2011-2015, en unidades

AÑOS	UNIDADES	% Δ ∇
2011	139,883	
2012	121,446	(13.18)
2013	113,812	(6.28)
2014	120,060	5.49
2015	81,309	(32.28)
$\Delta \nabla$ 2011-15	∇ (58,574)	∇ (41.87)

Fuente: AEDEA
Elaborado por autora

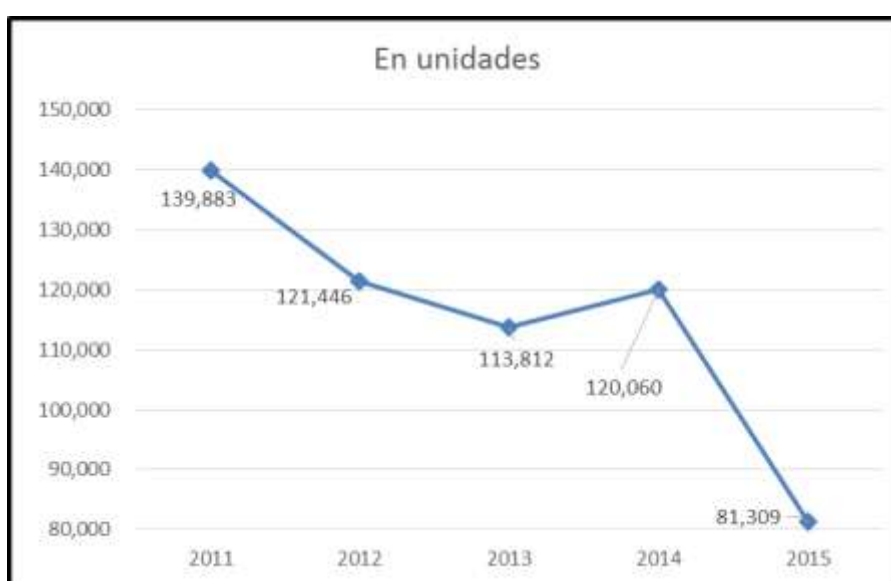


Gráfico 9.- Venta de vehículos en unidades, 2011-2015

Fuente: AEADE
Elaborador por autora

En el 2011, las ventas de vehículos en miles de dólares fueron de US\$ 5.765.58, y en el 2012 de US\$ 6.217.51 miles, hubo un incremento del 7.84%, en el 2013 subieron a US\$ 6.595.09 miles, 6.6% más que el año anterior; en el 2014, se incrementaron a US\$ 7.228.6 miles, que representa un 9.61% y en el 2015, bajaron a US\$ 5.511.18 miles, decrecieron en un 23.76%. Hasta el 2014, hay un constante crecimiento de las ventas en millones de US\$, debido al comportamiento de los precios, es en el 2015, que caen abruptamente a US\$ 5.511.18 miles, debido a la implementación de las salvaguardias. Si comparamos las ventas del 2011 con el 2015, vemos una disminución de 4.41%.

Tabla 12.- Ventas del Sector Automotriz, 2011-2015, en miles de US\$

AÑOS	DÓLARES	% Δ ∇
2011	5,765.58	
2012	6,217.51	7.84
2013	6,595.09	6.90
2014	7,228.60	9.61
2015	5,511.18	(23.76)
$\Delta \nabla$ 2011-15	∇ (254)	∇ (4.41)

Fuente: AEDEA
Elaborado por autora



Gráfico 10.- Venta de vehículos importados en miles US\$, en Sector Automotriz, 2011-15
Fuente: Servicio de Rentas Internas
Elaborador por autora

3.1.9 Resoluciones Ministerio Comercio Exterior. El Gobierno ecuatoriano a través del COMEX emitió las resoluciones arriba indicadas, con las que estableció las restricciones cuantitativas a las importaciones de vehículos terminados y en CKD.

Luego en diciembre 30 de 2014, emite el COMEX la resolución 050-2014, con la que se implementó la salvaguardia cambiaria del 21% para bienes procedentes de Colombia y del 7% para los del Perú. El 20 de enero de 2015, con resolución 002-2015, se excluyen del listado de partidas a las que se aplica las salvaguardias, a 160 sub-partidas arancelarias, principalmente relacionadas con materias primas.

Con resolución 010-2015 de marzo 6 de 2015, se deja sin efecto la resolución 050-2014 y es aprobada la resolución 011-2015, que entra en vigencia el 11 de marzo de 2015, donde se

establece la aplicación de la Salvaguardia de Balanza de Pagos, correspondiente a una sobretasa arancelaria, que tiene el propósito de regular el nivel general de las importaciones y de esta manera salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos, está medida se aplicó a 2.800 partidas arancelarias, lo que afecta al 32% de las importaciones, la vigencia de esta disposición fue de quince meses.

El gobierno manifestó, que busca proteger a la economía del país de la baja del precio del petróleo y la apreciación del dólar.

Tabla 13.- *Resoluciones COMEX, cupos importaciones en CKD*

Resoluciones	Dólares	Unidades
065-2012	448.167.074,61	76.107
106-2013	6.138.000,00	930
011-2014	18.816.600,00	2.851
049-2014	346.464.862,70	57.821
050-2015	375.000.000,00	61.270

Fuente: Ministerio Comercio Exterior
Elaborado por autora

Tabla 14.- *Resoluciones COMEX, cupos importaciones vehículos terminados*

Resoluciones	Dólares	Unidades
066-2012	529.342.242,56	48.179
049-2014	261.514.106,68	22.091
050-2015	280.680.927,37	93.555

Fuente: Ministerio Comercio Exterior
Elaborado por autora

Los rubros a los que no se aplican las salvaguardias son los siguientes:

- Materias primas y bienes de capital
- Artículos de higiene personal y uso en el hogar
- Medicinas y Equipo médico
- Repuestos de vehículos
- Combustibles y Lubricantes

- Importaciones por correo rápido o Courier y menaje de casa

Tabla 15.- *Sobretasas arancelarias por Salvaguardia de Balanza de Pago*

Sobretasa	Producto
5%	Bienes de capital y materias primas no esenciales
14%	Bienes de sensibilidad media
25%	Neumáticos, cerámicas, CKD de Tv. y CKD de motos
45%	Bienes de consumo final

Fuente: Ministerio de Comercio Exterior
Elaborado por autora

A través del Ministerio de Comercio Exterior, el Ecuador presentó el caso ante la Secretaria General de la Comunidad Andina, acogiéndose a la decisión de la Comunidad Andina 563 que contiene el Acuerdo de Integración Subregional Andino (Acuerdo de Cartagena). Que en su artículo 68 señala:

Que si una devaluación monetaria efectuada por uno de los países miembros de la CAN altera las condiciones normales de competencia, el país que se considere perjudicado podrá plantear el caso a la Secretaria General, que deberá pronunciarse breve y sumariamente. (COMUNIDAD ANDINA)

Después de los siete días continuos, que dispone el artículo 98, el Ministerio de Comercio Exterior, organismo encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial, emitió la Resolución 050 de diciembre 30 de 2014, donde procedió a la implementación del derecho correctivo aduanero para los productos originarios de Colombia y Perú.

El gobierno decidió aplicar las salvaguardia cambiaria del 21% para los bienes procedentes de Colombia y del 7% para los del Perú. Acogiéndose al artículo 98, de la Decisión de la Comunidad Andina 563 que contiene el Acuerdo de Cartagena, el mismo que señala, “que si una devaluación monetaria efectuada por uno de los países Miembros altera las condiciones normales de competencia, el país que se considere perjudicado podrá plantear el caso a la Secretaria General, la que deberá pronunciarse breve y sumariamente”. (COMUNIDAD ANDINA)

El 20 de enero de 2015 el Pleno del Comité de Comercio Exterior (COMEX), con resolución 002-2015, decidió excluir de la salvaguardia a 160 sub-partidas arancelarias, principalmente relacionadas con materias primas.

Haciendo un análisis comparativo del primer trimestre del 2015, con el mismo periodo del año anterior, donde estuvieron vigentes las salvaguardias cambiarias, podemos observar, que la Balanza Comercial Total registró un déficit de \$ 917,36 millones, comparada con la del 2014 que tuvo un superávit de \$ 496,23 millones, esto refleja un decremento del saldo en 284,87%. La Balanza comercial petrolera decreció en un 66.09%, aunque las TM (Toneladas Métricas) exportadas subieron, debido a la disminución del valor FOB de las exportaciones, por la caída del precio del petróleo y sus derivados, razón por la que también las importaciones de combustible y lubricantes disminuyeron. La Balanza no Petrolera, incrementó su déficit en un 9,77%, es decir, que a pesar de la implementación de las salvaguardias a Colombia y Perú, las importaciones de bienes siguieron aumentando.

En marzo 11 de 2015, con resolución 010-2015 del Pleno del Comité de Comercio Exterior, se deja sin efecto la medida correctiva consistente en la aplicación del derecho aduanero ad-valorem del 21% para los productos originarios de Colombia y 7% para los originarios del Perú.

En toda medida económica se debe analizar el impacto que tendrá en la sociedad, siempre habrá sectores favorecidos y no favorecidos. En el caso de las salvaguardias, los consumidores y el sector importador fueron afectados, debido a que los bienes de consumo, aumentaron los precios, por la sobretasa arancelaria, lo que provocó una disminución de ventas y por ende de sus ingresos y una contracción en la economía, debido que afecta a todos los sectores sociales

Las salvaguardias son medidas regresivas, ya que afectan a todos los niveles económicos, principalmente a los más pobres, por no considerar para su aplicación los ingresos de la familia. Lo que podemos apreciar con esta medida, es una pérdida del poder adquisitivo, ya que los salarios no fueron aumentados en la misma proporción que los precios de los productos.

3.2 Diagnostico o estudio de campo

Si hacemos un análisis comparativo del 2011 con el 2015, la recaudación de impuestos en el Ecuador, experimento un crecimiento de US\$ 4.389.022 miles, que

representa el 45,91%, Esto se explica por la creación de nuevos impuestos, alzas de tarifas y una mejor gestión de cobro y de fiscalización, lo que evitó la evasión y la elusión fiscal,

Haciendo un examen del 2015, el IVA con US\$ 6.500.436 miles, fue el impuesto que mayor recaudación generó, representó el 46.6% de la recaudación total, este impuesto se paga mensualmente, lo que beneficia a los ingresos fiscales. El tributo de mayor crecimiento fue el ISD, en el periodo 2011 -2015, aumentó un 122.62%, instaurado para evitar la salida de divisas de la economía, experimentó un incremento de la tasa del 0.5% al 5%, convirtiéndose en el tercer impuesto que más le rinde a las arcas fiscales, otro impuesto que llama la atención por su alta recaudación es el ICE, el incremento del 2011 al 2015, fue de US\$ 221.773 miles, que representa el 6.02%, este impuesto grava a productos con características adictivas y con precios inelásticos, es decir, se siguen consumiendo a pesar de la subida de los precios. El impuesto a la Renta, también tuvo un incremento significativo en la recaudación de este periodo, se aumentó en US\$ 1.720.999 miles, que representa un 55.3%.

La recaudación del IVA en el 2011 fue de US\$ 4.958.071 miles, en el 2015 de US\$ 6.500.436 miles, hubo un incremento de 31.10%. Se refleja una disminución en el 2015 del 0.72%, debido a la imposición de las salvaguardias.

El IVA del sector automotriz en el 2011 fue de US\$ 59.183 miles, en el 2015 de US\$ 76.612 miles, lo que representa un incremento del 29.45%, aunque en el 2015, hubo una disminución del 12.91%.

La recaudación del ICE en el 2011 fue de US\$ 617.871 miles, en el 2015 de US\$ 839.644 miles, lo que representa un incremento del 35.89%.

El ICE recaudado del sector automotriz en el 2011, fue de US\$ 53.059 miles, en el 2015 fue de US\$ 90.122 miles, lo que significa un incremento del 69.85%. Las salvaguardias no afectaron a la recaudación de este impuesto.

En el periodo de estudio, la Balanza Comercial Petrolera disminuyó en US\$ 5.105.7, que representó un 64.97%. La Balanza Comercial no Petrolera, redujo el saldo deficitario en US\$ 3.842.8 millones, lo que representa un 44,23%, esto debido principalmente al incremento de las exportaciones y a la aplicación de las salvaguardias a las importaciones. La Balanza Comercial Total incrementa el déficit en US\$ 1.262.9 millones, que representa el 152.24%, esto debido a que las exportaciones totales disminuyeron en mayor proporción que las importaciones.

En el sector automotriz, se vendieron 57.574 unidades menos entre el 2011 y el 2015, esto representa el -41.45%. En dólares, las ventas bajan US\$ 254.4 millones, que representa el - 4.41%.

El Gobierno ecuatoriano, desde junio del 2012 hasta diciembre de 2015, emite resoluciones a través del COMEX, donde se establecen restricciones cuantitativas a la importación de vehículos, amparados en la Decisión 563 del Acuerdo de Cartagena.

Durante el segundo semestre del 2014, el peso colombiano se depreció frente al dólar en un 25% y el sol peruano en un 5,4%, lo que incidió que los productos de Colombia y Perú puedan ingresar al país a menores precios, afectando a la producción nacional y al saldo de la Balanza Comercial, por el aumento de las importaciones desde esos países.

Al ver que los precios del barril de petróleo, siguen a la baja, el COMEX emite en diciembre de 2014, la resolución donde se implementan las Salvaguardias Cambiaria para Colombia y Perú.

La salvaguardia cambiaria se aplica con países específicos, con los que se ha podido demostrar, que la devaluación de su moneda, ha causado problemas a otro país, en el caso de Ecuador, los países fueron Colombia y Perú. Esta medida trajo como consecuencia la disminución del comercio con Colombia en un 9,29% y con Perú en un 4,52% analizando los meses de enero a marzo del 2015, que fue el tiempo que estuvo vigente la medida, con el mismo periodo del año anterior.

En enero del 2015, el barril del crudo llega a cotizarse en \$ 47,29, por lo que, el gobierno en el mes de abril emite una nueva resolución, donde implementa la Salvaguardia de Balanza de Pagos, terminando el año 2015 con un déficit de \$ 2.092,4MM, por la baja precio del petróleo, aunque debido a las restricciones a las importaciones, la compra de bienes en el exterior disminuyeron.

Capítulo 4 DISCUSIÓN

4.1 Contrastación empírica

Revisando las cifras de la recaudación tributaria, podemos observar, que las restricciones a las importaciones de vehículos aplicadas en el periodo 2011–2015, provocaron la disminución del IVA únicamente en el 2015, año en que se implementaron las salvaguardias. La recaudación del ICE se incrementó todos los años del periodo de estudio, es decir, que las restricciones a la importación de vehículos, no afectaron de manera a la recaudación de este impuesto,

El trabajo de investigación del Econ. Juan Jacobo Carrillo Giler, titulado “Restricciones a las importaciones de vehículos y su impacto en la recaudación del IVA e ICE a las importaciones, periodo 2010-2012”, concluye que las restricciones a las importaciones de vehículos, en el periodo por él analizado, no tuvieron un efecto negativo en la recaudación tributaria, indicando que el motivo es, que el mercado automotriz en el Ecuador tiene buena acogida. (JACOBO, 2012)

4.2 Limitaciones

Los datos que se presenta en esta tesis, se obtuvo a través del Banco Central del Ecuador, Ministerio de Finanzas, Ministerio de Comercio Exterior, Servicios de Rentas Internas y Asociación Ecuatoriana Automotriz del Ecuador, información que se encuentra actualizada y que ayudó a cumplir con los objetivos de este trabajo, de manera cierta y oportuna, ya que proporcionaron las herramientas necesarias para la realización de los análisis estadísticos necesarios. No hubo limitaciones en la obtención de la información.

4.3 Líneas de investigación

Este trabajo de investigación se enmarca dentro de la línea de investigación de la Universidad de Guayaquil y de la Facultad de Ciencias Económicas y tiene relación con la línea Historia y Coyuntura Económica y servirá de consulta para aquellas personas que necesiten hacer un análisis del comportamiento de los impuestos después de medidas restrictivas a las importaciones.

4.4 Aspectos relevantes

En este trabajo, analizó la Balanza Comercial Ecuatoriana, que es donde nace la causa, por la que, el gobierno impone las restricciones cuantitativas y las salvaguardias a las importaciones, también examina el comportamiento del IVA e ICE, después de la aplicación de estas medidas y la afectación que produjo en el sector automotriz.

CAPÍTULO 5.- PROPUESTA

5.1 Datos Informativos

Título.- Líneas de Créditos a tasas preferenciales para el Sector Automotriz, que serán otorgadas a través de la banca pública.

Institución Ejecutora.- Asociación Ecuatoriana de Empresas Automotrices

Beneficiarios.- Concesionarias automotrices y clientes

Ubicación.- Territorio ecuatoriano

Equipo técnico responsable.- Personal de las concesionarias

Tiempo estimado para la ejecución.- Tres meses

5.2 Antecedentes

La implementación de las restricciones a las importaciones de vehículos, hizo que el sector automotriz tenga una contracción en sus ventas, la que afectó a la liquidez de los importadores y concesionarios. La disminución de las ventas de vehículos, también afectó la recaudación tributaria, en razón que las transferencias de bienes están gravadas con IVA e ICE.

5.3 Objetivos

5.3.1 Objetivo General. Proponer la aprobación del proyecto de ley, el que planteará el otorgamiento por parte de la Banca Pública, por el Sector Automotriz.

5.3.2 Objetivos Específicos. Elaboración de un proyecto de ley, con el que se otorgue líneas de créditos por parte de la Banca Pública, para el Sector Automotriz.

Designar a la Asociación Ecuatoriana de Empresas Automotrices (AEDEA) a que realice todos los trámites pertinentes para la aprobación de la ley.

Determinar la factibilidad de la implementación del proyecto de ley

Difundir a los asociados de la AEDEA los beneficios de la ley y que la asociación, se convierta en un facilitador de los trámites para la obtención de los créditos en la Banca Pública.

5.4 Validación

El sector automotriz, a través de la AEDEA, una vez aprobada la ley y otorgados los créditos a los concesionarios, deberá realizar un monitoreo para conocer los beneficios de la ley y determinar, si la inyección de los recursos, mejoró la liquidez del sector y de esta manera palear la aplicación de las restricciones que fueron impuestas al sector.

Conclusiones y recomendaciones

Conclusiones

- Las restricciones a las importaciones de vehículos, no disminuyeron la recaudación tributaria total, en el periodo de estudio 2011-2015, se presentó un incremento del 45.91%.
- El cobro por concepto de IVA, desde el 2011 al 2014, crece en un promedio de 10.75% anual, es en 2015, año que se implementan las salvaguardias, que se aprecia una disminución 0.72%. Lo que indica que la aplicación de las sobretasas arancelarias afectó la recaudación de este impuesto.
- La recaudación del ICE, en el periodo 2011 – 2014, crece a un promedio de 9.14% anual, en el 2015, el aumento representó solo el 4.45%, Si bien, no decreció la recaudación, la tasa de crecimiento disminuyó considerablemente.
- Las ventas en el sector automotriz cayeron en un 41.87% en el periodo 2011 – 2015, producto de las restricciones cuantitativas y las salvaguardias.
- Al analizar la Balanza Comercial, pudimos determinar, que el total de la exportaciones en el periodo 2011-2015 decrecieron en el 17,72%; las exportaciones petroleras se redujeron en 48,26%, mientras que las exportaciones no petroleras registraron un incremento del 24,43%.
- La imposición de las salvaguardias logra que el déficit de la Balanza Comercial mejore, debido a que el precio del barril de petróleo disminuyó considerable y con las salvaguardias, también disminuyeron las importaciones.
- El establecer fuertes restricciones a las importaciones, en una economía que gusta de productos importados, contrae la actividad comercial en el corto plazo y por ende, baja la Recaudación Tributaria.

Recomendaciones

- El Gobierno debe eliminar gradualmente las salvaguardias, ya que disminuyen la competitividad de las empresas en el mercado internacional, debido a que, en el listado de partidas arancelarias a las que se le aplican sobretasas, hay productos que son parte de los procesos productivos. Las salvaguardias deben ser siempre temporales, ya que, la industria nacional no debe estar sobreprotegida a expensas del consumidor final.
- El gobierno debe levantar las Restricciones Cuantitativas a la importación de vehículos, para que se recupere el sector automotriz y se incremente la Recaudación Tributaria. Las medidas restrictivas que obstaculizan el comercio internacional, no siempre producen un incremento en la Recaudación Tributaria, suelen ocasionar un efecto contraproducente en la economía del país que las impone.
- Que el gobierno realice rondas de negociaciones comerciales, para abrir nuevos mercados, lo que ayudará al ingreso de divisas al país.
- Que el gobierno fomente el nacimiento de nuevas industrias, para que crezca el mercado nacional y disminuyan las importaciones.
- Es evidente, que al tener una Balanza Comercial deficitaria, el Gobierno imponga medidas restrictivas a las importaciones, pero es necesario que considere el impacto que las mismas tendrán en la Recaudación Tributaria y en el desarrollo de los diferentes sectores económicos.

Bibliografía

1. Agencia Tributaria. (s.f.). Obtenido de Agencia Tributaria: www.agenciatributaria.es
2. ALEJANDRA, A. J. (2016). INCIDENCIA DE LA DOLARIZACION EN LA BALANZA COMERCIAL DEL ECUADOR, EN EL PERIODO 200-2014. LOJA, ECUADOR.
3. Carlos Echeverria, Z. M., & Crespo Cueva, E. d. (2008). *Impato del nivel de compensación en los Ingresos Tributarios de los Impuestos a los consumos especiales ante una reducción del IVA del 12% al 10%*. Guayaquil.
4. Carrillo Giler, J. (2014). *Restricciones a las importaciones de vehículos y su impacto en la recaudación de IVA e ICE a las importaciones, periodo 2010 - 2012*. Guayaquil.
5. Cedeño Mendoz, S. (2014). *Impacto Tributario de las Reformas a los Consumos Especiales en el Sector Automotriz, periodo 2008 - 2011*. Guayaquil.
6. Centro de Estudios Fiscales. (2011). *Introducción al Sistema Tributario*. Quito.
7. COMUNIDAD ANDIAN. (s.f.). *ACUERDO DE CARTAGENA*.
8. Congreso Nacional. (2007). *Ley de Creación del Servicio de Rentas Internas*. Quito.
9. Congreso, N. (2005). *Código Tributario de la República del Ecuador*. Quito.
10. Constitución de la República del Ecuador. (2008). Montecristi.
11. Constituyente, A. (2008). Montecristi, Manabí, Ecuador.
12. Constituyente, A. (2008). *Constitución Política de la República del Ecuador*. Montecristi: Manabí.
13. Eco-Finanzas. (s.f.). <http://www.eco-finanzas.com/index.htm>.
14. economía, L. g. (s.f.). <http://www.economia48.com/spa/d/restricciones-al-comercio/restricciones-al-comercio.htm>.
15. EDUCONTA. (s.f.). <http://www.educaconta.com/2014/11/>.
16. <http://impuestoice.blogspot.com/>. (s.f.).
17. <http://www.finanzas.gob.ec/el-presupuesto-general-del-estado/>. (s.f.).

18. <http://www.gerencie.com/impuesto>. (s.f.).
19. Hurtado, & Toro. (1998).
20. JACOBO, C. G. (2012). RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS Y SU IMPACTO EN LA RECAUDACIÓN DEL IVA E ICE A LAS IMPORTACIONES, PERIODO 2010-2012. GUAYAQUIL, GUAYAS, ECUADOR.
21. Jorratt, M. (s.f.). sii.cl/aprenda_sobre_impuestos/estudios/ciat96.htm.
22. Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno. (2014). Quito.
23. Loja, C. J. (s.f.). <https://vicenteanaluia.wordpress.com/2011/03/29/principios-del-derecho-tributario/>.
24. López , G., & Botero, J. (1991). *Las restricciones cuantitativas al comercio, el costo del racionamiento a las importaciones*. Medellín.
25. NEIVA, H. (19 de JUNIO de 2008). *Blog impuestos nacionales*. Obtenido de <http://imptosnalesunad.blogspot.com/>
26. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DE COMERCIO. (1994). *Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio*.
27. ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO. (s.f.). https://www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_info_s.htm.
28. Pacheco. (2013).
29. Paz y Miño Cepeda, J. (2015). *Historia de los Impuestos en Ecuador*. Quito: SRI.
30. Villegas, H. (2001). *Curso de Finanzas y Derecho Tributario*. Buenos Aires: Ediciones Depalma.
31. www.safeg-s.org/spanish/tratop_. (s.f.).