



Ecuador – Abril 2017 - ISSN: 1696-8352

LOS IMPUESTOS TRIBUTARIOS DE LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS Y SU INCIDENCIA EN LA RENTABILIDAD DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

Señor Carlos Elías Amador Zambrano*
MAE. MSC. Eco. Inés María Arroba Salto **

camadorz@hotmail.com

Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil
Facultad de Administración
Carrera de Contabilidad y Auditoría
Av. De las Américas. Apartado Postal 11-33. Guayaquil-Ecuador
iarrobas@ulvr.edu.ec

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Carlos Elías Amador Zambrano e Inés María Arroba Salto (2017): "Los impuestos tributarios de las importaciones de vehículos y su incidencia en la rentabilidad del sector automotriz", Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana, Ecuador, (abril 2017). En línea:
<http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2017/impuestos.html>

RESUMEN

El presente artículo tiene como **objetivo** analizar los impuestos tributarios en Ecuador, que gravan los vehículos durante la importación y su incidencia en la rentabilidad de las empresas del sector automotriz. Mediante una investigación descriptiva, con enfoque cualitativo y a través de las técnicas de investigación como la entrevista, la encuesta, el método observación y el análisis de datos, se logró obtener como resultado la recolección de información que permita sustentar la idea a defender y los objetivos planteados en el presente proyecto de titulación

ABSTRACT

The objective of this article is to analyze the taxation of vehicles during import and their impact on the profitability of companies in the automotive sector. Through a descriptive investigation, with qualitative approach and through the investigative techniques like the interview, the survey, the observation method and the data analysis, it was possible to obtain as a result the collection of information that allows to support the idea to defend and the objectives Proposed in the current project titling

Palabra Clave: Impuestos, Rentabilidad, Ventas, Utilidad, Sector Automotriz, importadoras, vehículos.

Keyword: Taxes, Profitability, Sales, Utility, Automotive Sector, Importers, Vehicles.

*Carlos Elías Amador Zambrano, Analista de Control Interno Bancario, desde hace 9 años, Egresado en Contabilidad y Auditoría

**Inés María Salto, Asesora financiera y tributaria desde hace 30 años, docente de la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil, por 20 años, Economista, Magister en Administración y Dirección de Empresas y Magíster en Ciencias de la Educación Mención Investigación Educativa.

INTRODUCCIÓN

En el presente trabajo de investigación se analizaron los tributos e impuestos en Ecuador que se aplican a las importaciones de vehículos y su impacto en la rentabilidad de las empresas del sector automotor de la ciudad de Guayaquil, mediante la investigación descriptiva y con el apoyo de las técnicas: observación directa, entrevistas, encuestas y el análisis a los estados financieros de los años 2014 y 2015. A través de una exploración bibliográfica se logró preparar el marco teórico y conceptual del presente trabajo de investigación y a través del análisis a los estados financieros de dos empresas con mayor participación y presencia en el mercado ecuatoriano se logró obtener la información necesaria para concluir la investigación.

1. Desarrollo

El **objetivo general** de la investigación es: Analizar los impuestos tributarios para la importación de vehículos y su incidencia en la rentabilidad del sector automotriz.

Como **objetivos específicos** tenemos:

- Identificar la normativa de importación vigente y su aplicación en el sector automotriz
- Determinar la incidencia de los impuestos tributarios en la rentabilidad de las empresas del sector automotriz.
- Desarrollar un caso sobre la importación de vehículos para determinar su incidencia en la rentabilidad de una empresa.

La **idea a defender** que se sustentará en la investigación es:

Entre mayor son los impuestos a los vehículos importados, es menor la rentabilidad en las empresas dedicadas a la venta de vehículos.

2. Reseña Histórica e importancia del sector

En la década de los 50 empezó la producción automotriz ecuatoriana, cuando empresas del sector metalmecánico y del sector textil iniciaron la fabricación de carrocerías, asientos para buses y algunas partes y piezas metálicas. Con las Leyes de Fomento en los años 60 se incursiona en la fabricación de otros elementos de alta reposición y de uso común en una amplia gama de marcas y modelos de vehículos existentes en nuestro mercado

El sector automotriz ecuatoriano representa un papel fundamental en la economía del país, debido a que por su actividad generan ingresos que benefician al sector gubernamental en cuanto al pago de impuestos y al sector social mediante la generación de empleos, de esta manera podemos decir que este sector impulsa al desarrollo productivo del Ecuador.

3. Bases Teóricas

3.1. Organismos de control

Las reformas que se mencionaran en el presente trabajo de investigación lo realizaron de manera conjunta los ministerios e instituciones del Estado y que también son los encargados de vigilar su cumplimiento, sin embargo, solo se mencionaran tres de ellos:

- Servicio de Rentas Internas – SRI
- Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador – SENA
- Comité de Comercio Exterior - COMEX

Servicio de Rentas Internas – SRI. - es la máxima entidad gubernamental encargada de recaudar los tributos en el Ecuador y en lo concerniente al tema se encarga de recaudar los siguientes impuestos:

- Impuesto a la Salida de Divisas – ISD
- Impuesto al Valor Agregado – IVA
- Impuesto a los Consumos Especiales – ICE

Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador – SENA. - es la entidad estatal encargada de recaudar los tributos externos con relación al comercio exterior proveniente de las importaciones y exportaciones que realiza el Ecuador:

- Aranceles
- Salvaguardias
- FODINFA

Comité de Comercio Exterior – COMEX. - entidad pública encargada de regular, facilitar o prohibir una importación, exportación, circulación y tránsito de mercaderías nacionalizadas. En el año 2012 emitió dos resoluciones que afectaron directamente al sector automotriz.

- Resolución 65
- Resolución 66.

3.2. Impuesto a la Salida De Divisas – ISD

El ISD es un impuesto creado por el Estado ecuatoriano para evitar la fuga de dólares del país, este tributo empezó con una tarifa del 0.05% en el año 2007 hacia las transferencias, envío o traslado de divisas que se realicen al exterior sean en efectivo, retiros o pagos de cualquier naturaleza. Mediante la aprobación de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado que entró en vigencia a partir de 24 de octubre del 2011, se incrementó la tarifa del ISD al 5%.

3.3. Impuesto al Valor Agregado – IVA

El IVA es el impuesto de mayor recaudación en el país, debido a que este se grava a todos los bienes muebles de naturaleza corporal en todas sus etapas de comercialización y en los servicios prestados. Para este impuesto existen dos tarifas que son: 0 y 12% (2015, año de la investigación). Este impuesto en el sector importador de vehículos se grava en dos etapas al bien importado: primero la empresa debe cancelarlo para nacionalizar el vehículo y luego el cliente (comprador) lo paga al momento de adquirir el bien.

3.4. Impuestos a los Consumos Especiales – ICE

Es un impuesto que se grava a los productos o servicios que son considerados suntuarios o nocivos para una sociedad y el Estado lo aplica como medida política por diversas razones, en el caso de la importación es para proteger la producción nacional. Hasta el año 2007, se fijó una tarifa fija ad-valorem del 5.15% para los vehículos importados, sin embargo, mediante la Ley para la Equidad Tributaria aprobada en el 2008 este impuesto sufre modificaciones estableciendo una tarifa que va desde el 5% hasta el 35% según el precio de venta del vehículo. En diciembre de 2014, se modifica el cálculo del ICE debido a que se debían incluir en precio ex aduana los costos y gastos de distribución y comercialización.

3.5. Fondo para el desarrollo de la infancia – FODINFA

El 12 de mayo de 1988 mediante la Ley de Creación de Fondo para el Desarrollo de la Infancia se crea el FODINFA, destinado a financiar programas de ayuda que favorezcan al niño ecuatoriano mejorando sus necesidades y en la calidad de los servicios que se le ofrezcan. Mediante la Ley Especial No 4-A se asignan recursos adicionales al FODINFA estableciendo una tarifa del 0.5% a los productos importados, los mismos que serán administrados por el Instituto Nacional del Niño y la Familia – INFA.

3.6. Aranceles y salvaguardias

Arancel, es un impuesto que se aplica sobre los bienes importados y exportados, generalmente recae en las importaciones debido a que tiene como objetivo salvaguardar la producción nacional. Para las importaciones de vehículos este impuesto varía de una tarifa entre el 0% al 35% dependiendo del tipo o modelo del vehículo y las salvaguardias, es una medida arancelaria que se utilizan bajo excepción hacia los acuerdos comerciales que un país tiene con otros y su objetivo fundamental es proteger a la industria local.

4. Metodología

El tipo de investigación es descriptiva, que consiste en especificar las características que detallan una situación u evento a analizar recogiendo información de manera independiente o conjunta. El enfoque fue cualitativo, debido a que se investigaron las causas y efectos que se han originado en el sector importador de vehículos por las medidas impuestas por el Gobierno Central. Para el desarrollo del proyecto de investigación se aplicaron las siguientes técnicas de recolección de datos: entrevistas al personal que fue afectado directamente, encuestas realizadas al público en general, el método de observación a una concesionaria de vehículos y el análisis de datos realizados a los estados financieros del año 2015 de dos compañías que poseen su sede en Guayaquil.

5. Técnicas de investigación

Para el desarrollo de este proyecto se aplicó las siguientes técnicas de recolección de datos descritas a continuación:

5.1 Entrevista

Se realizaron las entrevistas a personas que se vieron afectadas de manera directa, debido a que se encargan a la comercialización de vehículos importados. De acuerdo a lo expuesto por la Ing. Erika Gavilanes quien se ha dedicado por 15 años a la venta de vehículos, nos manifiesta que la empresa debió realizar un recorte de personal debido a las bajas ventas que se obtuvo durante el año 2015, sin embargo se mantuvieron los beneficios a sus empleados. El Ing. Christian Galarza nos expuso que lleva más de 17 años en el mercado automotriz y considera que el Gobierno Central ve este sector como una fuente de ingresos para el fisco, manifiesta que por las medidas restrictivas y por la aplicación de las salvaguardias, su empresa debió ajustar su presupuesto operativo y plan de trabajo, por lo que debieron tomar decisiones sin analizar sus consecuencias.

5.2 Encuestas

Se realizó una encuesta con 11 preguntas a la ciudadanía en general, debido a que las medias impuestas por el Gobierno de turno les afectaron de manera directa e indirectamente, elevando los precios de venta de los vehículos y disminuyendo el poder adquisitivo. Realizada las encuestas a 599 personas, se obtuvo como resultado que el 62% de los encuestados no tiene conocimiento sobre los impuestos que deben pagar, el 70% no sabe cuántos impuesto va a pagar por la adquisición de un vehículo, el 51% no están de acuerdo con la creación de impuestos para proteger el medio ambiente y el 87% consideran que los impuestos que gravan los vehículos son muy altos.

5.3 Método de observación

Se realizó la observación en una concesionaria ubicada en la Av. Carlos Julio Arosemena, observando que la empresa utiliza como estrategia de venta, la omisión del costo de la matriculación vehicular al comprador, es decir quién adquiere un vehículo no paga este tributo, lo asume la empresa. No se promocionan los vehículos híbridos o eléctricos debido a que el único modelo que mantiene en stock tiene un precio promedio de venta de \$100.0000.

5.4 Análisis de datos

Para efectuar el análisis de datos, se realizó el cálculo de los impuestos de un vehículo que deberá pagar la concesionaria previa a la venta:

Tabla 1 Cálculo de impuestos para un vehículo liviano

DECLARACIÓN ADUANERA ÚNICA	TARIFA %	VALOR (USD)	NOTAS
FOB		\$ 8,000.00	
Seguro		\$ 317.37	
Flete		\$ 1,643.08	
CIF		\$ 9,960.46	
Ad valorem	35%	\$ 3,486.16	a)
Fodinfra	0.50%	\$ 49.80	
Salvaguardia	0%	\$ 0.00	
Ex Aduana		\$ 13,496.42	b)
ICE	10%	\$ 1,687.05	
IVA	12%	\$ 1,822.02	c)
ISD	5%	\$400.00	d)
Total Impuestos		\$ 7,445.03	

Nota: Información tomada de la investigación

- a)** La base imponible para calcular los impuestos Ad valorem, Fodinfra y las salvaguardias es el valor CIF.
- b)** Sumado el valor del CIF más los impuestos mencionados en el punto a, dará como resultado el costo ex aduana y a este valor se deberá incrementar un 25% para establecer la base imponible para el cálculo del ICE.
- c)** Calculados los impuestos Ad valorem, Fodinfra, Salvaguardias e ICE se sumaran al valor CIF y el resultado será la base imponible para calcular el IVA.
- d)** Para determinar el ISD la base imponible será el valor de FOB.

Para nacionalizar un vehículo importado cuyo valor CIF es de \$9,960.46, la concesionaria o usuario deberá pagar en impuestos \$7,445.03, monto que represente el 75% sobre el valor del CIF.

Tabla 2 Cuadro comparativo del PVP, Costo y Utilidad Bruta

Detalle	Con Salvaguardias	Sin Salvaguardias	Diferencia
PVP	\$ 73,335.00	\$ 58,612.00	\$14,723.00
PVP sin IVA	\$65,477.68	\$52,332.14	\$13,145.54
Total costo	\$57,980.53	\$40,447.56	\$17,532.97
Ganancia bruta	\$7,497.15 11.45%	\$11,884.58 22.71%	(\$4,387.43) (11.26%)

Nota: Información tomada de la investigación

En base a lo observado en la tabla 1, el incremento en los impuestos a los vehículos importados generara un aumento en el precio y costo de venta, disminuyendo la utilidad, obteniendo como resultado la sustentación de la idea a defender del presente tema de investigación.

Conclusiones

Los impuestos a los vehículos importados representan aproximadamente el 93% sobre el valor FOB y el 75% sobre el CIF, del costo del vehículo, este porcentaje puede incrementarse por el ICE debido a que la tarifa varía entre el 5% al 35 % de acuerdo al precio de venta del vehículo por lo que el impacto tributario es directamente proporcional a los bajos resultados de la empresa del sector automotriz

Recomendaciones

El Gobierno Central debería eliminar las salvaguardias en el sector automotriz para que las empresas que se encuentran perjudicadas puedan repuntar y así generar rentabilidad acorde a la actividad y el sector automotriz deberá fomentar la venta de vehículos híbridos o eléctricos, debido a los beneficios tributarios que poseen, tarifa 0% por concepto de IVA e ICE si el precio de venta es hasta USD 35.000, permitiendo a las empresas obtener un mayor margen de ganancia.

Bibliografía

Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno. (2015). Registro Oficial 444. Quito.
[COMEX]Comité de Comercio Exterior (2016). Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2016/09/Resolucio%CC%81n-021-2016.pdf>
[LOA], Ley Orgánica de Aduanas (2010). Obtenido de <http://www.aduana.gob.ec/archivos/LEY-ORGANICA-DE-ADUANA-2010.pdf>
Asamblea Nacional.Constituyente (2008)Obtenido de http://www.asambleanacional.gov.ec/documentos/constitucion_de_bolsillo.pdf
[SRI], Servicio de Rentas Internas - SRI.(2011) Obtenido de [http://www.sri.gob.ec/DocumentosAlfrescoPortlet/descargar/a2d9e000-58d0-424d-b7e2-6ec0b7d270e3/Ley+del+Impuesto+Ambiental+a+la+Contaminaci%F3n+Vehicular+\(I+ACV\).pdf](http://www.sri.gob.ec/DocumentosAlfrescoPortlet/descargar/a2d9e000-58d0-424d-b7e2-6ec0b7d270e3/Ley+del+Impuesto+Ambiental+a+la+Contaminaci%F3n+Vehicular+(I+ACV).pdf)

[SUPERCIA], Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. (2015). Obtenido de www.supercias.gob.ec

[CINAE], Cámara de Industria Automotriz del Ecuador. (2012). Obtenido de <http://www.cinae.org.ec/index.php/la-industria/66-historia-de-la-industria-ecuatoriana>

Acosta, A. (2010). Análisis de coyuntura: una lectura de los principales componentes económicos, políticos y sociales de Ecuador durante el año 2009. Quito.

Álvarez Torrez , M. (2006). Manual para la elaboración de manuales de políticas y procedimientos. Décimo cuarta reimpresión Panorama Editorial.

Ayaviri García, D. (s.f.). Contabilidad Basica y Documentos Mercantiles. Argentina: N DAG.

Cortés, M. E. (2004). Generalidades sobre Metodología de la Investigación.

Gómez Rondón, F. (1990). Contabilidad del 1 Semestre. Caracas: Frigor.

Lusting, N. (22 de Octubre de 2012). El Colegio de México. Obtenido de https://books.google.com.ec/books?id=dmWAAAAQBAJ&dq=balanza+comercial&source=gbs_navlinks_s

Mejia, A. (2009). Por el ojo de una pluma: la formulación de políticas públicas en el Ecuador. Quito - Ecuador.

Rodriguez, R. M. (2013). Impuestos de sociedades. Madrid: Ministerio de Educacion, Cultura y Deporte, Secretaria General Técnica, Subdirección General de Documentación y Publicaciones. Obtenido de <http://www.worldcat.org/title/impuesto-de-sociedades-tributos/oclc/893891073>

Rubio Dominguez, P. (2007). Manual de análisis financiero. Edición electrónica gratuita.

Tito, E. L. (09 de 2015). Evolución de los Impuestos Directos e Indirectos dentro del Régimen Tributario Ecuatoriano y su Recaudación en periodo 2007 -2012. Obtenido de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/8533/1/Evoluci%C3%B3n%20de%20los%20Impuestos%20Directos%20e%20Indirectos%20dentro%20del%20R%C3%A9gimen%20Tributario%20Ecuatoriano%20y%20su%20Recaudaci%C3%B3n%20en%20periodo%202007%20-2012.pdf>

WHO. (2009). Informe sobre la situación mundial de la seguridad vial: es hora de pasar a la acción. Ginebra: Organización Mundial de la Salud.