



Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil

FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN

CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

TRABAJO DE TITULACIÓN

**PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE INGENIERO EN
CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

TEMA

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

Tutor

MAE. MSC. EC. INÉS MARÍA ARROBA SALTO

Autor

CARLOS ELÍAS AMADOR ZAMBRANO

Guayaquil, 2017

REPOSITORIO



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS

TITULO Y SUBTITULO:

Los impuestos tributarios de las importaciones de vehículos y su incidencia en la rentabilidad del sector automotriz

AUTOR/ES:

Carlos Elías Amador Zambrano

REVISORES:

Inés María Arroba Salto

INSTITUCIÓN:

Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil

FACULTAD:

Administración

CARRERA:

Contabilidad y Auditoría

FECHA DE PUBLICACIÓN:

N. DE PAGS:

116 páginas

ÁREAS TEMÁTICAS: Tributación, Finanzas

PALABRAS CLAVE: Impuestos, Rentabilidad, Ventas, Utilidad, Sector Automotriz, importadoras, vehículos.

RESUMEN:

La presente investigación tiene como objetivo analizar los impuestos que se aplican a las importaciones de vehículos y su incidencia en la rentabilidad de las empresas del sector automotriz, con el apoyo de las técnicas de entrevistas, encuestas, método de observación y el análisis de datos nos permitirá obtener la información necesaria que fundamente la investigación realizada.

N. DE REGISTRO (en base de datos):	N. DE CLASIFICACIÓN:	
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):		
ADJUNTO URL (tesis en la web):		
ADJUNTO PDF:	SI <input checked="" type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
CONTACTO CON AUTORES/ES: Carlos Elías Amador Zambrano	Teléfono: 0996216615	E-mail: camadorz@hotmail.com
CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:	Msc. Ing. Darwin Ordoñez Iturralde, Decano Teléfono: 2596500 ext. 201 Decanato E-mail: dordonezyl@ulvr.edu.ec Ing. Verónica Ochoa Hidalgo, MAE Directora de carrera de Contabilidad y Auditoría Telefono: 2596500 EXT. 271 E-mail: vochoah@ulvr.edu.ec	

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS PATRIMONIALES

Yo, CARLOS ELÍAS AMADOR ZAMBRANO, declaro bajo juramento, que la autoría del presente trabajo de investigación, corresponde totalmente al suscrito y me responsabilizo con los criterios y opiniones científicas que en el mismo se declaran, como producto de la investigación realizada.

De la misma forma, cedo mis derechos patrimoniales y de titularidad a la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil, según lo establece la Ley de Propiedad Intelectual del Ecuador.

Este proyecto se ha ejecutado con el propósito de estudiar LOS IMPUESTOS TRIBUTARIOS DE LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS Y SU INCIDENCIA EN LA RENTABILIDAD DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

Autor:

CARLOS ELIAS AMADOR ZAMBRANO

C.I.: 0930184668

CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR

En mi calidad de Tutora del Proyecto de Investigación LOS IMPUESTOS TRIBUTARIOS DE LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS Y SU INCIDENCIA EN LA RENTABILIDAD DEL SECTOR AUTOMOTRIZ, nombrada por el Consejo Directivo de la Facultad de Administración de la Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil.

CERTIFICO:

Haber dirigido, revisado y analizado en todas sus partes el Proyecto de Investigación titulado: *“LOS IMPUESTOS TRIBUTARIOS DE LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS Y SU INCIDENCIA EN LA RENTABILIDAD DEL SECTOR AUTOMOTRIZ”*, presentado por el estudiante CARLOS ELIAS AMADOR ZAMBRANO como requisito previo a la aprobación de la investigación para optar al Título de INGENIERO EN CONTABILIDAD Y AUDITORÍA, encontrándose apto para su sustentación

Firma:

INÉS MARÍA ARROBA SALTO

C.I.: 1302534605

CERTIFICADO DE ANTIPLAGIO



Urkund Analysis Result

Analysed Document: camadorz 17-02-2017 plagio.docx (D25939546)
Submitted: 2017-02-22 07:04:00
Submitted By: camadorz@hotmail.com
Significance: 7 %

Sources included in the report:

<http://es.slideshare.net/cindyalcivar58/valoracion-de-la-empresa-comercial-de-repuesto-pc>

Instances where selected sources appear:

1

AGRADECIMIENTO

A Dios por la salud, conocimiento y vida que me ha otorgado durante este proceso educativo que me ha ayudado a crecer profesionalmente.

A mis amados padres Carlos Amador Izurieta y Ma. Elena Zambrano Santana por su apoyo incondicional, cuidándome siempre en mis caídas y celebrando mis victorias, por su esfuerzo infinito para ayudarme a progresar.

A BANCO BOLIVARIANO CA. Prestigiosa institución financiera que me permitió crecer en el campo laboral, dándome las oportunidades mediante ascensos y tiempo para los estudios.

A mi gran tutora MAE. MSC. EC. Inés Arroba Salto por su dedicación en orientarnos a realizar este gran proyecto de investigación.

A la Universidad Laica “Vicente Rocafuerte de Guayaquil”, por su calidad en estudio demostrado en sus docentes

DEDICATORÍA

Dedico mi trabajo de titulación:

Primeramente a Dios, a mi padre Carlos Elías Amador Izurieta, a mi madre María Elena Zambrano Santana, a mis hermanos: Virginia, Marita y Daniel Amador Zambrano, a mi prima Daysi María Toala Amador y a mi tutora MAE. MSC. Ec. Inés Arroba Salto.

Índice

Introducción	1
Capítulo I Diseño De La Investigación	2
1.1. Tema.....	2
1.2. Planteamiento del problema.....	2
1.3. Árbol del problema	5
1.4. Formulación del problema	6
1.5. Sistematización del problema	6
1.6. Justificación de la investigación.....	7
1.7. Objetivos de la investigación.	8
1.7.1. Objetivo general.	8
1.7.2. Objetivos específicos.	8
1.8. Delimitación de la investigación.....	8
1.9. Idea a Defender	9
Capítulo II Marco Teórico	10
2.1 Reseña Histórica del Sector Automotriz y su importancia en la economía ecuatoriana....	10
2.2. Bases teóricas	11
2.2.1. La Gestión tributaria	11
2.2.2. El Régimen tributario.....	12
2.2.3. El Sistema tributario.....	13
2.2.4. Los impuestos en el Ecuador.....	15
2.2.5. Impuesto a la Salida de Divisas – ISD.....	17
2.2.6. Impuesto al Valor Agregado – IVA.....	18
2.2.7. Impuestos a los Consumos Especiales – ICE.....	20
2.2.8. Fondo para el desarrollo de la Infancia – FONDINFA.....	22
2.2.9. Aranceles y Salvaguardias	22
2.2.10. Ventajas y desventajas Salvaguardias	25
2.2.11. La Balanza Comercial Ecuatoriana periodo 2012 – 2015.....	26
2.2.12. Número en ventas en la industria nacional año 2014 y 2015.....	28

2.2.13. Elementos mínimos de seguridad en vehículos automotores.....	29
2.2.14. Indicadores Económicos	30
2.2.14.1. Indicadores de Rentabilidad.....	31
2.2.14.2. Margen Bruto	31
2.2.14.3. Margen Operacional.....	31
2.2.14.4. Rentabilidad Neta de Ventas (Margen Neto)	32
2.2.14.5. Rentabilidad Operacional del Patrimonio	33
2.2.14.6. Rentabilidad neta del activo (Dupont)	34
2.3. Marco Conceptual	36
2.4. Marco Legal	37
2.4.1. La Constitución Política de la República del Ecuador.....	37
2.4.2. Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria del Ecuador	38
2.4.4. Ley Orgánica del Régimen Interno – LORTI	39
2.4.5. Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado.....	40
2.4.6. Ley Orgánica de Aduanas	41
2.4.7. Resoluciones del Comité de Exterior Ecuatoriano – COMEX	42
2.4.9. Comparación de impuestos vehiculares con países de la región Andina.....	43
Capítulo III Metodología de la Investigación	45
3.1. Marco Metodológico.....	45
3.2. Tipo de Investigación	45
3.3. Enfoque de la investigación	45
3.4. Técnicas de la Investigación	46
3.5. Entrevista.....	46
3.6. Encuesta	46
3.7. Observación.....	47
3.8. Población.....	47
3.9. Muestra.....	48
3.10. Limitaciones del estudio	49
3.11. Análisis de los resultados	49
3.11.1. Análisis de las entrevistas	49

3.11.2. Análisis de la encuesta	58
3.11.3. Observación.....	68
Capítulo IV Informe Final.....	70
4. Análisis de datos	70
4.1. Cálculo de impuestos en la importación de vehículos (CBU) liviano	70
4.2. Cálculo de impuestos en la importación de vehículos (CBU) pesado	72
4.3. Análisis de los Estados Financieros	78
4.4. Indicadores de Rentabilidad.....	87
4.4.1. Margen Bruto	87
4.4.2. Margen Operacional.....	88
4.4.3. Rentabilidad Neta de Ventas (Margen Neto)	88
4.4.4. Rentabilidad Operacional del Patrimonio	89
4.4.5. Rentabilidad neta del activo (Dupont)	89
Conclusiones	92
Recomendaciones.....	93
Glosario de Términos.....	94
Referencias Bibliográficas	95
Anexos.....	97
Anexo 1 Extracto de la Resolución No. 66 estableciendo la restricción cuantitativa y por valor a los vehículos importados.	97
Anexo 2 Extracto de la Resolución No. 011-2015 estableciendo la sobretasa arancelarias a los vehículos pesados.....	98
Anexo 3 Formato de la entrevista al vendedor de Hyundai	99
Anexo 4 Formato de la entrevista al gerente de Galarmobil.....	100
Anexo 5 Formato de la encuesta realizada a la ciudadanía en general.	101
Anexo 6 Formato del método de la observación en la concesionaria Vallejo Araujo.	102

Índice de tablas

Tabla 1 Resumen de venta de unidades de vehículos, Ecuador	4
Tabla 2 Recaudación de IVA, ICE e ISD expresado en miles de dólares, año 2014 y 2015.....	4
Tabla 3 Recaudación del ISD periodo 2012 - 2016	17
Tabla 4 Recaudación del IVA periodo 2012 – 2016.....	19
Tabla 5 Recaudación ICE periodo 2012 – 2016	21
Tabla 6 Recaudación de impuestos por la SENA E, periodo 2010-2015	24
Tabla 7 Ventajas y desventajas de las Salvaguardias.....	25
Tabla 8 Balanza Comercial Ecuatoriana Periodo 2012-2015	26
Tabla 9 Resumen de medidas adoptadas por el Gobierno hacia el sector importador de vehículos	35
Tabla 10 Tabla de ICE para vehículos motorizados terrestres de hasta 3.5 toneladas de carga.	40
Tabla 11 Tarifario ICE para vehículos híbridos o eléctricos	41
Tabla 12 Impuesto a los vehículos en la región andina, año 2015.....	43
Tabla 13 Cálculo para determinar la Población	48
Tabla 14 Entrevista a la Asesora Comercial de vehículos HYUNDAI	50
Tabla 15 Entrevista al Asesor Comercial de la concesionaria HYUNDAI.....	52
Tabla 16 Entrevista al Gerente General de Galarmobil SA	54
Tabla 17 Entrevista al Gerente General de Galarmobil SA	56
Tabla 18 ¿Tiene conocimiento sobre los impuestos que se aplican hacia la importación de vehículos?.....	58
Tabla 19 ¿Conoce cuantos impuestos gravan los vehículos para ingresar al país?.....	59
Tabla 20 ¿Está de acuerdo con la creación de impuestos hacia los vehículos a fin de proteger el medio ambiente?	59
Tabla 21 ¿Está de acuerdo que se restrinjan la importación de vehículos con el objetivo de fomentar la producción nacional?	60
Tabla 22 ¿Conoce los requisitos que debe realizar para importar un vehículo?.....	61
Tabla 23 ¿Considera que los precios de los vehículos ensamblados en el país son económicos y accesibles en comparación a vehículos importados?	62

Tabla 24 Considera que los impuestos del sector automotriz son:	62
Tabla 25 Cree usted que los impuestos que pagan los vehículos han afectado las ventas y la rentabilidad de estos negocios.....	63
Tabla 26 Considera usted que los impuestos que gravan a los vehículos han generado un mayor desempleo en el Ecuador	64
Tabla 27 ¿Cuál de estos impuestos considera usted que deberían eliminarse en los vehículos?	65
Tabla 28 Cree usted que las empresas del sector automotriz aportan al desarrollo económico del país	66
Tabla 29 Método de Observación Concesionaria Vallejo Araujo.....	68
Tabla 30 Precio promedio de vehículos livianos	70
Tabla 31 Cálculo de impuestos para un vehículo liviano	70
Tabla 32 Precio promedio de vehículos pesados	72
Tabla 33 Cálculo de impuestos para un vehículo pesado.	72
Tabla 34 Cuadro comparativo del cálculo de impuestos año 2015 - 2014	74
Tabla 35 Cuadro comparativo de los impuestos a los vehículos importados durante el periodo 2012 - 2015	76
Tabla 36 Cuadro comparativo del PVP, Costo y Utilidad Bruta	77
Tabla 37 Composición de las ventas año 2015	78
Tabla 38 Participación de las ventas de vehículos según su segmento año 2015	79
Tabla 39 Estado de resultado integral de H-Motors y A-Motors datos reales año 2015	80
Tabla 40 Ventas estimadas de vehículos con salvaguardias, año 2015	81
Tabla 41 Costo de venta estimado de vehículos con salvaguardias, año 2015	81
Tabla 42 H-Motors comparativo del Estado de Resultados Integrales, datos reales y cifras proyectadas año 2015	83
Tabla 43 A-Motors comparativo del Estado de Resultados Integrales datos reales y cifras proyectadas año 2015	84
Tabla 44 H-Motors comparativo del Estado de Situación Financiera datos reales y cifras proyectadas año 2015	85

Tabla 45 A-Motors comparativo del Estado de Resultados Integrales datos reales y cifras proyectadas año 2015	86
Tabla 46 Índice rentabilidad bruta de H-Motors y A-Motors	87
Tabla 47 Índice rentabilidad operacional de H-Motors y A-Motors.....	88
Tabla 48 Índice rentabilidad neta de H-Motors y A-Motors.....	88
Tabla 49 Índice rentabilidad ROE de H-Motors y A-Motors	89
Tabla 50 Índice rentabilidad ROA de H-Motors y A-Motors.....	90

Índice de figuras

Figura 1 Importación anual de vehículos Año 2012 – 2015	3
Figura 2 Árbol del Problema.....	5
Figura 3 Empresas ensambladoras del Ecuador.....	11
Figura 4 Aportación del sector automotriz en impuestos.....	14
Figura 5 Contribución Tributaria en el Ecuador.	17
Figura 6 Recaudación del ISD periodo 2012-2016.....	18
Figura 7 Recaudación de IVA periodo 2012-2016	19
Figura 8 Recaudación ICE periodo 2012-2016.....	21
Figura 9 Participación de los impuestos en la recaudación año 2015.....	25
Figura 10 Balanza Comercial Ecuatoriana.....	27
Figura 11 Importación y exportación anual de vehículos	28
Figura 12 Composición de las ventas de vehículos	29
Figura 13 Elementos mínimos de seguridad	30
Figura 14 Impuestos a los vehículos de la región Andina.....	43
Figura 15 Precios de vehículos en América Latina.....	44
Figura 16 Cálculo para determinar la Muestra.....	48
Figura 17 Conocimiento de los impuestos hacia los vehículos.....	58
Figura 18 Cuántos impuestos gravan a los vehículos	59
Figura 19 Impuestos para proteger el medio ambiente	60
Figura 20 Restricción a la importación para favorecer la producción local	61
Figura 21 Requisitos para importar.....	61
Figura 22 Precio de vehículos Nacionales versus Importados.....	62
Figura 23 Medición de los impuestos al sector automotriz.....	63
Figura 24 Los impuestos afectan las ventas y a la rentabilidad de las empresas	63
Figura 25 Impuestos a los vehículos generan desempleo	64
Figura 26 Impuesto que debería eliminarse	65
Figura 27 Cantidad de impuestos a eliminarse	66
Figura 28 El sector automotriz aporta al desarrollo económico del país	67
Figura 29 Participación de las ventas de vehículos según su segmento año 2015.....	79

Introducción

En el presente trabajo de investigación se analizaron los tributos e impuestos que se aplican a las importaciones de vehículos y su impacto en la rentabilidad de las empresas del sector automotriz 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.

El objetivo de esta investigación fue determinar la incidencia en la rentabilidad de las empresas importadoras de vehículos por las medidas restrictivas que el Gobierno Central impuso a este sector, por lo que se revisaron leyes y normas vigentes durante el año 2014 y 2015 para determinar las posibles causas que hicieron que disminuyeran la rentabilidad de las empresas de este sector.

Por medio 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.

Capítulo I Diseño De La Investigación

1.1. Tema

“Los impuestos tributarios de las importaciones de vehículos y su incidencia en la rentabilidad del sector automotriz”

1.2. Planteamiento del problema

Es muy importante la participación del sector automotor en la economía ecuatoriana por los ingresos que generan en todas sus actividades económicas sean de manera directa o indirecta, aproximadamente en impuestos tributan \$800 millones de dólares anuales, adicionalmente el empleo que aporta mediante las diferentes partes de su cadena que van desde la importación hasta el ensamblaje, comercialización y venta de vehículos.

De acuerdo a la información del Censo Nacional Económico realizado en el año 2010, a escala nacional existen 29,068 establecimientos económicos dedicados a actividades del comercio automotriz, de los cuales el 70% corresponden a empresas que se encargan de realizar mantenimiento y reparación de vehículos y el 30% a la venta de partes, accesorios, combustible y vehículos nuevos o usados.

El sector automotriz ecuatoriano se había caracterizado por su crecimiento en ventas cada año, sin embargo, con la asignación de cupos para la importación de vehículos y repuestos, nuevas reformas tributarias como: el impuesto verde, salvaguardias y los requerimientos que el gobierno exige como requisito en un

vehículo para la seguridad de los pasajeros, han creado un nuevo escenario en donde se observa que el crecimiento de este sector se ha limitado.

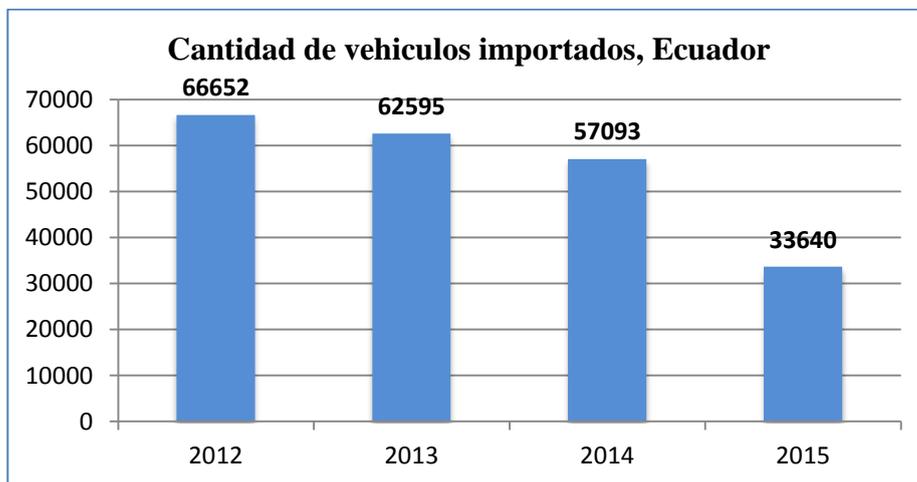


Figura 1 Importación anual de vehículos Año 2012 – 2015

Nota. Información tomada de “la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, Anuario, 2015”

Como notamos en la figura 1, las importaciones de vehículos armados (CBU) del año 2014 registraron un total de 57.093 unidades, mostrando una reducción del 9% en comparación con las 62.595 unidades importadas en el año 2013, en el año 2015, las unidades importadas fueron de 33.640, esto es el 58% menos que el año anterior afectando directamente a las ventas.

Según la Asociación de Empresas Automotores del Ecuador (AEADE) en el año 2015 la venta de vehículos registró una reducción del 32% en comparación al año anterior, es decir se vendieron un total de 81.309 unidades, mientras que en el año 2014 las ventas fueron de 120.060 unidades.

Tabla 1 Resumen de venta de unidades de vehículos, Ecuador

AÑO	PRODUCCIÓN NACIONAL	% TOTAL	IMPORTACIÓN	% TOTAL	TOTAL
2015	43.962	54%	37.347	46%	81.309
2014	61.855	52%	58.205	48%	120.060
2013	55.509	49%	58.303	51%	113.812
2012	56.395	46%	65.051	54%	121.446

Nota. Información tomada de "AEADE, Anuario, 2015"

En la tabla 1, podemos observar que la participación de los vehículos importados en las ventas se ha ido disminuyendo, en el año 2013 el 51% de los vehículos vendidos correspondía a los importados, sin embargo, al 2015 pasó a tener un 46%, favoreciendo la venta de vehículos de producción nacional.

Tabla 2 Recaudación de IVA, ICE e ISD expresado en miles de dólares, año 2014 y 2015

RECAUDACIÓN	2015	2014	DIFERENCIA	VARIACIÓN%
ICE Operaciones Internas	\$ 697,669	\$ 615,357	\$ 82,312	13%
ICE Importaciones	\$ 141,976	\$ 187,839	(\$ 45,863)	-24%
ICE Vehículos	\$ 98,050	\$ 105,896	(\$ 7,846)	-7%
IVA Importaciones	\$ 1,722,178	\$ 2,035,045	(\$ 312,867)	-15%
Impuesto a la Salida de Divisas	\$ 1,093,977	\$ 1,259,690	(\$ 165,713)	-13%

Nota. Información tomada de "Informe Mensual de Recaudación, SRI, 2015"

En cuanto en materia de impuestos, según datos del Servicio de Rentas Internas - SRI en el año 2015 y como se observa en la tabla 2 existió un crecimiento del 13% en la recaudación de Impuestos a los Consumos Especiales (ICE) por operaciones internas, sin embargo los impuestos como el ICE a las importaciones, ICE en vehículos, IVA en importaciones e ISD se redujo en un 24%, 7%, 15% y 13%, respectivamente en comparación al año 2014.

1.3. Árbol del problema

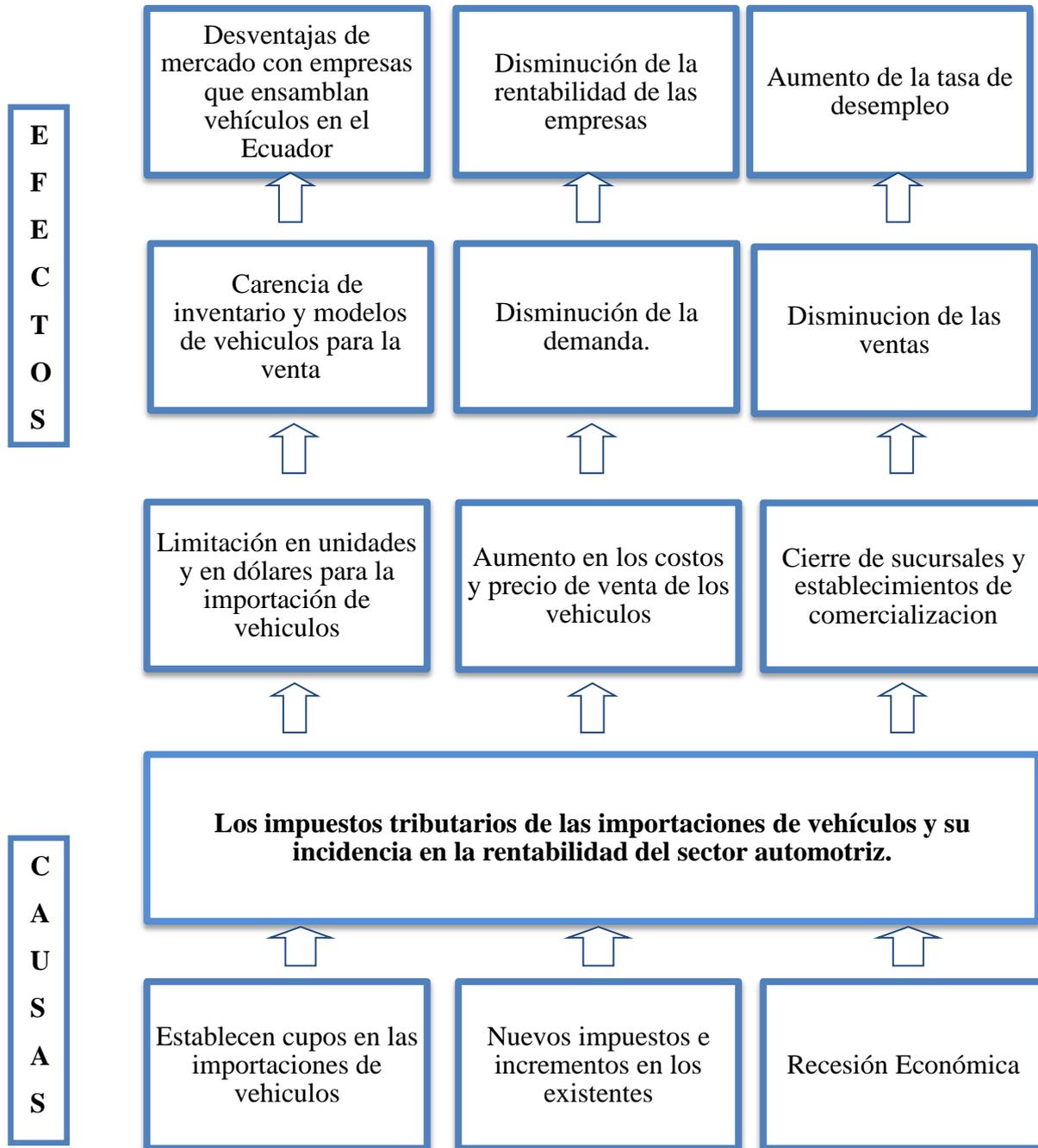


Figura 2 Árbol del Problema

Nota. Información tomada de la investigación.

En la figura 2 se muestran las causas y efectos que surgen del planteamiento del problema, entre las principales causas está el establecer cupos para la importación de vehículos, nuevos impuestos e incrementos en los existentes y la recesión económicas, las mismas que generar un efecto como la limitación para importar vehículos sean en unidades o en dólares, carencia de inventario, desventajas con la industria local, aumento en el costo y precio de venta, disminución de la demanda y rentabilidad de las empresas, cierre de establecimientos, disminución de ventas y aumento del desempleo.

1.4. Formulación del problema

¿De qué manera los impuestos tributarios para las importaciones de vehículos inciden en la rentabilidad del sector automotriz de la ciudad de Guayaquil?

1.5. Sistematización del problema

¿Cuáles son los impuestos tributarios que se han implementado en el sector automotriz en los últimos años?

¿Cómo los impuestos tributarios han incidido en la rentabilidad de las empresas en el sector automotriz?

¿Cómo se evidencia el impacto de la rentabilidad en las empresas del sector automotriz, por los impuestos tributarios en la importación de vehículos?

1.6. Justificación de la investigación.

El sector automotriz ecuatoriano tiene un papel importante en la economía del país, ya que contribuye con la generación de empleos y recaudación de impuestos que permite desarrollar las actividades económicas que las personas y empresas desean satisfacer, es una fuente de ingreso para el presupuesto general del estado y contribuye al desarrollo de la economía nacional.

Este sector se contrajo desde el año 2013 hasta el 2015, debido a las medidas restrictivas que el Gobierno Nacional implementó en el año 2012 para fomentar la producción nacional y equilibrar la balanza comercial que registraba un déficit durante ese periodo, dejando que el sector importador pierda un 10% de participación en las ventas de vehículos y las recaudaciones por concepto de impuestos disminuya en un 25% en el año 2015.

La presente investigación tiene por objeto analizar los estados financieros de un caso del sector automotriz de la ciudad de Guayaquil ante la aplicación de impuestos tributarios, que desde el 2012 hasta la actualidad ha venido decreciendo y debilitando al sector, siendo una de las posibles causas, las medidas tributarias impuestas por el Gobierno Nacional.

1.7. Objetivos de la investigación.

1.7.1. Objetivo general.

Analizar los impuestos tributarios para la importación de vehículos y su incidencia en la rentabilidad del sector automotriz.

1.7.2. Objetivos específicos.

- Identificarla 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.

1.8. Delimitación de la investigación.

Campo:	Tributación - Contabilidad
Área:	Contable
Tiempo:	2015
Marco espacial:	Sector importador de vehículos
Ciudad:	Guayaquil

1.9. Idea a Defender

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

Capítulo II Marco Teórico

2.1. Reseña Histórica del Sector Automotriz y su importancia en la economía ecuatoriana

En la década de los 50 empezó la producción automotriz ecuatoriana, cuando las empresas del sector metalmeccánico 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. (Como es citado en Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana – CINAE, 2012)

Según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, AEADE, (2017) el sector automotriz ecuatoriano a diciembre de 2016 generó 56.801 puestos de trabajo y está conformado de la siguiente forma:

- 4 empresas ensambladoras
- 92 firmas autopartistas
- 1.271 establecimientos de ventas de vehículos nuevos y usados.
- 137 establecimientos de ventas de motocicletas
- 81 empresas de carrocería
- 3.126 establecimientos dedicados al comercio automotor.

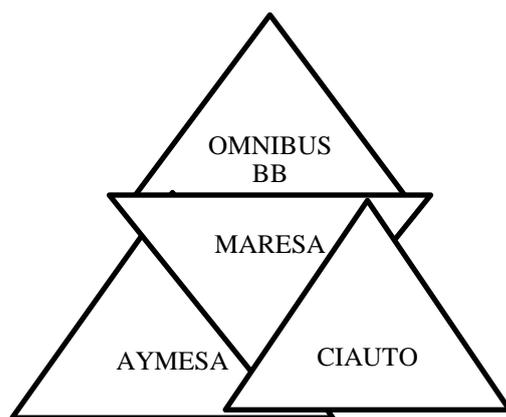


Figura 3 Empresas ensambladoras del Ecuador

Nota. Información tomada de la investigación

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.

2.2. Bases teóricas

2.2.1. La Gestión tributaria

La gestión tributaria consiste en acciones relacionadas con la tributación para obtener ventajas económicas para un país y sus contribuyentes. El Gobierno Central es el encargado de realizar las gestiones necesarias para obtener esos beneficios que generan ingresos al país.

El investigador Pacheco (2013) menciona que “es parte fundamental de las políticas públicas la intervención del Estado en la económica, de conformidad con estrategias derivadas a las relaciones de poder”.(p. 73)

Según Cepeda (2015) “las sociedades contemporáneas en las que el Estado es un aparato que canaliza las decisiones que toma el gobierno de turno ante un determinado interés, existe un intenso debate sobre el papel que debe cumplir el Estado en la economía” (p.25)

El Estado regula las actividades y conductas mediante un régimen jurídico, que se comprende en leyes instituidas como voluntad soberana para el pueblo; para que un régimen pueda existir se realiza una normativa concreta y vigente con el fin de evitar vacíos legales provenientes de regímenes confusos.

2.2.2. El Régimen tributario

El art. 300 de la actual Constitución del Ecuador menciona los principios constitucionales en materia tributaria:

“El régimen tributario se regirá por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria. Se prioriza los impuestos directos y progresivos”

Un régimen tributario contiene las leyes y normas que permiten su aplicación y viabilidad de la misma, apegándose a los principios establecidos en la carta magna del país. Para la presente investigación se revisarán las leyes que establecen impuestos hacia el sector importador de vehículos.

2.2.3. El Sistema tributario

Un sistema tributario es un conjunto de impuestos que el Estado establece a sus contribuyentes, con el fin de buscar una equidad en su distribución que va destinado al gasto público, inversión y reactivación del aparato productivo de un país.

El autor Pallo (2015) define al sistema tributario “como un instrumento fundamental de la política económica que proporciona recursos al Estado, permitiendo estimular la inversión, el ahorro, empleo y distribución de la riqueza; contribuyendo a la equidad social”. (p. 12).

En el año 1997 nació el Servicios de Rentas Internas – SRI, institución pública encargada de determinar, recaudar y controlar los tributos que van destinados al Presupuesto General del Estado, su misión es gestionar la política tributaria, en el marco de los principios constitucionales, asegurando la suficiencia recaudatoria destinada al fomento de la cohesión social.

Los tributos en el Ecuador se clasifican en: impuestos, tasas y contribuciones y el autor Cepeda (2015) las define como:

Impuestos. - Tributos que cobra el Estado a los contribuyentes de manera común, general y obligatoria, debido a que posee un patrimonio, realizan actividades que generan rentan o ingresos y por la circulación de bienes o servicios personales.

Tasas. - Son tributos que los contribuyentes se benefician de forma específica de ciertos servicios públicos.

Contribuciones especiales o de mejoras. - Tributos que cancelan los sujetos pasivos por beneficio de obras públicas que favorecen al patrimonio de estos mismos contribuyentes. (pp. 44-46)

En la presente investigación no se estudia todos los tributos que percibe el Estado, sino únicamente los impuestos que se aplican a la importación de vehículos como:

- Fodinfra
- Impuesto a la Salida de Divisas - ISD
- Impuesto al Valor Agregado - IVA
- Impuesto a los Consumos Especiales – ICE
- Aranceles y Salvaguardias.

Cabe mencionar que el sector automotriz no solo aporta al Estado con los impuestos mencionados, también contribuye con el pago del impuesto a la renta, impuestos a los activos en el exterior, entre otros y a su vez contribuye generando plazas de trabajos.

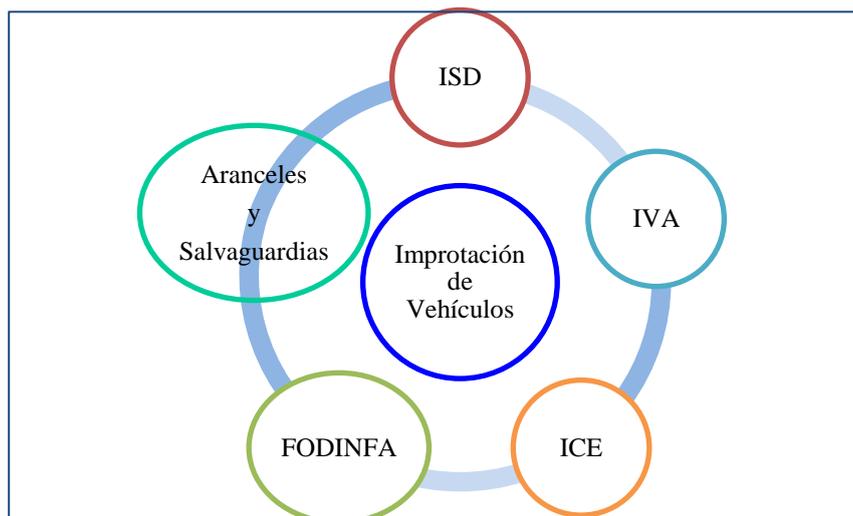


Figura 4 Aportación del sector automotriz en impuestos

Nota: Información tomada de la investigación

2.2.4. Los impuestos en el Ecuador

Los impuestos son la principal fuente de ingresos que permiten financiar el Presupuesto General del Estado del Ecuador, estos ingresos provienen de la recaudación que realizan las entidades u organismos públicos, son considerados como ingresos permanentes debido a que no ocasionan una disminución en la riqueza nacional.

Las reformas que se trataran 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 – SENAE
- 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 a nuestro 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 – SENAE. - es la entidad estatal encargada de recaudar los tributos externos con relación al comercio exterior proveniente de las importaciones y exportaciones que realiza nuestro país:

- 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.

El autor Acosta (2010) indicó que “para el año 2006 la presión fiscal en Ecuador era del 10.38% y se encontraba en los puestos más bajos de América Latina, evidenciando una escasa capacidad recaudadora del Estado en relación a su Producto Interno Bruto (PIB)” (p20), sin embargo, existió un cambio representativo a partir del 2007 durante el gobierno del Eco. Rafael Correa Delgado debido a que este rubro se incrementó al 14% para el año 2015 según datos del SRI.

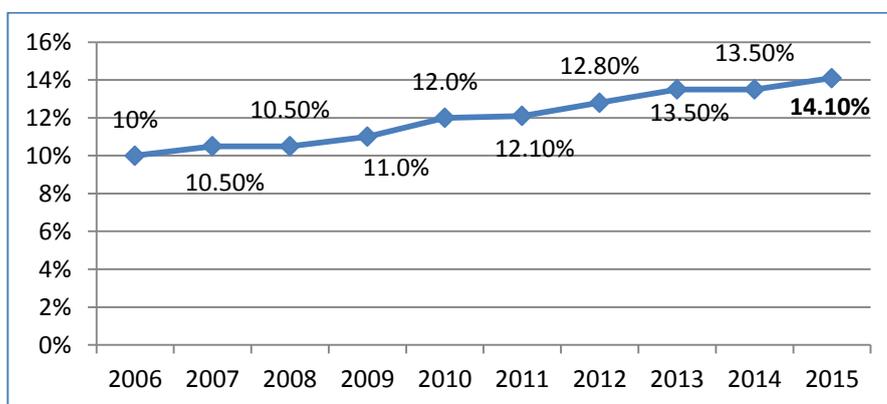


Figura 5 Contribución Tributaria en el Ecuador.

Nota: Información tomada de “Rendición de Cuentas, SRI, 2015”

2.2.5. 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%.

Tabla 3 Recaudación del ISD periodo 2012 - 2016

Expresado en millones de dólares

IMPUESTO	2016	2015	2014	2013	2012
ISD	964,659	1,093,977	1,259,689	1,224,592	1,159,590

Nota: Información tomada de “Servicio de Rentas Internas”

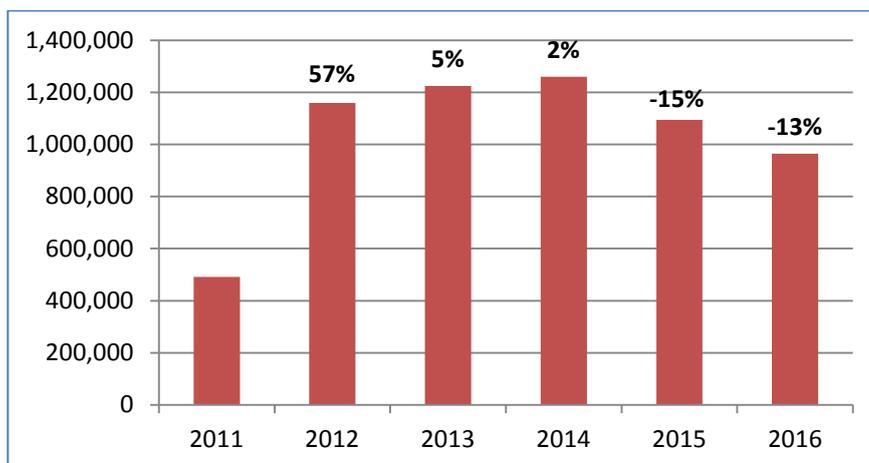


Figura 6 Recaudación del ISD periodo 2012-2016

Nota: Información tomada de "Servicio de Rentas Internas"

Como se muestra en la figura 6, ante la vigencia de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado la percepción de este impuesto en el año 2012 se incrementó en un 57% recaudando USD \$1,159 millones en comparación a los USD \$491.417 millones del año 2011, sin embargo, a partir del año 2015 tuvo un decrecimiento del 15% y en el 2016 del 13% recaudando USD \$964.659 millones de dólares.

2.2.6. 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%.

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.

- IVA de importaciones
- IVA por operaciones internas

El 15 junio de 2012 se emitió la resolución #66 por el Comité de Comercio Exterior-Comex, estableciendo una restricción cuantitativa para la importación de vehículos armados (CBU), a fin de estabilizar la balanza comercial que registraba un déficit de \$503.70 millones de dólares, sin embargo, la medida no generó beneficios al país, debido a que la percepción por recaudación del IVA en importación fue disminuyendo.

Tabla 4 Recaudación del IVA periodo 2012 – 2016
Expresado en millones de dólares

IMPUESTO	2016	2015	2014	2013	2012
IVA Operaciones Internas	4,374,850	4,778,257	4,512,571	4,096,119	3,454,608
IVA Importaciones.	1,329,296	1,722,177	2,035,045	2,090,179	2,043,631

Nota: Información tomada de “Servicio de Rentas Internas”

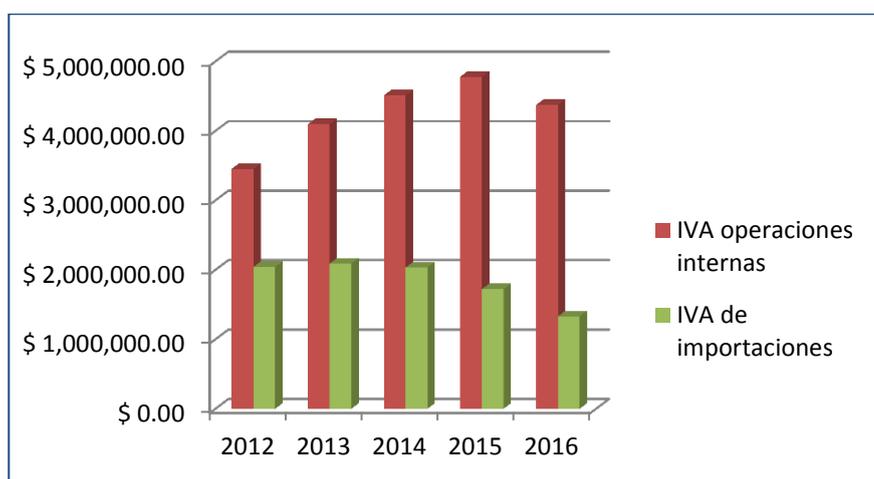


Figura 7 Recaudación de IVA periodo 2012-2016

Nota: Información tomada de “Servicio de Rentas Internas”

Como puede ser observado en la tabla 4, en el año 2014 se registró una recaudación de USD \$2,035,045 es decir un 2% menos que el año 2013, esta disminución aumentó al 18% en el año 2015 recaudando USD \$1,722,177 millones de dólares por concepto en IVA de importaciones.

2.2.7. Impuestos a los Consumos Especiales – ICE

Según Mejía (2009) “Para proteger las asignaciones presupuestarias, se pre establecieron los ingresos como un método temporal para afianzar las presiones políticas, mientras se buscaban alternativas inter temporales de recursos a los miembros de la coalición” (p.22)

Según la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno (2004) establece “que el ICE se aplicará a los bienes y servicios de procedencia nacional o importados, detallados en el artículo 82 de esta ley”.

En términos generales el 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.

A su vez con la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado del año 2011, se estableció un arancel hacia lo vehículos híbridos o eléctricos que antes no gravarann este impuesto.

Con el cambio de las tarifas del ICE hacia los vehículos importados, generó que las concesionarias analicen los modelos de vehículos a importar debido a que dependiendo del precio de venta se establecía el impuesto y mientras más caros los vendían, se reducía la cantidad de unidades a importar por el cupo establecido.

Tabla 5 Recaudación ICE periodo 2012 – 2016
Expresado en millones de dólares

IMPUESTO	2016	2015	2014	2013	2012
ICE Vehículos	50,312	98,050	105,896	83,755	73,030
ICE Importaciones	124,065	141,975	187,839	174,931	177,516

Nota: Información tomada de “Servicio de Rentas Internas”

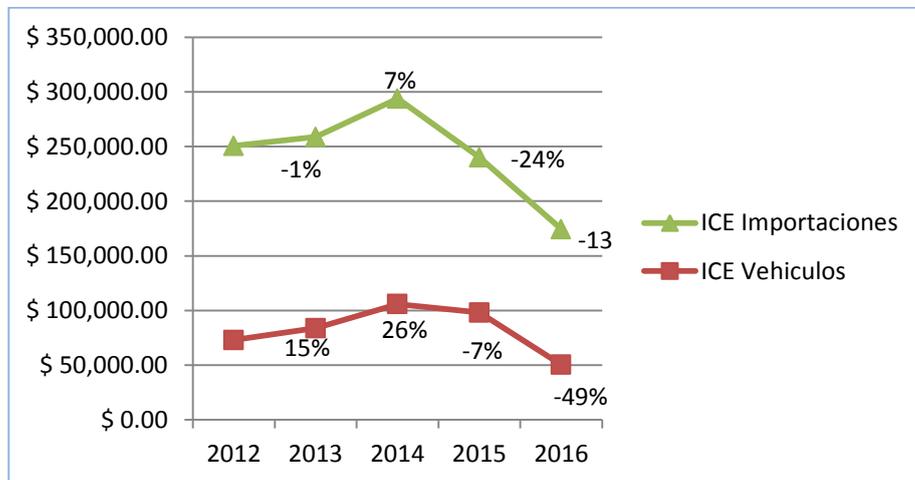


Figura 8 Recaudación ICE periodo 2012-2016

Nota: Información tomada de Servicio de Rentas Internas

Como puede ser observado en la figura 8, en el 2015 la recaudación del ICE en importaciones y en vehículos ha venido disminuyendo en un 24 y 7 %

respectivamente en comparación al año anterior. La recaudación del ICE en vehículos disminuyó en 49% en el 2016 en comparación al año 2015.

2.2.8. Fondo para el desarrollo de la Infancia – FONDINFA

El 12 de mayo de 1988 mediante la Ley de Creación de Fondo para el Desarrollo de la Infancia se crea el FONDINFA, 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 FONDINFA 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.

2.2.9. Aranceles y Salvaguardias

El Gobierno Central, para cubrir y atender las necesidades que exige una sociedad moderna debe generar ingresos públicos y pueden ser obtenidos a través de donaciones, ventas de bienes o servicios públicos y por medio de sanciones que son las multas y penas o por el uso del poder fiscal imponiendo tasas, contribuciones e impuestos. (Como es citado en Rodriguez, 2013, p.20)

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.

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.

En mayo del 2015, el Gobierno ecuatoriano anunció sobre la imposición de una sobretasa arancelaria denominadas Salvaguardias por un lapso de 15 meses a los productos importados, como medida de urgencia para equilibrar la balanza de pagos; acogiéndose al artículo XVIII, sección B del Acuerdo General de Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) de 1994 que estipula:

La facultad de un miembro, país en desarrollo, cuando experimente dificultades para equilibrar su balanza de pagos y requiera mantener la ejecución de su programa de desarrollo económico, que pueda limitar el volumen o el valor de las mercancías de importación, a condición de que las restricciones establecidas no excedan de los límites necesarios para oponerse a la amenaza de una disminución importante en sus reservas o detener dicha disminución, es decir, regular el nivel general de sus importaciones con el fin de salvaguardar su situación financiera exterior y de obtener un nivel de reserva suficiente para la ejecución de su programa económico.(Como es citado en la Resolución 021-2016,2016)

Mediante la resolución No. 001 – 2015 emitida por el Comité de Comercio Exterior – COMEX se establecen sobretasas arancelarias (salvaguardias) del 45% a los vehículos:

- Vehículos de viajeros, furgones de equipajes, de correo.
- Vehículos especialmente concebidos para desplazarse sobre la nieve; vehículos especiales para transporte de personas en campos de golf y vehículos similares.
- Vehículos de tres ruedas

- Camiones grúas, automóviles para sondeo o perforación.
- Camiones de bomberos y hormigonera
- Coches barradera

Esta sobretasa arancelaria del 45% tendría sus modificaciones cada año, llegando a una tarifa del 0% en junio de 2017.

Tabla 6 Recaudación de impuestos por la SENAE, periodo 2010-2015
Expresado en millones de dólares

AÑO	ARANCEL	IVA	ICE	FODINFA	OTROS (*)	TOTAL
2015	1,130,913	1,721,880	122,708	78,878	840,582	3,894,964
2014	1,283,534	2,085,741	190,285	99,244	2,510	3,661,315
2013	1,230,365	2,102,387	173,276	98,138	4,667	3,608,836
2012	1,168,934	2,003,335	174,014	94,627	9,683	3,450,595
2011	1,077,787	1,884,689	161,996	93,893	7,573	3,225,940
2010	941,988	1,700,902	140,824	91,438	206,072	3,081,226

Nota: Información tomada de "Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador"

(*)El rubro otros incluye: derechos consulares, intereses, multas, salvaguarda, tasas, entre otros.

Como podemos observar en la tabla 6, la recaudación de los impuestos realizada por la SENAE durante el periodo 2010 -2015, tuvo un crecimiento sostenido debido a las medidas impuestas por el Gobierno de turno, sin embargo en el año 2015 hubo un decrecimiento en la recaudación del arancel, IVA, ICE y Fodinfra; a pesar de esta disminución recaudatoria, ese año la SENAE percibió USD 3,894,964 por impuestos existiendo un incremento del 6% en comparación al año 2014 por la aplicación de las salvaguardias.

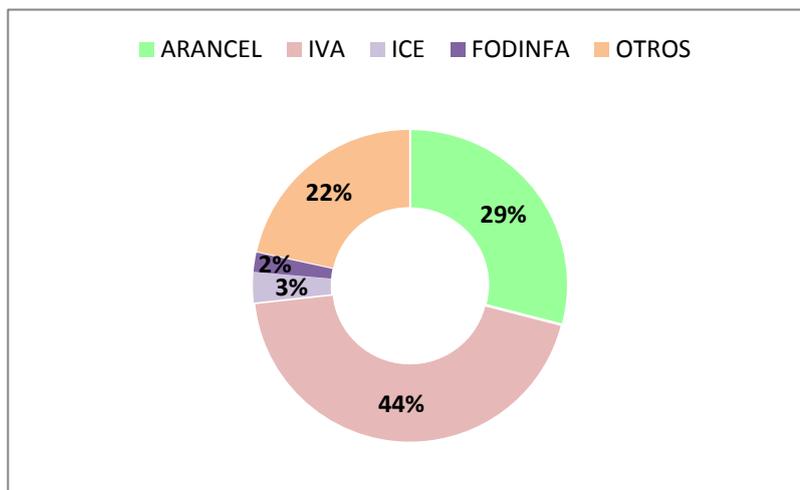


Figura 9 Participación de los impuestos en la recaudación año 2015

Nota: Información tomada de “Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador”

En la figura 9 se observa que el 44% de los tributos recaudados en el año 2015 corresponden al IVA, seguido del arancel con el 29%, el FODINFA y el ICE representan el 3% y 2 % respectivamente. Durante ese año la recaudación de otros impuestos aumentó significativamente registrando una participación del 22% de la percepción total por las salvaguardias.

2.2.10. Ventajas y desventajas Salvaguardias

En base a lo investigado, mencionaremos a continuación las ventajas y desventajas que se obtienen al haber aplicado las salvaguardias desde el año 2015:

Tabla 7 Ventajas y desventajas de las Salvaguardias

Ventajas	Desventajas
1. Permite un crecimiento sostenible a la producción nacional	1. Genera desempleo y los sectores más afectados son los rurales y urbano marginales.
2. Protege la industria nacional	2. Limita la productividad local.

3. Es una oportunidad de dar a conocer el producto ecuatoriano.	3. Desfavorece a las relaciones comerciales con los que mantiene el país.
4. Genera competitividad en las industrias locales	5. Altos precios en los productos lo que repercute en su demanda.

Nota: Información tomada de la investigación

2.2.11. La Balanza Comercial Ecuatoriana periodo 2012 – 2015

Si un país aspira obtener un mayor crecimiento a corto plazo tendrá que generar un déficit creciente con el exterior, es decir su balanza comercial será negativa; pero si desea ser exportador neto deberá crecer por debajo del nivel que permite su tasa de equilibrio.(Como es citado en Lustig, 2012p. 23)

Tabla 8 Balanza Comercial Ecuatoriana Periodo 2012-2015
Expresado en millones de dólares

DETALLE	Ene - Nov	Ene - Nov	Ene - Nov	Ene - Nov
	2015	2014	2013	2012
(+) Exportaciones	17.028,90	24.064,20	22.671,90	21.716,60
(-) Importaciones	19.057,20	24.174,00	23.963,30	22.220,30
Saldo	(2.028,30)	(109,80)	(1.291,40)	(503,70)

Nota: Información tomada de “Evolución de la Balanza Comercial, Banco Central del Ecuador, enero 2016”

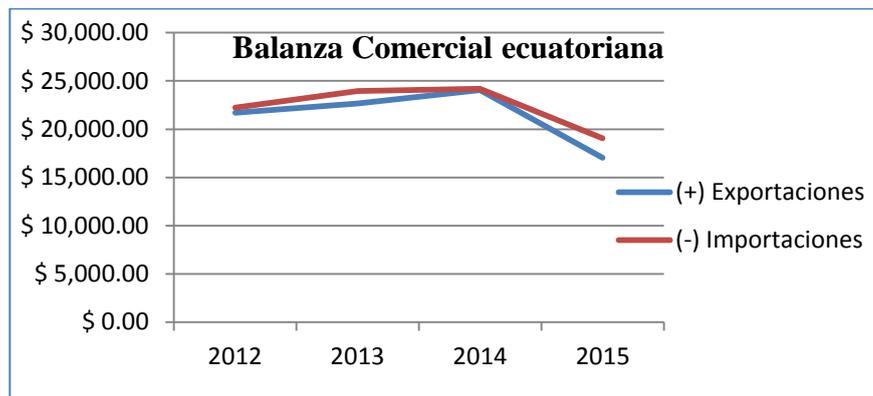


Figura 10 Balanza Comercial Ecuatoriana

Nota: Información tomada de “Evolución de la Balanza Comercial, Banco Central del Ecuador, enero 2016”

Como observamos en la tabla 8, con las restricciones y la sobretasa arancelaria hacia las importaciones, estas medidas no obtuvieron resultado que el Gobierno Central esperaba, debido a que la balanza comercial continuó registrando déficits, monto que al año 2015 ascendió a \$2,028.30 millones de dólares en comparación al año anterior.

Desde el año 2012 hasta el 2015 la importación de vehículos CBU, ha venido disminuyendo debido a la restricción cuantitativa que tienen las empresas para importar y por el aumento de impuestos que ha conllevado al alza de precio y la baja demanda.

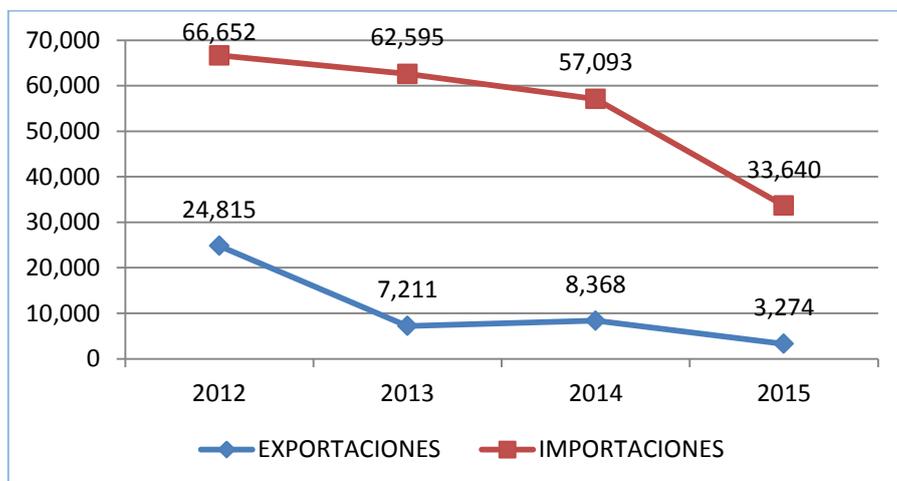


Figura 11 Importación y exportación anual de vehículos

Nota. Información tomada de "Anuario, AEADE, 2015"

En la figura 11, observamos que en el año 2014 se importaron 57.093 unidades existiendo una reducción del 8% en comparación al año 2013, sin embargo, en el año 2015 ingresaron al país 33.640 unidades, es decir existió una reducción cercana del 50% en comparación al año 2014, a su vez el sector exportador también tuvo su debacle, de 24.815 unidades que se exportaban en el año 2012, al 2015 solo se exportó 3274 unidades representando una reducción cerca del 95%.

2.2.12. Número en ventas en la industria nacional año 2014 y 2015

Ante una crisis económica generada por la caída del precio de petróleo a inicios del año 2015 y la ausencia de la inversión pública y privada en la economía ecuatoriana, ocasionó que la ciudadanía se abstenga a invertir en bienes de capital, en cuanto al sector automotriz, las ventas de vehículos en ese año totalizaron 81.309 unidades registrando una disminución del 32% en comparación al año 2014, de los cuales el 46% corresponden a vehículos importados y la diferencia 54% a vehículos ensamblados en el país.

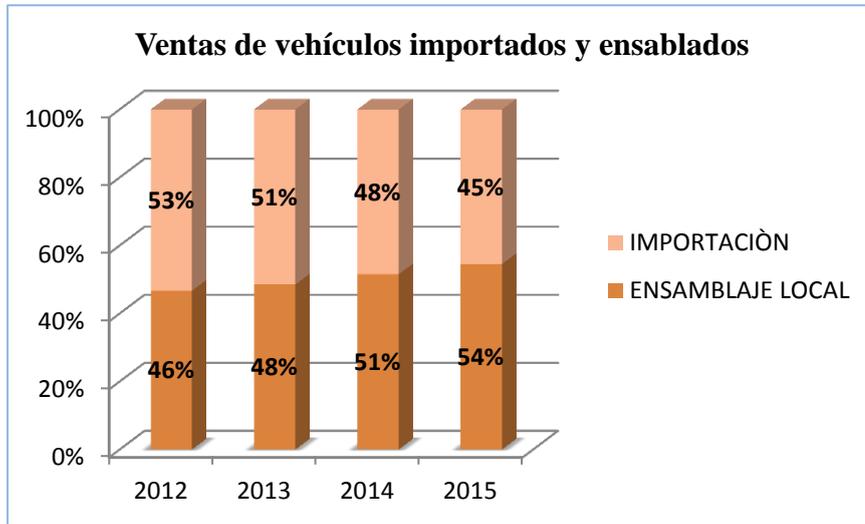


Figura 12 Composición de las ventas de vehículos

Nota. Información tomada de "Anuario, AEADE, 2015"

Como se observa en la figura 12, en el año 2012 el 53% de unidades vendidas correspondía a vehículos importados, para el año 2015 esa participación se redujo llegando a representar el 45% del total de las ventas.

La aplicación de las leyes y resoluciones que hicieron que exista una limitación para la importación y las constantes reformas tributarias hacia este sector, generó que la participación de ventas de vehículos importados disminuyera en un 7%.

2.2.13. Elementos mínimos de seguridad en vehículos automotores.

Los países que se encuentran en vía de desarrollo y que comienzan a dar grandes pasos en cuando a la seguridad vial, se comienza a efectuar evaluaciones sistemáticas para medir los progresos mundiales y compararse con ellos, lo que permite que se tomen decisiones fundamentales para formular políticas nacionales e incluso estas puedan ser impulsadas de manera regional (Como es citado en World Health Organization, 2009, p.28).

Mediante resolución No. 14 453 R.O. 348 emitida por la Subsecretaria de Calidad, se establece la tercera revisión con el objetivo de garantizar la seguridad de los usuarios y disminuir la tasa de mortalidad que existe en el país, sin embargo, estos requisitos hicieron que el costo de los vehículos se incremente.

A continuación, detallamos los 20 requisitos que debe tener un vehículo importado, fabricado o ensamblado en el país antes de pertenecer al parque automotor ecuatoriano:

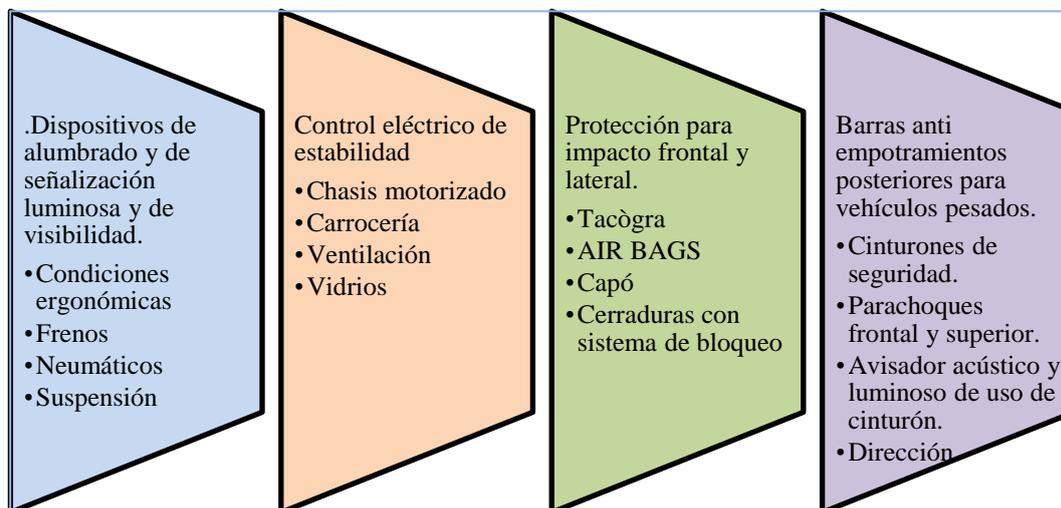


Figura 13 Elementos mínimos de seguridad

Nota. Información tomada de “Resolución No. 14 453 R.O. 348, Subsecretaria de Calidad, 2014”

2.2.14. Indicadores Económicos

Para determinar la incidencia de los impuestos en la rentabilidad de las empresas importadoras de vehículos se consideraran los siguientes indicadores económicos:

2.2.14.1. Indicadores de Rentabilidad

Los indicadores de rendimiento, denominados también de rentabilidad o de lucratividad, sirven para medir la efectividad de la administración de la empresa para controlar los costos y gastos y, de esta manera, convertir las ventas en utilidades.

Desde el punto de vista del inversionista, lo más importante de utilizar estos indicadores es analizar la manera como se produce el retorno de los valores invertidos en la empresa (rentabilidad del patrimonio y rentabilidad del activo total).

2.2.14.2. Margen Bruto

Este índice permite conocer la rentabilidad de las ventas frente al costo de ventas y la capacidad de la empresa para cubrir los gastos operativos y generar utilidades antes de deducciones e impuestos.

$$\text{Margen Bruto} = \frac{\text{Ventas} - \text{Costo de Ventas}}{\text{Ventas}}$$

2.2.14.3. Margen Operacional

La utilidad operacional está influenciada no sólo por el costo de las ventas, sino también por los gastos operacionales de administración y ventas. Los gastos financieros, no deben considerarse como gastos operacionales, puesto que teóricamente no son absolutamente necesarios para que la empresa pueda operar.

Una compañía podría desarrollar su actividad social sin incurrir en gastos financieros, por ejemplo, cuando no incluye deuda en su financiamiento, o cuando la deuda incluida no implica costo financiero por provenir de socios, proveedores o gastos acumulados.

$$\text{Margen Operacional} = \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Ventas}}$$

El margen operacional tiene gran importancia dentro del estudio de la rentabilidad de una empresa, puesto que indica si el negocio es o no lucrativo, en sí mismo, independientemente de la forma como ha sido financiado.

Debido a que la utilidad operacional es resultado de los ingresos operacionales menos el costo de ventas y los gastos de administración y ventas, este índice puede tomar valores negativos, ya que no se toman en cuenta los ingresos no operacionales que pueden ser la principal fuente de ingresos que determine que las empresas tengan utilidades, como por ejemplo las empresas holding.

2.2.14.4. Rentabilidad Neta de Ventas (Margen Neto)

Los índices de rentabilidad de ventas muestran la utilidad de la empresa por cada unidad de venta. Se debe tener especial cuidado al estudiar este indicador, comparándolo con el margen operacional, para establecer si la utilidad procede principalmente de la operación propia de la empresa, o de otros ingresos diferentes. La inconveniencia de estos últimos se deriva del hecho que este tipo de ingresos tienden a ser inestables o esporádicos y no reflejan la rentabilidad propia del negocio. Puede suceder que una compañía reporte una utilidad neta aceptable después de haber presentado pérdida operacional. Entonces, si solamente se analizara el margen neto, las conclusiones serían incompletas y erróneas.

$$\text{Margen Neto} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}}$$

Debido a que este índice utiliza el valor de la utilidad neta, pueden registrarse valores negativos por la misma razón que se explicó en el caso de la rentabilidad neta del activo.

2.2.14.5. Rentabilidad Operacional del Patrimonio

La rentabilidad operacional del patrimonio permite identificar la rentabilidad que se ofrece a los socios o accionistas por el capital que han invertido en la empresa, sin tomar en cuenta los gastos financieros ni de impuestos y participación de trabajadores. Por tanto, para su análisis es importante tomar en cuenta la diferencia que existe entre este indicador y el de rentabilidad financiera, para conocer cuál es el impacto de los gastos financieros e impuestos en la rentabilidad de los accionistas.

$$\text{ROE} = \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Patrimonio}}$$

Este índice también puede registrar valores negativos, por la misma razón que se explica en el caso del margen operacional.

2.2.14.6. Rentabilidad neta del activo (Dupont)

Esta razón muestra la capacidad del activo para producir utilidades, independientemente de la forma como haya sido financiado, ya sea con deuda o patrimonio.

$$\text{Rentabilidad neta del Activo} = \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Ventas}} \times \frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Total}}$$

En algunos casos este indicador puede ser negativo debido a que para obtener las utilidades netas, las utilidades del ejercicio se ven afectadas por la conciliación tributaria, en la cual, si existe un monto muy alto de gastos no deducibles, el impuesto a la renta tendrá un valor mayor el mismo que, al sumarse con la participación de trabajadores puede ser incluso superior a la utilidad del ejercicio.

En la tabla 9 se apreciará un resumen sobre las medidas que el Gobierno Central mediante restricciones a las importaciones y aumentos en los impuestos afectó al sector importador de vehículos:

Tabla 9 Resumen de medidas adoptadas por el Gobierno hacia el sector importador de vehículos

MESES / AÑO	2012	2013	2014	2015
ENERO	Reducción de la importación de vehículos estableciendo cupos para las concesionarias ISD Tarifa 5%		Exigencia de un certificado de reconocimiento como soporte de la declaración aduanera.	Se establece un cupo de 40% menos de lo importado en el año 2013
FEBRERO				
MARZO				Se aplican salvaguardias para camiones y furgonetas 45%.
ABRIL				
MAYO		Se exige doble airbag frontal mediante modificación al Reglamento 034		
JUNIO	Se establece como cupo de importación el 70% de lo importado en el año 2010			
JULIO				
AGOSTO				Se reforma el cálculo del ICE se incluye en precio ex aduana los costos y gastos de distribución y comercialización
SEPTIEMBRE				
OCTUBRE				
NOVIEMBRE	Se grava IVA e ICE a los vehículos híbridos o eléctricos. Incremento del ISD a 5%			
DICIEMBRE			Se modifica el cálculo del ICE – Margen Presuntivo	

Nota. Información tomada de la investigación.

2.3. Marco Conceptual

Impuesto: es un tributo que un país o región lo establece hacia un producto tangible o intangible con el objetivo de recaudar recursos para financiar obras y gastos del sector público.

Arancel: es un impuesto que se le atribuye hacia los bienes importados con el objetivo de proteger la industria local de un país y también es una medida del Estado para obtener ingresos.

Industria Automotriz: sector dedicado al diseño, desarrollo y venta de vehículos terrestres, este sector es muy conocido en el mundo de los negocios por su alto crecimiento de ingresos que lo obtiene a través de las ventas de vehículos.

Competitividad: capacidad que tiene una persona, empresa o país para obtener rentabilidad en el mercado, estableciendo medidas que favorecen y fortalecen la calidad de un producto frente a los competidores.

Estándares de calidad: son medidas que permiten establecer el grado de confianza hacia una acción, actividad o servicio estableciendo parámetros para evaluar su calidad.

Balanza Comercial: es detallar las importaciones y exportaciones que realiza un país durante un periodo, para saber cuánto un país vendió en el exterior y cuánto compro para satisfacer las necesidades locales.

Estados financieros: son documentos contables que permiten demostrar la situación económica de una empresa o institución durante un periodo de tiempo.

2.4. Marco Legal

La fundamentación legal para la presente investigación se apoya en las siguientes bases legales:

- La Constitución Política de la República del Ecuador
- Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria del Ecuador
- Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno
- Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los ingresos del Estado
- Ley Orgánica de Aduanas
- Resoluciones del Comité de Exterior Ecuatoriano - COMEX

2.4.1. La Constitución Política de la República del Ecuador

La Constitución del Ecuador, en el art. 256 describe que el régimen tributario se regulará por:

Los principios básicos de igualdad, proporcionalidad y generalidad. Los tributos, además de ser medios para la obtención de recursos presupuestarios, servirán como instrumento de política económica general. Las leyes tributarias estimularán la inversión, la reinversión, el ahorro y su empleo para el desarrollo nacional. Procurarán una justa distribución de las rentas y de la riqueza entre todos los habitantes del país.

Sobre la extinción de la obligación tributaria en el art. 257 de la Constitución ecuatoriana, se indica que:

Sólo por acto legislativo de órgano competente se podrán establecer, modificar o extinguir tributos. No se dictarán leyes tributarias con efecto retroactivo en perjuicio de los contribuyentes. Las tasas y contribuciones especiales se crearán y regularán de

acuerdo con la ley. El Presidente de la República podrá fijar o modificar las tarifas arancelarias de aduana.

Las empresas del sector automotriz deben cumplir con los aspectos tributarios que la constitución menciona, así como también con las tasas o contribuciones especiales, por ejemplo, la sobretasa arancelaria del 45% llamadas salvaguardias hacia la importación de camiones y furgonetas que implementó el Gobierno Central como medida para equilibrar la balanza de pagos y proteger la industria local debido a que los países vecinos Colombia y Perú devaluaron sus monedas.

2.4.2. Ley Reformativa para la Equidad Tributaria del Ecuador

El art. 155 de la Ley para la Equidad Tributaria menciona sobre la creación del Impuesto a la Salida de Divisas - ISD:

Se crea el ISD sobre todas las transacciones monetarias que se realicen con el exterior con o sin intervención de las instituciones que integren el sistema financiero y el art. 162 de la presente ley establece que la tarifa de este impuesto es del 5%

Para conocer la base imponible del Impuesto a la Salida de Divisas (ISD), el art. 160 dice que:

Es el monto del traslado de divisas, acreditación, depósito, cheque, transferencia, giro y en general del cualquier otro mecanismo de extinción de obligaciones cuando estas operaciones se realicen hacia el exterior.

2.4.4. Ley Orgánica del Régimen Interno – LORTI

Esta ley contempla la normativa de varios impuestos del Ecuador, para la presente investigación se revisarán las normas de que se establecen para el IVA e ICE:

Impuesto al Valor Agregado – IVA.

El art. 52 de la LORTI establece como objeto del impuesto “al valor de la transferencia de dominio o a la importación de bienes muebles de naturaleza corporal, en todas sus etapas de comercialización...”

El art. 65 establece que la tarifa del impuesto al valor agregado es del 12%

Impuesto a los Consumos Especiales – ICE

La LORTI, en su art. 76 menciona sobre la base imponible para el cálculo del ICE:

Se establece a los productos de fabricación nacional o a los bienes importados cuya base será el precio de venta al público sugerido por el fabricante o importador menos el IVA y el ICE o con base en los precios referenciales que mediante Resolución establezca anualmente el Director General del Servicio de Rentas Internas.

Precio ex fábrica. - en el precio se incluyen todos los costos de producción, los gastos de venta, administrativos, financieros y cualquier otro costo o gasto no especificado que constituya parte de los costos y gastos totales; también se agrega la utilidad marginada de la empresa.

Precio ex aduana. - considera el valor en aduanas de los bienes, tasas y fondos recaudados por la autoridad nacional y los demás rubros que se incluyan en el precio ex fábrica.

Tabla 10 Tabla de ICE para vehículos motorizados terrestres de hasta 3.5 toneladas de carga.

Detalle	%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20.000	5%
Camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate cuyo precio de venta al público sea de hasta USD30.000	5%
Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20.000 y de hasta USD 30.000	10%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000	20%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000	25%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000	30%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000	35%

Nota. Información tomada de LORTI

2.4.5. Ley de Fomento Ambiental y Optimización de Ingresos del Estado

En el Art. 3 de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado Estado, 2011 señala que “los vehículos híbridos o eléctricos cuya base imponible sea de hasta USD 35.000 gravarán tarifa 0%. En caso de que excedan gravarán IVA con tarifa del 12%”.

El Art. 12 de la misma ley menciona el porcentaje que gravarán por concepto de ICE los vehículos híbridos o eléctricos de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme al siguiente detalle:

Tabla 11 Tarifario ICE para vehículos híbridos o eléctricos

Detalle	%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 35.000	0%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 35.000 y de hasta USD 40.000	8%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000	14%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000	20%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000	26%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000	32%

Nota. Información tomada de “Ley del Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular.”

2.4.6. Ley Orgánica de Aduanas

El art. 14 de la LOA establece la base imponible para los impuestos arancelarios:

En las importaciones es el valor CIF, determinados según las normas del valor en aduana. La Corporación Aduanera Ecuatoriana, mediante resolución dictará las normas correspondientes sobre el valor en aduana de las mercancías, en base al Convenio de Adhesión del Ecuador a la Organización Mundial de Comercio. Para el cálculo de la base imponible, los valores expresados en moneda extranjera, serán convertidos a dólares de los Estados Unidos de América.

En el art. 15 de la LOA describe sobre la generación de la obligación tributaria aduanera indicando que:

Son los vigentes a la fecha de la presentación de la declaración a consumo. Con sujeción a los convenios internacionales y cuando las necesidades del país lo requieran, el Presidente de la República, mediante decreto y previo dictamen

favorable del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones, COMEXI, establecerá, reformará o suprimirá los aranceles, tanto en su nomenclatura como en sus tarifas.

En el art. 16 de la LOA se indica que:

Los impuestos aduaneros son exigibles en los siguientes casos: a) En caso de impuestos: 1. En la autoliquidación, desde el día hábil siguiente a la fecha en que se aceptó la declaración. 2. En la rectificación de tributos, a partir del día hábil siguiente al de su notificación; y, b) En el caso de las tasas, desde la fecha en que se prestó efectivamente el servicio.

2.4.7. Resoluciones del Comité de Exterior Ecuatoriano – COMEX

Resolución No. 66 R.O. 725 emitida en junio de 2012.

El art.1.- se establece una restricción cuantitativa anual de importación para vehículos clasificados en las subpartidas de acuerdo al Anexo I, en los términos establecidos en la mencionada resolución. La restricción cuantitativa está fijada por unidades de vehículos y por el valor. De esta manera, los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías.

Resolución No. 011-2015 R.O. 725 vigente a partir del 11 de marzo de 2015.

Artículo Primero. - se establece una sobretasa arancelaria, de carácter temporal y no discriminatorio. La sobretasa arancelaria será adicional a los aranceles aplicables vigentes.

En el anexo II se observa la tarifa del 45% a los vehículos importados.

2.4.9. Comparación de impuestos vehiculares con países de la región Andina.

En revisión a los impuestos que se aplican en la importación de vehículos de la región Andina, podemos observar que Ecuador lidera la lista debido a la cantidad de tributos que se le cargan al sector, dando un promedio que va entre el 57% al 92% dependiendo del tipo de vehículo a importar.

Tabla 12 Impuesto a los vehículos en la región andina, año 2015

PAÍS	ARANCEL	ICE	ISD	IVA	TOTAL
ECUADOR	35% - 40%	5% - 35%	5%	12%	57%-92%
COLOMBIA	0% - 35%	0%	0%	16% -35%	16% - 70%
PERU	0% - 6%	0%	0%	19%	19% - 25%

Nota. Información tomada de "Anuario, AEADE, 2015"

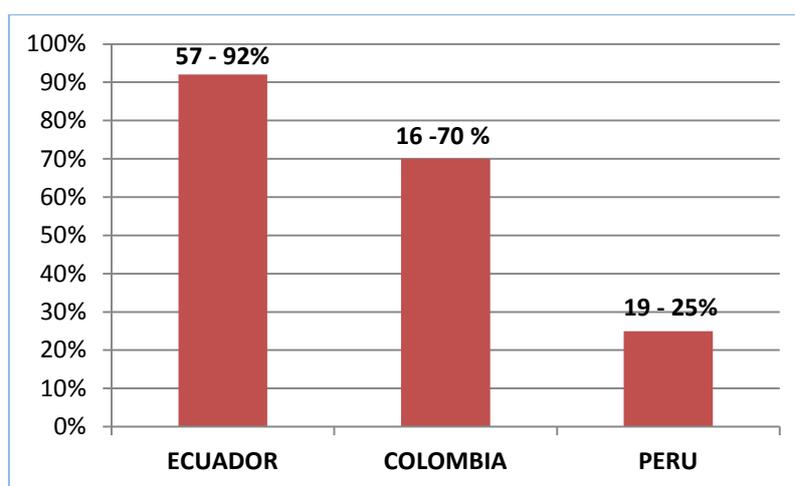


Figura 14 Impuestos a los vehículos de la región Andina

Nota. Información tomada de "Anuario, AEADE, 2015"

Como podemos observar en la tabla 12, los países vecinos: Perú y Colombia no poseen los impuestos: ICE e ISD y a pesar de que nuestro país registra el menor porcentaje por concepto del impuesto IVA, continúa liderando el ranking como uno de los países que más impuestos aplican a las importaciones. Dentro de esta tabla no se considera la sobretasa arancelaria (salvaguardias).

Por ejemplo, un auto sedán 1.4 de transmisión manual, en Ecuador en el año 2015 el precio promedio de este vehículo era de USD\$17,990.00, mientras que en los países vecinos: Perú es de USD\$13,990.00 y Colombia USD\$10,283.00

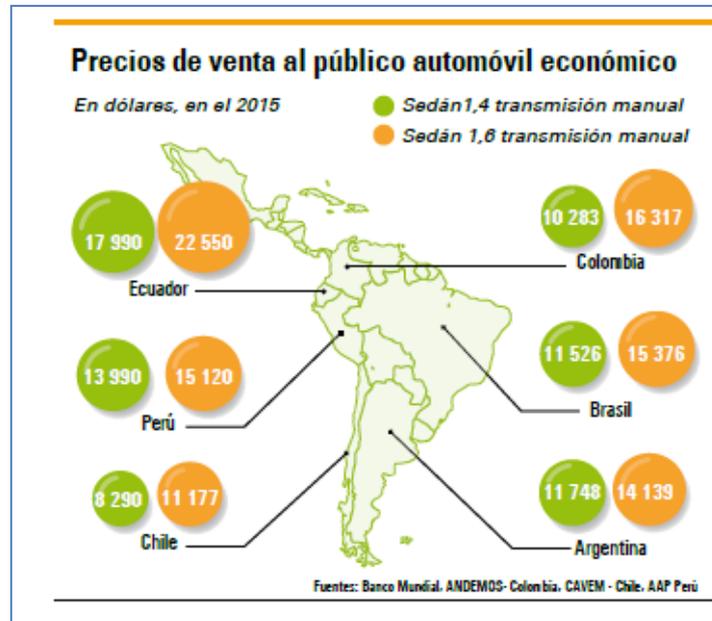


Figura 15 Precios de vehículos en América Latina

Nota. Información tomada de "Anuario, AEADE, 2015"

Capítulo III Metodología de la Investigación

3.1. Marco Metodológico

El marco metodológico, consistió en diseñar cada una de las etapas que posee la investigación, describiendo el método usado para la recolección de datos, búsquedas de información y su análisis, expresándola de manera explícita y concisa.

3.2. Tipo de Investigación

En el presente trabajo se utilizó el tipo de investigación descriptiva, que consiste en especificar las características que detallan una situación o evento a analizar recogiendo información de manera independiente o conjunta.

Se tomó como objeto de estudio el año 2015 para analizar el impacto que las reformas tributarias implementadas por el Gobierno de turno hacia las importaciones de vehículos han incidido de manera positiva o negativa en la rentabilidad de las empresas del sector automotriz, determinando las leyes y otros documentos que recopilen información sobre este tema.

3.3. Enfoque de la investigación

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.

En la presente investigación, se ha seleccionado como objeto de estudio dos concesionarias con mayor presencia en el mercado ecuatoriano por sus ventas según la información proporcionada por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE, por lo que se analizaron los estados financieros desde una visión empírica, es decir

sobre lo que es de conocimiento general acerca de lo ratios y su impacto financiero durante los años 2014 y 2015.

3.4. Técnicas de la Investigación

Según Cortés (2004) una investigación está encaminada a profundizar el conocimiento de un proceso sea teórico, práctico o teórico practico, para obtener una solución a un problema que afecta a una sociedad y que no ha sido investigado o en su efecto lo ha sido pero la investigación fue realizada en otra dirección.

Para el desarrollo del proyecto de investigación se aplicaron las siguientes técnicas de recolección de datos: entrevistas, encuestas, el método de observación, análisis de datos y de los resultados.

3.5. Entrevista

Las entrevistas realizadas en el presente tema, permitieron conocer sobre los aspectos esenciales al problema de la investigación, con esta técnica se obtuvo opiniones e información que aportaron en conocer sobre las medidas que el sector automotor debió tomar para afrontar la recesión económica en el año 2015. La técnica de la entrevista permitió al entrevistado tener autonomía de criterios para expresar sus opiniones.

La entrevista se la utilizó como una herramienta de exploración por lo que se realizó a un vendedor y un Gerente General de una concesionaria que se dedican a la venta de vehículos importados.

3.6. Encuesta

La encuesta es un procedimiento que se utiliza para obtener información mediante testimonios escritos, para la cual se realiza una serie de preguntas llamado cuestionario; con el objetivo de averiguar hechos y conocer sobre la forma de pensar que tienen las personas

ante un tema, que para este caso es sobre los impuestos tributarios hacia la importación de vehículos.

Para el presente tema de investigación se realizó un cuestionario con 11 preguntas y se encuestaron a 599 personas, en la cual se consultó a la ciudadanía en general si tiene conocimiento sobre los impuestos que posee el sector importador de vehículos, la cantidad de tributos que gravan, si este sector comercial influye en la economía del país y si está de acuerdo o en desacuerdo con la creación de nuevos impuestos para salvaguardar la industria local y protección del medio ambiente.

3.7. Observación

La observación es un método científico que nos permite describir el comportamiento de los datos que se han recopilado dentro de un tema de investigación, por lo que consiste primero en seleccionar lo que se va a observar para luego analizarlo mediante anotaciones descriptivas.

Se realizó la técnica de la observación en una concesionaria de autos que comercializan vehículos importados y ensamblados, lo que permitió tener una visión sobre los problemas que presentan y las medidas adoptadas para mitigarlas, obteniendo como resultado una percepción con un criterio selectivo sobre el objeto de estudio.

3.8. Población

Para determinar la población se tomó como base la ciudad de Guayaquil que de acuerdo al Instituto Nacional de Estadísticas y Censo - INEC es estima que en el año 2014 hubieron \$2'561.136 habitantes, representando el 63.6% de la población total de la provincia del Guayas y el número de vehículos matriculados en el mismo periodo.

De acuerdo al Anuario de Estadísticas de Transporte año 2014 emitido por el INEC, en ese periodo se matricularon 1,725.712 unidades, en la cual el 18.62% correspondió a la provincia del Guayas es decir 321.328. Se realizó el siguiente cálculo para determinar la población:

Tabla 13 Cálculo para determinar la Población

Detalle Según el INEC	Cantidad en unidades	%	Población
Población de Guayas estimada en año 2014	4,026,943	63.60%	2,561,136
Vehículos matriculados en Guayas año 2014	321,328	63.60%	204.364

Nota. Información tomada de “Anuario de Estadísticas de Transporte, INEC, 2014”

3.9. Muestra

Para determinar la muestra se tomó como base los 204.364 vehículos matriculados en el año 2014 en la ciudad de Guayaquil, que de acuerdo al cálculo realizado en el punto anterior representa el 63.60% de unidades matriculadas en la provincia del Guayas.

De acuerdo a la fórmula, se debe realizar la encuesta a 599 personas

$$n = \frac{(z^2 Npq)}{(e^2 (N-1) + z^2 pq)}$$

N =	Tamaño de la muestra
N =	Tamaño de la población
Z =	Valor del área bajo la curva normal (depende del NC)
P =	Probabilidad de éxito (Proporción esperada)
Q =	Probabilidad de fracaso (1-p)
E =	Error máximo admisible
<hr/>	
N =	204.364
NC =	95
P =	0.5
Q =	0.5
E =	4
Z =	1.96
TAMAÑO ADECUADO DE LA MUESTRA	
598.49	
599	

Figura 16 Cálculo para determinar la Muestra

Nota. Información tomada de la investigación

3.10. Limitaciones del estudio

No se mencionan el nombre comercial o razón social de las concesionarias dedicadas a la venta de vehículos importados, debido a que no proporcionaron las autorizaciones necesarias; lo que se constituye en una limitación para realizar la investigación.

3.11. Análisis de los resultados

Luego que se realizaron las respectivas entrevistas, encuestas y observación, se procedió a interpretar las respuestas de los entrevistados, encuestados y de lo observado en la concesionaria de vehículos.

3.11.1. Análisis de las entrevistas

El objetivo de haber realizado las entrevistas, fue de recolectar la información necesaria que permita respaldar la idea a defender y alcanzar los objetivos planteados dentro de la investigación. La presente información fue adquirida a través del personal que directamente debe lidiar con los problemas que generaron las medidas adoptadas por el Gobierno Central implementadas desde el año 2012 hacia el sector importador de vehículos.

Se obtuvo la opinión y conocimiento del entrevistado sobre lo que sucede dentro de la empresa y las medidas que debieron tomar para poder contrarrestar la recesión económica que vive el país desde inicios del año 2015.

A continuación, se presenta el detalle de las entrevistas y sus respectivos análisis:

Tabla 14 Entrevista a la Asesora Comercial de vehículos HYUNDAI

Objetivo: Determinar la afectación de cómo éstos impuestos perjudicaron a los beneficios e ingresos que perciben los empleados.	
Preguntas	Respuestas
1. ¿Está de acuerdo con las medidas restrictivas que el Gobierno Nacional ha tomado hacia el sector automotriz para limitar la importación de vehículos?	No estoy de acuerdo, porque la medida nos resta competencia y participación en el mercado y limita el stock de vehículos tanto en variedad de modelos y color.
2. En comparación a años anteriores, las ventas de vehículos han disminuido significativamente ¿En su opinión cuál sería el motivo de tal reducción?	Las ventas disminuyeron en un 45% del año 2015 a 2014, y esto se debió al incremento de impuestos y aranceles que el Gobierno impuso y por la limitación de importar.
3. Con la medida de limitar para importar vehículos ¿Cómo le ha afectado en su trabajo al momento de vender o comercializar un vehículo?	Se debe lidiar con la actitud de los clientes, puesto que se quejan por los altos costos de los vehículos, sin embargo, otro inconveniente se da en el stock debido a que se importan los vehículos de mayor demanda y se dejan de importar los vehículos de alta gama.
4. ¿Cuál es el impuesto que a su criterio ha encarecido o sobrevalorado el precio a los vehículos importados?	Considero que la salvaguardia es el impuesto que encarece la adquisición de vehículo. El vehículo se incrementa en un 45% más.
5. ¿Qué vehículos se venden con mayor facilidad: los importados o los ensamblados en el país o los usados? ¿Por qué?	Hyundai solo ensambla camiones, sin embargo, los clientes prefieren los importados.

<p>6. ¿Existió algún tipo de vehículo que se dejó de comercializar por el aumento de impuesto para la importación de vehículos? ¿Por qué?</p>	<p>Si, hasta mayo del 2015 se dejaron de importar los modelos I10, I30 y Elantra debido a que el Gobierno exigió nuevas normas de calidad lo que provocó que el costo de los modelos mencionados se incrementara.</p> <p>El modelo H1 se importa por temporada puesto que el vehículo aplica salvaguardia y se vuelve costoso, lo que reduce el cupo para importar y no permite traer los vehículos de mayor demanda.</p>
<p>7. ¿Cómo le afectó económicamente la aplicación de leyes que limitan la importación de vehículos y la creación y modificación en los porcentajes de los impuestos?</p>	<p>Mis ingresos en el año 2015 se redujeron en un 45% en comparación al año 2014, debido a las bajas ventas.</p>
<p>8. ¿Qué sucede con los vehículos que no son vendidos?</p>	<p>Los vehículos se mantienen disponibles a la venta y se otorgan descuentos para ser vendidos, en ocasiones el vehículo es vendido a precio de costo. Actualmente mantenemos a la venta vehículos del año 2015.</p>
<p>9. ¿Existieron cambios en los beneficios económicos a los empleados por parte de la empresa?</p>	<p>En cuanto al porcentaje (%) de comisiones por venta, que recibo por la empresa no hubo modificaciones, sin embargo, las comisiones externas se redujeron en un 50% tales como: comisiones por seguros, ventas con bancos e instituciones financieras, etc.</p>
<p>10. A partir de qué fecha disponen para la venta vehículos del año siguiente</p>	<p>A partir de junio de cada año, se empiezan a comercializar vehículos del año siguiente.</p>

Nota: Información tomada de "Entrevista a la Ing. Erika Gavilanes".

A continuación, detallamos los puntos positivos y negativos que se conocieron durante la entrevista realizada a la asesora comercial de la concesionaria Hyundai:

Tabla 15 Entrevista al Asesor Comercial de la concesionaria HYUNDAI

Tema: Medidas restrictivas para importar e impuestos hacia los vehículos importados y su incidencia en los ingresos		
Entrevistado	Puntos positivos	Puntos negativos
Ing. Erika Gavilánez	La empresa mantuvo los beneficios económicos hacia los empleados.	Baja demanda de las ventas debido al alto precio de los vehículos.
	Se realizaron capacitaciones continuas para lograr las metas de ventas mensuales.	Reducción del 50% en percepción de ingresos por comisiones internas y externas.
	La empresa empezó a ensamblar vehículos en el país, con el modelo de furgonetas y camiones.	Los clientes prefieren los vehículos importados, pero debido a su alto costo no realizaban la adquisición del bien.
	Los vehículos disponen de una certificación de calidad requerida por la Secretaría de Calidad.	Se dejó de importar modelos de vehículos con mayor demanda, debido a que la certificación elevó los costos de importación.
	La empresa sigue manteniendo la postura de vender vehículos de alta gama.	Bajas ventas, lo que generó reducción de personal y mayor carga laboral al empleado.

Nota: Información tomada de "Entrevista a la Ing. Erika Gavilanes".

Para conocer la realidad de cómo se perjudicó las ventas de vehículos importados y su incidencia en la empresa y sus empleados, se realizó una entrevista a la Ing. Erika Gavilanes, quien desempeña el cargo de Asesor Comercial de la concesionaria Hyundai ubicado en la Avenida de las Américas e Isidro Ayora, diagonal al Aeropuerto de Guayaquil, el resumen de la entrevista puede ser observado en la tabla 15.

Se le realizaron preguntas de cómo fueron el comportamientos de las ventas y su ingresos en el año 2015, el cual la entrevistada explicó sobre una situación negativa debido a la caída de las ventas en un 50% en comparación al año 2014, lo que principalmente atribuye los cupos que el Gobierno Central impuso para limitar la importación de vehículos, el aumento de impuestos como el ICE y las salvaguardias y por la recesión económica que el país empezó a vivir desde inicios del año 2015, lo que ocasionó una desaceleración de la inversión pública.

Se mantiene optimista para las ventas del año 2017, debido a que se eliminaron los cupos para importar vehículos y se redujo un 5% en impuesto por concepto de aranceles en la importación de vehículos, lo que permitió disminuir el precio de venta de ciertos vehículos, pero manifiesta que por ser un año de elecciones, la situación no podría mejorar debido a que la ciudadanía se encuentra temerosa en invertir.

Tabla 16 Entrevista al Gerente General de Galarmobil SA

Objetivo: Determinar la afectación de cómo los impuestos perjudicaron a la empresa.	
Preguntas	Respuestas
1. ¿Qué ventajas ha tenido el sector automotriz por la aplicación de leyes que limitan importación con el fin de fomentar la producción nacional?	Ninguna, no benefició a la producción nacional que este caso es el ensamblaje, debido a que las partes gravaron salvaguardias lo que generó que el vehículo también aumente de precio.
2. ¿Qué desventajas considera a su criterio que ha tenido el sector automotriz durante el Gobierno del Presidente Eco. Rafael Correa Delgado?	Considero que nuestra actividad es muy visible ante el Gobierno, me refiero a que nos ve como una fuente de ingresos hacia el Estado y por lo tanto nuestra actividad es una gran desventaja. Los bancos se volvieron muy estrictos para otorgar créditos lo que perjudicó a los clientes.
3. ¿Cómo ha afectado a la rentabilidad de las empresas el aumento de los impuestos para la importación de vehículos?	Nos reduce las ventas, por lo que conlleva a ajustar nuestro presupuesto y plan de trabajo y disminuye la utilidad.
4. ¿De qué manera el nuevo método para calcular el impuesto ICE ha perjudicado en las ventas de vehículos importados?	Durante los primeros 6 meses los clientes notaron el aumento de los precios de los vehículos, sin embargo luego de ese lapso las ventas volvieron a su normalidad.
5. ¿Cuál fue el comportamiento de las ventas y su rentabilidad de la compañía durante el año 2015 en relación con el 2014?	Existió una reducción en las ventas en un 40% en el año 2015 en comparación al 2014 por las salvaguardias y la extensión de los cupos para la importación de vehículos.

6. ¿Cuál sería su recomendación para que el sector automotriz logre aumentar sus ventas y su rentabilidad?	Seguir en diálogos con el Gobierno, para que se eliminen o reduzcan los impuestos hacia la importación y a su vez se analice el aumento para el cupo de importación.
7. ¿Cuál es el impacto económico hacia la empresa ante la aplicación de salvaguardias hacia los vehículos importados?	El impacto fue en las ventas, debido a su reducción en un 40% en comparación al año anterior. Se cambió el presupuesto operativo lo que conllevó a tomar medidas sin analizar las consecuencias que ocasionarían a la empresa.
8. ¿Qué estrategias realizó la empresa para captar clientes?	La empresa en encargó de hacer conocer la marca, precios y beneficios a través de las redes sociales. Se realizó un mercadeo directo, mostrando productos económicos con precios al contado.
9. En términos de porcentajes en cuanto se disminuyó la importación de vehículos de la empresa.	En el año 2015 la empresa dejó de importar un 50% menos en comparación al año 2014.
10. ¿Los impuestos que se aplican hacia la importación de vehículos son transferidos directamente a precio final del producto?	Si todos los impuestos son transferidos hacia los productos, sin embargo en el 2016 cuando el Gobierno extendió las salvaguardias, la empresa fabricante asumió este impuesto.
11. Considera que dada la crisis económica del país por la caída del precio del petróleo, el incremento de los impuestos en los vehículos es la única opción que tuvo el gobierno para recaudar más dinero.	No, el Gobierno debió enfocarse en otros sectores que para mi criterio no han sido explotados, como por ejemplo el sector hotelero y del turismo. Estas actividades generarían ingresos al Estado y a la economía ecuatoriana.

Nota: Información tomada de "Entrevista a la Ing. Christian Galarza Martínez".

A continuación detallamos los puntos positivos y negativos que se conocieron durante la entrevista realizada al Gerente General de la empresa Galarmobil S.A.:

Tabla 17 Entrevista al Gerente General de Galarmobil SA

Tema: Medidas restrictivas para importar e impuestos hacia los vehículos importados y su incidencia en los ingresos		
Entrevistado	Puntos positivos	Puntos negativos
Ing. Christian Galarza	<p>No existió cierre de almacenes, pero se cambiaron locales comerciales por costos.</p> <p>Mediante un mercadeo directo, se promocionaba los vehículos a precio de contado para obtener ventas.</p> <p>La fábrica asumió el impuesto de las salvaguardias para mantener el posicionamiento de la marca en el mercado.</p>	<p>Reducción del personal, en donde en algunos locales se prescindió cerca del 85% del personal.</p> <p>Reducción del 50% en la importación de vehículos, generando una reducción en las ventas por no disponer del stock.</p> <p>El margen de utilidad no aumentó significativamente por la extensión de los cupo para importar.</p> <p>Las salvaguardias afectaron directamente en la comercialización y venta de vehículos de esta empresa, debido a que sus ingresos provienen mayormente de la venta de camiones y furgonetas.</p>

Nota: Información tomada de Entrevista a la Ing. Christian Galarza Martínez.

Mediante la entrevista realizada al Ing. Christian Galarza Martínez – Gerente General de la empresa Galarmobil SA, nos aporta ideas y acontecimientos que permitió profundizar el tema investigado, de tal manera que el resumen de la entrevista puede ser apreciado en la tabla 17, esta compañía se encarga de importar, comercializar y vender los vehículos de marca CHERY y DONGFENG provenientes de China.

El Ing. Galarza tiene 6 años ejerciendo como Gerente General de la empresa y nos mencionó que a partir del 2014, se empezó a comercializar y a vender furgonetas y camiones que por su bajo precio tuvo una alta aceptación en el mercado ecuatoriano lo que generó mayores ventas, sin embargo durante el año 2015, las ventas disminuyeron cerca de un 50% en comparación al 2014 por motivo de la limitación que existió para importar y las salvaguardias que el Gobierno Central implementó como medida para frenar la importación de vehículos.

Estas medidas afectaron significativamente la rentabilidad de la empresa, por la que se tuvo que cambiar el presupuesto operativo, generando una reducción en su equipo de trabajo, cambiando la ubicación de las oficinas a sectores más económicos y a realizar una publicidad por redes sociales ofertando vehículos a precios de contado para llegar las metas establecidas.

La empresa fabricante de estos vehículos para no perder participación en el mercado automotriz, optó por asumir la sobretasa arancelaria del 45% (salvaguardias) por 6 meses durante el año 2016, sin embargo por la extensión de los cupos para importar esta medida no ayudó a mejorar las ventas.

El Ing. Galarza considera que las medidas adoptadas por el Gobierno Central hacia el sector automotriz crea una incertidumbre en el mercado, por lo que los clientes no se arriesgan a invertir en un vehículo, sin embargo espera que para junio del 2017 se eliminen las salvaguardias (plazo establecido) lo que permitirá que la empresa mejore sus ventas e ingresos.

3.11.2. Análisis de la encuesta

Se realizó la encuesta a 599 personas, dirigida al público en general con el objetivo de conocer la información idónea para que la investigación se fundamente en datos exactos que validen los objetivos e idea a defender, obteniendo los siguientes resultados

Tabla 18 ¿Tiene conocimiento sobre los impuestos que se aplican hacia la importación de vehículos?

¿Tiene conocimiento sobre los impuestos que se aplican hacia la importación de vehículos?		
SI	NO	TOTAL
228	371	599
38%	62%	100%

Nota: Información tomada de la encuesta.

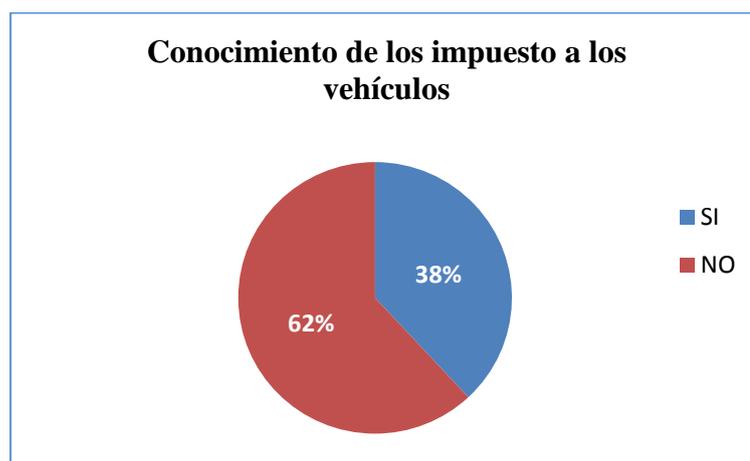


Figura 17 Conocimiento de los impuestos hacia los vehículos.

Nota: Información tomada de la encuesta.

228 personas tienen conocimiento sobre los impuestos hacia la importación de vehículos lo que representa el 38%, mientras que 371 personas no la tiene representado el 62% del total de las personas encuestadas.

Tabla 19 ¿Conoce cuantos impuestos gravan los vehículos para ingresar al país?

¿Conoce cuantos impuestos gravan los vehículos para ingresar al país?		
SI	NO	TOTAL
177	422	599
30%	70%	100%

Nota: Información tomada de la encuesta.

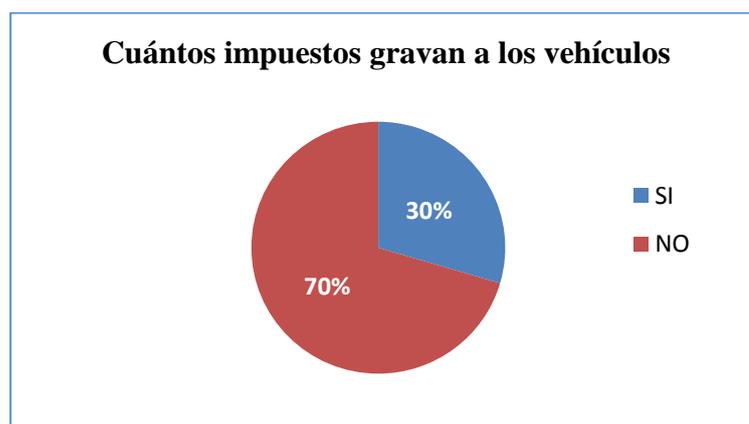


Figura 18 Cuántos impuestos gravan a los vehículos

Nota: Información tomada de la encuesta.

177 personas conocen cuántos impuestos gravan los vehículos para ingresar al país lo que representa el 30%, mientras que 422 personas no conocen siendo el 70% del total de las personas encuestadas

Tabla 20 ¿Está de acuerdo con la creación de impuestos hacia los vehículos a fin de proteger el medio ambiente?

¿Está de acuerdo con la creación de impuestos hacia los vehículos a fin de proteger el medio ambiente?		
SI	NO	TOTAL
296	303	599
49%	51%	100%

Nota: Información tomada de la encuesta.

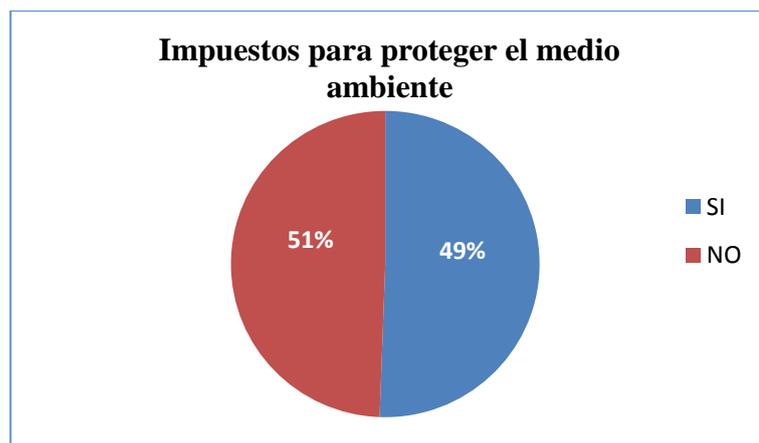


Figura 19 Impuestos para proteger el medio ambiente

Nota: Información tomada de la encuesta.

303 personas no están de acuerdo con la creación de impuestos para proteger el medio ambiente que representa el 51%, mientras que 296 personas está de acuerdo siendo el 49% del total de las personas encuestadas.

Tabla 21 ¿Está de acuerdo que se restrinjan la importación de vehículos con el objetivo de fomentar la producción nacional?

¿Está de acuerdo que se restrinjan la importación de vehículos con el objetivo de fomentar la producción nacional?		
SI	NO	TOTAL
209	390	599
35%	65%	100%

Nota: Información tomada de la encuesta.

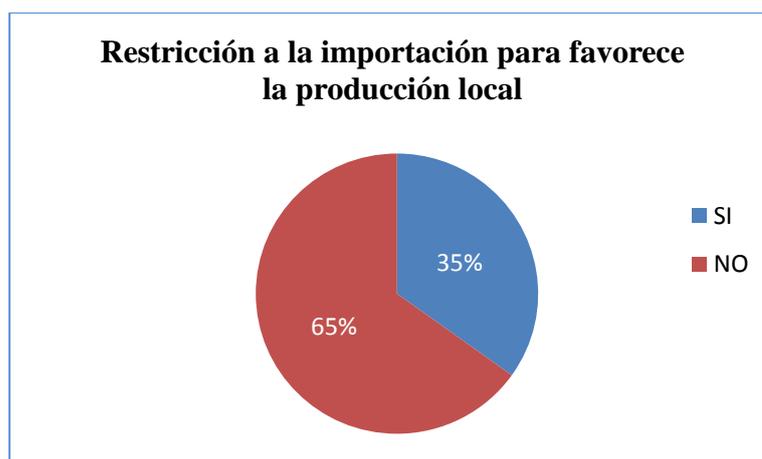


Figura 20 Restricción a la importación para favorecer la producción local

Nota: Información tomada de la encuesta.

209 personas están de acuerdo con la restringir la importación de vehículos para fomentar la producción local que representa el 35%, mientras que 390 personas no está de acuerdo siendo el 65% del total de las personas encuestadas.

Tabla 22 ¿Conoce los requisitos que debe realizar para importar un vehículo?

¿Conoce los requisitos que debe realizar para importar un vehículo?		
SI	NO	TOTAL
76	523	599
13%	87%	100%

Nota: Información tomada de la encuesta.



Figura 21 Requisitos para importar

Nota: Información tomada de la encuesta.

76 personas conocen los requisitos que debe realizar para importar un vehículo, representando el 13% de la muestra, mientras que 523 personas no tienen conocimiento siendo el 87% del total de las personas encuestadas.

Tabla 23 ¿Considera que los precios de los vehículos ensamblados en el país son económicos y accesibles en comparación a vehículos importados?

¿Considera que los precios de los vehículos ensamblados en el país son económicos y accesibles en comparación a vehículos importados?		
SI	NO	TOTAL
259	340	599
43%	57%	100%

Nota: Información tomada de la encuesta.

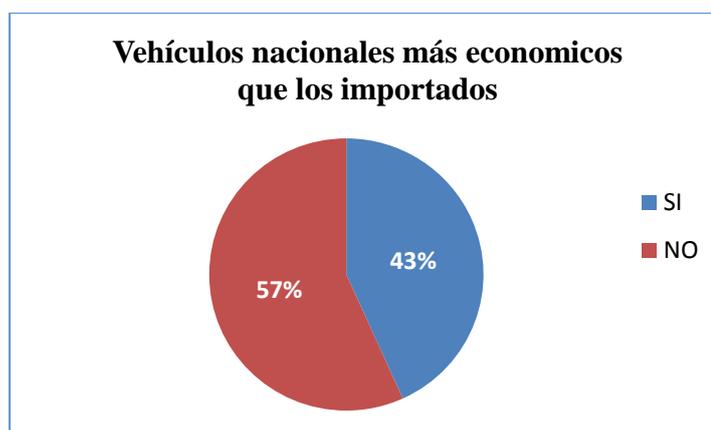


Figura 22 Precio de vehículos Nacionales versus Importados

Nota: Información tomada de la encuesta.

259 personas consideran que los vehículos ensamblados en el país son más económicos que los importados, representando el 43% de la muestra, mientras que 340 no está de acuerdo siendo el 57% del total de las personas encuestadas.

Tabla 24 Considera que los impuestos del sector automotriz son:

Considera que los impuestos del sector automotriz son:			
ALTOS	NORMALES	BAJOS	TOTAL
523	70	6	599
87%	12%	1%	100%

Nota: Información tomada de la encuesta.

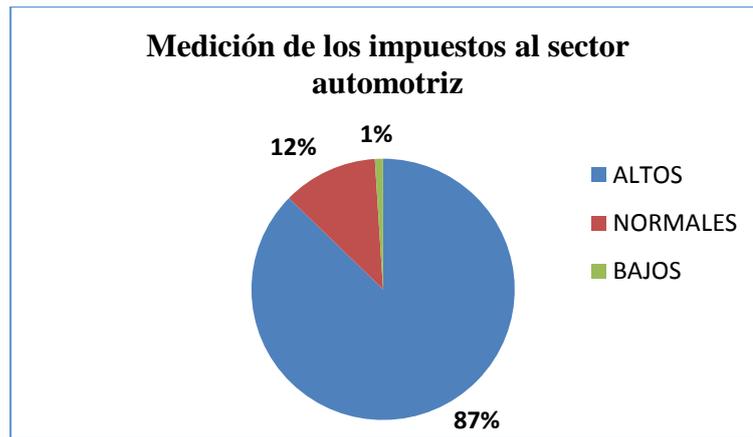


Figura 23 Medición de los impuestos al sector automotriz

Nota: Información tomada de la encuesta.

523 personas consideran que los impuestos del sector automotriz son altos representando el 87% de la muestra, 70 personas los considera normales es decir un 12% y 6 personas indicaron que son bajos siendo el 1% del total de las personas encuestadas.

Tabla 25 Cree usted que los impuestos que pagan los vehículos han afectado las ventas y la rentabilidad de estos negocios

Cree usted que los impuestos que pagan los vehículos han afectado las ventas y la rentabilidad de estos negocios		
SI	NO	TOTAL
507	92	599
85%	15%	100%

Nota: Información tomada de la encuesta.

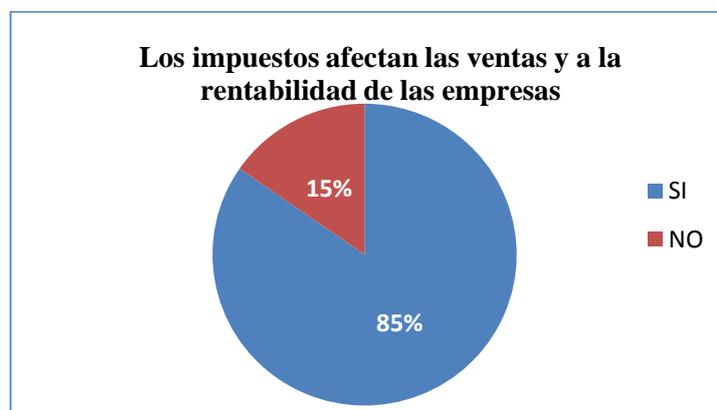


Figura 24 Los impuestos afectan las ventas y a la rentabilidad de las empresas

Nota: Información tomada de la encuesta.

507 personas consideran que los impuestos que se pagan a los vehículos han afectado las ventas y la rentabilidad de estos negocios representando el 85% de la muestra, mientras que 92 personas no está de acuerdo siendo el 15% del total de los encuestados.

Tabla 26 Considera usted que los impuestos que gravan a los vehículos han generado un mayor desempleo en el Ecuador

Considera usted que los impuestos que gravan a los vehículos han generado un mayor desempleo en el Ecuador		
SI	NO	TOTAL
447	152	599
75%	25%	100%

Nota: Información tomada de la encuesta.

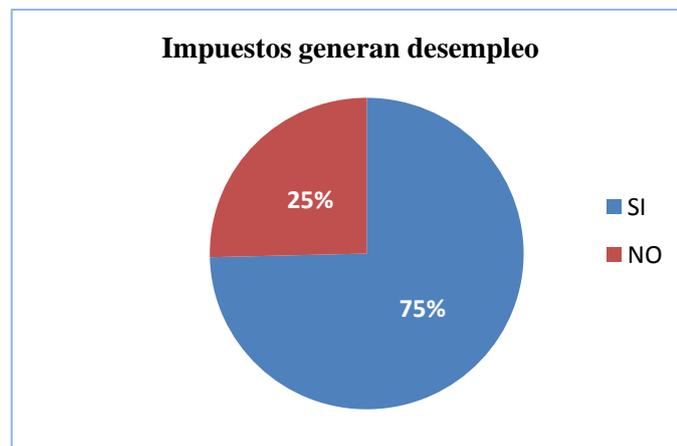


Figura 25 Impuestos a los vehículos generan desempleo

Nota: Información tomada de la encuesta.

447 personas consideran que los impuestos que gravan los vehículos han generado un mayor desempleo en el Ecuador representando el 75% de la muestra, mientras que 152 no está de acuerdo siendo el 25% del total de las personas encuestadas.

Tabla 27 ¿Cuál de estos impuestos considera usted que deberían eliminarse en los vehículos?

¿Cuál de estos impuestos considera usted que deberían eliminarse en los vehículos?						
IVA	ICE	ISD	AD VALOREM	SALVAGUARDIAS	FODINFA	
171	244	205	228	200	68	
Cantidad de impuestos elegidos a eliminar						
1	2	3	4	5	6	TOTAL
278	205	66	31	8	11	599
46%	34%	11%	5%	1%	2%	100%

Nota: Información tomada de la encuesta.

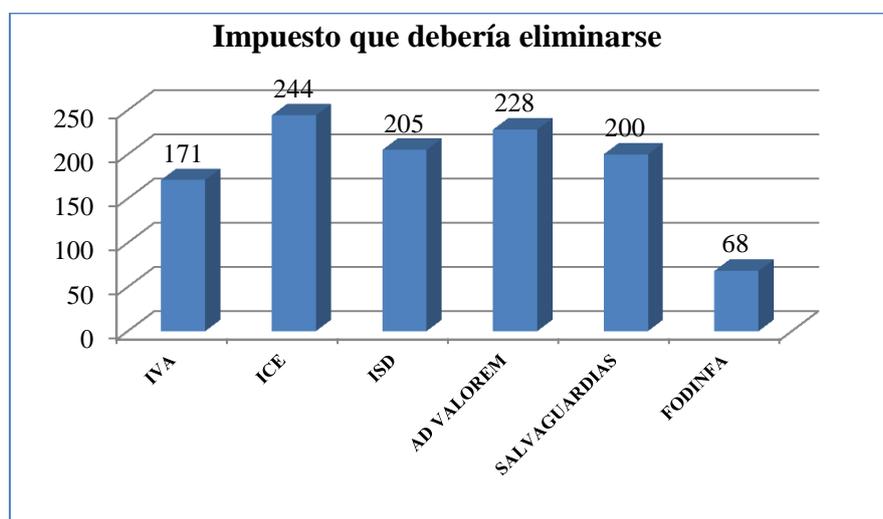


Figura 26 Impuesto que debería eliminarse

Nota: Información tomada de la encuesta

171 personas consideran que debería eliminarse el IVA, 244 el ICE, 205 el ISD, 228 el ad valorem o derechos arancelarios, 200 las salvaguardias y 68 personas indicaron que debería el eliminarse el impuesto Fodinfa.

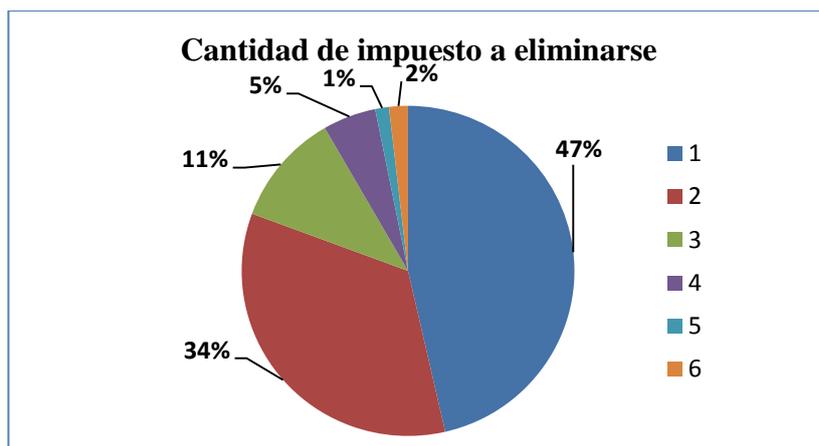


Figura 27 Cantidad de impuestos a eliminarse

Nota: Información tomada de la encuesta

278 Personas consideran que debería eliminarse un impuesto hacia los vehículos, 205 indicaron que deberían ser 2 impuestos, 66 mencionaron que deberían ser 3 impuestos, 31 personas manifestaron que deberían ser 4 impuestos, 8 personas piensan que deberían ser 5 impuestos y 11 personas consideraron que deberían eliminarse los 6 impuestos antes mencionados representando cada uno de ellos el 46%, 34%, 11%, 5%, 1% y 2% de la muestra.

Tabla 28 Cree usted que las empresas del sector automotriz aportan al desarrollo económico del país

Cree usted que las empresas del sector automotriz aportan al desarrollo económico del país		
SI	NO	TOTAL
456	143	599
76%	24%	100%

Nota: Información tomada de la encuesta.

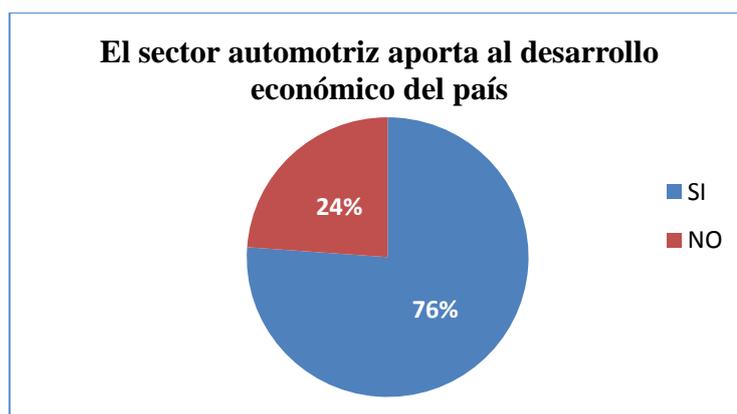


Figura 28 El sector automotriz aporta al desarrollo económico del país

Nota: Información tomada de la encuesta.

456 personas consideran que el sector automotriz aporta al desarrollo económico del país, representando el 76% de la muestra, mientras que 143 personas no lo consideran siendo el 24% del total de las personas encuestadas.

En base a la encuesta realizada a 599 personas, podremos decir que mediante los resultados obtenidos en la pregunta número 1 y 2 que se detalla en la figura #17 y 18; la mayor parte de la población desconoce sobre los impuestos que gravan los vehículos importados y la cantidad de impuestos que se les aplica a estos productos. Por lo tanto el consumidor desconoce los impuestos que está pagando al momento de adquirir un vehículo importado.

En la figura #19 los encuestados no están de acuerdo con la creación de impuestos para la protección del medio ambiente y en la figura 23, la mayoría de los encuestados consideran que los impuestos aplicados al sector automotriz son muy altos. Por lo tanto, podemos decir que la creación de nuevos impuestos ocasiona que los productos se encarezcan.

La figura # 20 nos indica que los encuestados no están de acuerdo con las restricciones hacia las importaciones que tienen por objetivo fomentar la producción nacional, puesto que la población considera que los vehículos ensamblados en el país no son económicos en comparación a los vehículos importados. (Ver la figura #21).

Los encuestados consideran que los impuestos que se les aplican a los vehículos importados han afectado a las ventas y la rentabilidad de estas empresas (Ver la figura #24),

lo que ha provocado un mayor desempleo (Ver la figura #25) considerando que el sector automotriz aporta al desarrollo económico del país. (Ver la figura #28).

En la tabla #27 podemos observar que el 46% de los encuestados opinaron que debería eliminarse al menos un impuesto hacia los vehículos, de los cuales 244 personas mencionaron eliminar el ICE. Según lo investigado la tarifa del ICE va del 0 al 35% y se aplica de acuerdo al precio de venta al público – PVP, es decir mientras más caro sea el vehículo; la recaudación el impuesto ICE es mayor.

3.11.3. Observación

Esta técnica de observación se realizó en la Concesionaria Vallejo Araujo ubicada en la ciudad de Guayaquil en la Avenida Carlos Julio Arosemena.

Tabla 29 Método de Observación Concesionaria Vallejo Araujo

RASGOS A OBSERVAR	SI	NO	COMENTARIO
Los vehículos que mantienen a la venta pertenecen al año en curso.	X		
Existen promociones en donde la empresa asume algún tipo de impuesto.		X	Se observa que la empresa asume el valor de la matriculación vehicular.
Las cotizaciones que realizan los vendedores detallan los impuestos que deberá pagar el cliente.		X	Se detalla el valor de entrada, cuotas a pagar, valor de la matrícula y seguro vehicular.
Los precios de los vehículos que se encuentran a la vista del cliente incluye el valor de los impuestos.	X		
Existen para la venta, vehículos de años anteriores nuevos.		X	Mantienen un stock de camiones del año 2015 y 2016
En las facturas se detallan el porcentaje y tipo de impuestos que el cliente debe pagar.	X		En la factura se detalla el valor de IVA.

Se pueden adquirir vehículos de modelos del año siguiente	X		
Si un cliente solicita un modelo o color de vehículo que la concesionaria no posee, el vendedor menciona o hace referencia que la indisponibilidad se debe a las restricciones vigentes a las importaciones.		X	Se le indica al cliente el tiempo que debe esperar para importar el vehículo.
Se promociona la venta de vehículos híbridos o eléctricos debido a que los que poseen un valor de venta hasta 35 mil no pagan el ICE		X	Solo se comercializa el modelo TAHOE y el precio asciende aproximadamente a \$105 mil dólares.
Se observa que los precios de los vehículos ensamblados en el país tienen un precio inferior a los importados.	X		

Nota: Información tomada de la observación realizada al Concesionario Vallejo Araujo.

En la tabla 29 se detalla el método de observación realizado en la Concesionaria Vallejo Araujo en la cual se pudo observar que mantienen a la venta vehículos del año en curso y a mediados de ese año se comercializan vehículos del año siguiente a excepción de los camiones que son del año 2015 y 2016, como promociones no mencionan que la empresa asume algún tipo de impuesto, sin embargo el vendedor indica a los clientes que el costo de la matriculación vehicular lo asume la empresa.

Los precios que se encuentran a la vista de los clientes tienen incluidos los impuestos y en las cotizaciones se detallan: valor del vehículo, valor de la entrada y mensualidades de acuerdo al plazo, y en la factura se desglosa el impuesto del IVA.

Si un cliente solicita un modelo o color que no está disponible, el vendedor comunica el tiempo que deberá esperar hasta que el vehículo sea importado, no se promocionan los vehículos híbridos debido a que solo venden el modelo TAHOE cuyo valor estimado es de \$105.000.

Capítulo IV Informe Final

4. Análisis de datos

4.1. Cálculo de impuestos en la importación de vehículos (CBU) liviano

Tabla 30 Precio promedio de vehículos livianos

SEGMENTO	2012	2013	2014	2015
Automóviles	\$ 17,298.00	\$ 17,902.00	\$ 19,199.00	\$ 23,965.00
Camionetas	\$ 31,020.00	\$ 31,118.00	\$ 32,371.00	\$ 29,029.00
SUV	\$ 31,437.00	\$ 33,572.00	\$ 35,387.00	\$ 40,188.00

Nota. Información tomada de "Anuario, AEADE 2015"

Precio de Venta al Público	=	\$23,965.00
Precio sin IVA	=	\$21,397.32
Precio sin IVA e ICE	=	\$15,849.87

Tabla 31 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	a)
Ad valorem	35%	\$ 3,486.16	b)
Fodinfra	0.50%	\$ 49.80	
Salvaguardia	0%	\$ 0.00	
Ex Aduana		\$ 13,496.42	c)
ICE	10%	\$ 1,687.05	
IVA	12%	\$ 1,822.02	d)
ISD	5%	\$400.00	e)
Total Impuestos		\$ 7,445.03	f)

Nota. Información tomada de la investigación

- a) Se deben sumar el valor del Free On Board – FOB, seguro y flete para determinar el costo del CIF:

FOB	=	\$	8,000.00
Seguro	=	\$	317.37
Flete	=	\$	<u>1,643.08</u>
CIF	=	\$	9,960.46

- b) El valor del CIF será la base imponible para el cálculo de los impuesto y la sumatoria de los impuestos más el valor de CIF, darán como resultado el valor ex aduana:

CIF	=	\$	8,000.00
Ad valorem	=	\$	3,486.16
Fodinfra	=	\$	49.80
Salvaguardias	=	\$	<u>0.00</u>
Ex aduana	=	\$	13,496.42

- c) Se incrementa un 25% al monto ex aduana como margen presuntivo y al sumarlo con el valor ex aduana, dará como resultado la base imponible para el cálculo del ICE.

Ex aduana	=	\$	13,496.42
Margen presuntivo	=	\$	3,374.11
Base imponible ICE	=	\$	<u>16,870.53</u>
ICE 10%	=	\$	1,687.05*

*De acuerdo a la tabla establecida en el art. 82 de la LORTI, por ser un vehículo cuyo precio de venta al público es superior a USD 20,000.00, le corresponde pagar el 10% de ICE

- d) Para determinar el cálculo del IVA, se deberá sumar: el valor del CIF más los impuestos: Ad valorem, Fodinfra, Salvaguardias e ICE:

CIF	=	\$	9,960.46
Ad valorem	=	\$	3,486.16
Fodinfra	=	\$	49.80
Salvaguardias	=	\$	0.00
ICE 10%	=	\$	<u>1,687.05</u>
Base Imponible IVA	=	\$	15,183.47
IVA 12%	=	\$	1,822.02

- e) Para determinar el cálculo de ISD, se tomará como base imponible el valor FOB del producto:

$$\begin{aligned} \text{FOB} &= \$ \underline{8,000.00} \\ \text{ISD 5\%} &= \$ \quad \mathbf{400.00} \end{aligned}$$

- f) El total de los impuestos calculados en el presente ejemplo, representan el 93% del valor del FOB.

Por lo antes expuesto, un vehículo cuyo valor FOB es de \$8,000.00, debe ser vendido en \$23,695.00 para obtener un margen de ganancia del 14% y con este margen de ganancia la empresa deberá afrontar los otros gastos que se incurren por el giro del negocio tales como: gastos financieros, de ventas y administrativos.

4.2. Cálculo de impuestos en la importación de vehículos (CBU) pesado

Tabla 32 Precio promedio de vehículos pesados

SEGMENTO	2012	2013	2014	2015
Camiones	\$ 53,100.00	\$ 58,134.00	\$ 58,612.00	\$ 73,335.00
VAN'S	\$ 24,894.00	\$ 24,738.00	\$ 24,806.00	\$ 28,332.00

Nota. Información tomada de "Anuario, AEADE 2015"

Precio de Venta al Público	=	\$73,335.00
Precio sin IVA	=	\$65,477.68
Precio sin IVA e ICE	=	\$48,501.98

Tabla 33 Cálculo de impuestos para un vehículo pesado.

DECLARACIÓN ADUANERA ÚNICA	Tarifa %	Valor (USD)	Notas)
FOB		\$ 20,000.00	a)
Seguro		\$ 317.37	
Flete		\$ 1,643.08	
CIF		\$ 21,960.46	
Ad valorem	35%	\$ 7,686.16	
Fodinfra	0.50%	\$ 109.80	
Salvaguardias	45%	\$ 9,882.21	b)
Ex Aduana		\$39,638.63	
ICE	35%	\$17,341.90	c)

IVA	12%	\$6,837.66	
ISD	5%	\$1,000.00	
Total Impuestos		\$42,857.73	

Nota. Información tomada de la investigación

- a) Para determinar el valor del CIF y los impuestos: Ad valorem, Fodinfra, IVA e ICE se realizará el cálculo establecido en el Caso I.
- b) Para calcular las salvaguardias, se tomará como base imponible el costo CIF:

$$\begin{array}{rcl}
 \text{CIF} & = & \$ \quad 21,960.46 \\
 \text{Salvaguardias} & = & \$ \quad \mathbf{9,882.21}
 \end{array}$$

- c) Se realiza el cálculo establecido para el Caso I.

Un vehículo cuyo valor FOB es de \$20,000.00, debe ser vendido en \$73,335.00 para obtener un margen de ganancia del 11.45%.

Al aplicarse una sobretasa arancelaria llamada salvaguardias del 45% hacia los camiones o vehículos de transporte de carga o pasajeros, se adiciona un nuevo valor a pagar por concepto de impuestos que incide directamente en el cálculo de ICE, debido a que la base imponible se incrementa. La tarifa del ICE también se acrecienta debido a que el precio de venta debe ser aumentado para mantener un margen de ganancia significativo.

En la tabla 34 se realizó un cuadro comparativo del cálculo de los impuestos: observamos la afectación de la aplicación de las salvaguardias hacia los vehículos de transporte de carga o pasajeros.

Tabla 34 Cuadro comparativo del cálculo de impuestos año 2015 - 2014

Importación de Vehículos - Reformas Tributarias Vigentes							
Detalle		AÑO 2015 – 2014					
		Salvaguardias		Sin Salvaguardias		Diferencia	
		Camión		Camión			
	%	2015	%	2014	%	%	
FOB		\$20,000.00		\$20,000.00		-	
Flete y seguro		\$1,960.46		\$1,960.46		-	
CIF		\$21,960.46		\$21,960.46		-	
Ad Valorem	35%	\$7,686.16	35%	\$7,686.16		-	
Fodinfra	0.50%	\$109.80	0.50%	\$109.80		-	
Salvaguardias	45%	\$9,882.21	0%	-		\$9,882.21	
Ex Aduana		\$39,638.63		\$29,756.42			
ICE	35%	\$17,341.90	25%	\$9,691.14		\$7,650.76	
ISD	5%	\$1,000.00	5%	\$1,000.00		--	
IVA	12%	\$6,837.66	12%	\$4,733.71		\$2,103.95	
Total impuestos		\$42,857.73		\$23,220.81		\$19,636.92	
PVP		\$ 73,335.00		\$ 58,612.00			
PVP sin IVA		65,477.68	100%	\$52,332.14	100%	\$13,145.54	
Total costo		57,980.53	88.55%	\$40,447.56	77.29%	\$ 17,532.97	
Ganancia bruta		7,497.15	11.45%	\$11,884.58	22.71%	(\$ 4,387.43)	
		11.45%		22.71%		11.26%	

Nota. Información tomada de la investigación

En la tabla 34, en el año 2014 para importar un camión cuyo valor FOB es de USD 20,000.00 se debió venderlo a un precio de venta al público - PVP de \$58,612.00 para obtener un margen bruto de ganancia del 22.71% por unidad vendida, sin embargo con la aplicación de las salvaguardias en el año 2015, el mismo camión debió ser vendido a un PVP de USD 73,335.00, incrementando su precio en un 25% para obtener un margen de ganancia del 11.45%, reduciendo su ganancia en un 49% en comparación al año anterior.

La aplicación de las salvaguardias generó que el rubro del ICE se incrementara en un 79% debido a que la base imponible es decir el monto ex aduana aumentó por adicionar este impuesto y a su vez la tarifa del ICE que fue del 25% aumentó al 35% debido a que el precio de venta del vehículo fue superior a los \$70.000.

A continuación en la tabla 35 se realizó un escenario comparativo, en la cual detallamos los impuestos a los vehículos importados que han sido mencionados en el presente tema de investigación y que se han ido aplicando desde el año 2012 hasta el 2015:

Tabla 35 Cuadro comparativo de los impuestos a los vehículos importados durante el periodo 2012 - 2015

Análisis comparativo de importación de vehículos, antes (2012) y después de las reformas tributarias (2015).							
Año 2015						Año 2012	
Detalle	%	Salvaguardias		Sin Salvaguardias		Sin Reformas Tributarias	
		Camión	%	Camión	%	Camión	%
FOB		\$ 20,000.00		\$ 20,000.00		\$ 20,000.00	
Flete y seguro		\$ 1,960.46		\$ 1,960.46		\$ 1,960.46	
CIF		\$ 21,960.46		\$ 21,960.46		\$ 21,960.46	
Ad Valorem	35%	\$ 7,686.16	35%	\$ 7,686.16	35%	\$ 7,686.16	
Fodinfra	0.50%	\$ 109.80	0.50%	\$ 109.80	0.50%	\$ 109.80	
Salvaguardias	45%	\$ 9,882.21	0%	\$ 0.00	45%	\$ 0.00	
Ex Aduana		\$ 39,638.63		\$ 29,756.42		\$ 29,756.42	
ICE	35%	\$ 17,341.90	25%	\$ 9,691.14	5.15%	\$ 1,915.57	
ISD	5%	\$ 1,000.00	5%	\$ 1,000.00	2%	\$ 400.00	
IVA	12%	\$ 6,837.66	12%	\$ 4,733.71	12%	\$ 3,800.64	
Total impuestos		\$ 42,857.73		\$ 23,220.81		\$ 13,912.17	
PVP		\$ 73,335.00		\$ 58,612.00		\$ 53,100.00	
PVP sin IVA		\$ 65,477.68	100%	\$ 52,332.14	100%	\$ 47,410.71	100%
Total costo		\$ 57,980.53	88.55%	\$ 40,447.56	77.29%	\$ 32,071.99	67.65%
Ganancia bruta		\$ 7,497.15	11.45%	\$ 11,884.58	22.71%	\$ 15,338.72	32.35%
			11.45%		22.71%		(11.26%)
							32.35%
							(9.64%)

Nota. Información tomada de la investigación.

En la tabla 35, antes de las reformas tributarias dirigidas a la importación de vehículos, objeto de estudio en esta investigación, los vehículos de transporte pesado registraban un margen de ganancia del 32.35% por unidad vendida, con el incremento del ISD del 2% al 5% y las modificaciones en el cálculo del ICE que el porcentaje de este impuesto varía según el precio de venta al público, las empresas debieron incrementar el PVP en un 10.38% para obtener un margen de ganancia del 22.71%; reduciendo su ganancia en un 9.64%,

Al aplicarse las salvaguardias a este producto en el año 2015, se incrementó el PVP en un 25% para obtener un margen de ganancia del 11% reduciéndose un 50% en comparación al año anterior.

En cuanto al costo por concepto de impuestos; este rubro se incrementó en un 26% con las reformas tributarias (aumento del ISD e ICE) y en 43% con la aplicación de salvaguardias hacia los vehículos de transporte pesado.

Tabla 36 Cuadro comparativo del PVP, Costo y Utilidad Bruta

Detalle	Salvaguardias	Sin Salvaguardias	%	Sin Reformas Tributarias	%
PVP	\$ 73,335.00	\$ 58,612.00		\$ 53,100.00	
PVP sin IVA	\$ 65,477.68	\$ 52,332.14	25.12%	\$ 47,410.71	10.38%
Total costo	\$ 57,980.53	\$ 40,447.56	43.35%	\$ 32,071.99	26.11%
Utilidad bruta	\$ 7,497.15	\$ 11,884.58	(11.26%)	\$ 15,338.72	(9.64%)
	11.45%	22.71%		32.35%	

Nota. Información tomada de la investigación

En base a lo observado en la tabla 36, podemos determinar que el incremento en los impuestos a los vehículos importados generara un aumento en el precio y costo de venta y disminuye la utilidad, obteniendo como resultado la sustentación de la idea a defender del presente tema de investigación.

4.3. Análisis de los Estados Financieros

Para analizar el impacto en la rentabilidad que sufrieron las empresas importadoras de vehículos, se tomaron para el presente caso los Estados de Situación Financiera y el Estado de Resultados Integrales de dos concesionarias del año 2015 y 2014 debido a que ambas registran ventas de vehículos que gravan salvaguardias.

- H – Motors SA
- A – Motors SA

A continuación se detalla la composición de los ingresos que poseen estas compañías, debido a que obtienen otros ingresos provenientes de servicios o por ventas de repuestos:

Tabla 37 Composición de las ventas año 2015

Detalle de ventas	H - Motors	%	A - Motors	%
Venta de vehículos	\$13,067,778.48	76%	\$61,957,991.00	75%
Venta de repuestos	\$ 693,214.55	4%	\$ 8,624,920.00	10%
Servicio de taller	\$ 3,390,767.79	20%	\$ 7,706,577.00	9%
Otras ventas	\$ 0.00	0%	\$ 4,335,448.00	5%
(-) Descuentos	\$ 0.00	0%	-\$ 89,747.00	0%
Ventas Totales	\$17,151,760.82	100%	\$ 82,535,189.00	100%

Nota. Información tomada de la página web de la Superintendencia de Compañías.

En la tabla 37, las ventas de vehículos en la compañía H-Motors representan el 76% de las ventas totales, mientras que en la empresa A – Motors representan el 75% debido a que las ventas de repuestos y otros tienen una mayor participación.

La AEADE en su anuario del año 2015, nos indicó el porcentaje de participación de las ventas según el segmento del vehículo, el mismo que puede ser observado en la figura 29 y para nuestro caso el 24.10% de unidades vendidas de H – Motors corresponden a vehículos que gravan salvaguardias, mientras que A – Motors representa el 8.90%

Tabla 38 Participación de las ventas de vehículos según su segmento año 2015

Tipo de vehículos	H - Motors	A - Motors
Automóviles	54.10%	44.20%
Suv's	21.80%	46.90%
Camiones	12.80% (*)	6.90% (*)
Van's	8.70% (*)	2.00% (*)
Buses	2.60% (*)	0.00%
Total	100.00%	100.00%

Nota. Información tomada de "Anuario, AEADE 2015"

(*) Vehículos que aplican salvaguardias.

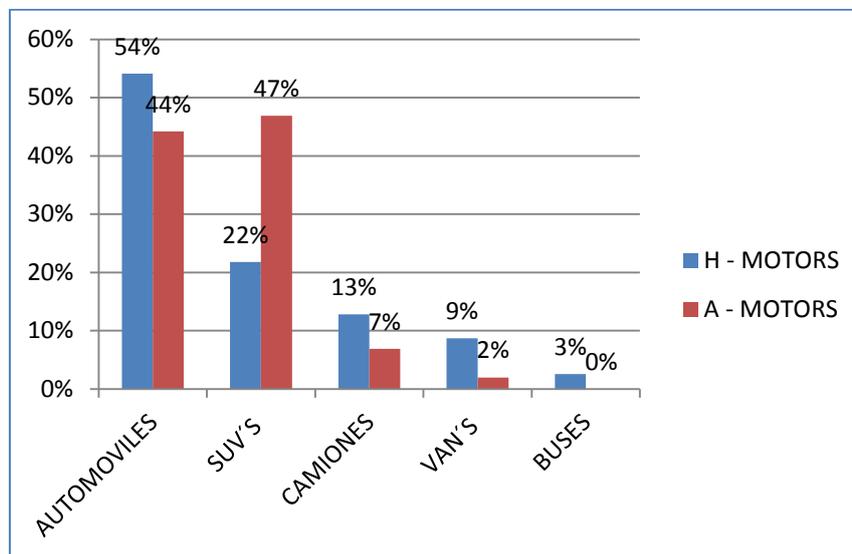


Figura 29 Participación de las ventas de vehículos según su segmento año 2015

Nota. Información tomada de "Anuario, AEADE 2015"

Tabla 39 Estado de resultado integral de H-Motors y A-Motors datos reales año 2015

	Estado de Resultados Integrales Año 2015				Total	
	H - Motors	%	A - Motors	%	H-Motors – A-motors Valor	%
+ Ventas netas	\$ 17,151,760.82	100.00%	\$ 82,535,189.00	100.00%	\$ 99,686,949.82	100.00%
- Costo de ventas	\$ 15,057,963.49	87.79%	\$ 70,784,212.00	85.76%	\$ 85,842,175.49	86.11%
= Utilidad bruta	\$ 2,093,797.33	12.21%	\$ 11,750,977.00	14.24%	\$ 13,844,774.33	13.89%
- Gastos administrativos y generales	\$ 1,964,758.08	11.46%	\$ 6,970,435.00	8.45%	\$ 8,935,193.08	8.96%
= Utilidad operativa	\$ 129,039.25	0.75%	\$ 4,780,542.00	5.79%	\$ 4,909,581.25	4.92%
- Gastos financieros	\$ 414,542.64	2.42%	\$ 307,127.00	0.37%	\$ 721,669.64	0.72%
+ Otros ingresos	\$ 802,152.24	4.68%	\$ 800,855.00	0.97%	\$ 1,603,007.24	1.61%
- Otros egresos	\$ 507,562.97	2.96%	\$ 463,424.00	0.56%	\$ 970,986.97	0.97%
- Participación a empleados	\$ 1,362.88	0.01%	\$ 721,626.90	0.87%	\$ 722,989.78	0.73%
- Impuesto a la renta	\$ 1,699.06	0.01%	\$ 899,628.20	1.09%	\$ 901,327.26	0.90%
= Utilidad neta	\$ 6,023.94	0.04%	\$ 3,189,590.90	3.86%	\$ 3,195,614.84	3.21%

Nota: Información tomada de la Superintendencia de Compañías

En la tabla 39, se refleja los datos reales de los Estados Financieros del año 2015, para conocer la incidencia de las salvaguardias hacia estas concesionarias se realizaron los siguientes cálculos:

Tabla 40 Ventas estimadas de vehículos con salvaguardias, año 2015

Detalle	H- Motors	%	A- Motors	%
Ventas netas	\$17,151,760.82	100.00%	\$82,535,189.00	100.00%
Venta de vehículos	\$13,035,338.22	76.00%	\$61,901,391.75	75.00%
Vehículos con salvaguardias	\$ 3,141,516.51	24.10%	\$ 5,509,223.87	8.90%

Nota: Información tomada de la investigación

En la tabla 40 se detallan las ventas netas de la empresas, para H-Motors se tomará el 76% que corresponden a la venta de vehículos y de ese valor se tomará el 24.10% correspondiente a la ventas de vehículos que gravan salvaguardias. Para la empresa A – Motors se tomará el 75% de las ventas netas y de ese resultado se tomará el 8.90% por ventas de vehículos que gravan salvaguardias.

Para determinar la incidencia de las salvaguardias, se determinó el costo que hubieran tenido los vehículos si no se hubiera aplicado esta media; obteniendo el siguiente resultado:

Tabla 41 Costo de venta estimado de vehículos con salvaguardias, año 2015

H-Motors	Salvaguardias		Sin Salvaguardias	
Venta de vehículos	\$ 3,141,516.51	100.00%	\$ 3,141,516.51	100.00%
Costo de venta	\$ 2,758,016.59	87.79%	\$ 2,404,281.83	76.53%
Utilidad bruta	\$ 383,499.92	12.21%	\$ 737,234.68	23.47%
A-Motors	Salvaguardias		Sin Salvaguardias	
Venta de vehículos	\$ 5,509,223.87	100.00%	\$ 5,509,223.87	100.00%
Costo de venta	\$ 4,724,846.15	85.76%	\$ 4,104,507.54	74.50%
Utilidad bruta	\$ 784,377.71	14.24%	\$ 1,404,716.32	25.50%

Nota: Información tomada de la investigación

En la tabla 41, el costo representó el 87.79% sobre el total de las ventas de vehículos con salvaguardias de la empresa H-Motors y el 85.76% para la empresa A-Motors, si no se consideran la sobretasa arancelaria; el costo hubiera bajado a 76.53% y 74.50% respectivamente para cada compañía. Cabe mencionar que la reducción del 11.26% en el costo de venta es el resultado del nuestro análisis realizado en la tabla 35.

Si no hubieran aplicado las salvaguardias hacia los vehículos de transporte pesados, las empresas H-Motors y A-Motors hubieran obtenido una utilidad bruta de USD 784,377.71 y USD 1,404,716.32 respectivamente.

Con los cálculos realizados en la tabla 41, se efectuó la proyección de los Estados Financieros del año 2015 de las empresas citadas para conocer los resultados sin la aplicación de las salvaguardias y por el cual se realizaran los siguientes cuadros comparativos:

Tabla 42 H-Motors comparativo del Estado de Resultados Integrales, datos reales y cifras proyectadas año 2015

H - Motors Estado de Resultados Integrales, Año 2015 Vs Proyectado(*)					
Detalle	2015(*)	%	2015	%	Diferencia
+ Ventas netas	\$ 17,151,760.82	100.00%	\$ 17,151,760.82	100.00%	
- Costo de ventas	\$ 14,704,228.73	85.73%	\$ 15,057,963.49	87.79%	
= Utilidad bruta	\$ 2,447,532.09	14.27%	\$ 2,093,797.33	12.21%	
- Gastos administrativos y generales	\$ 1,964,758.08	11.46%	\$ 1,964,758.08	11.46%	
= Utilidad operativa	\$ 482,774.01	2.81%	\$ 129,039.25	0.75%	\$ 315,572.50
- Gastos financieros	\$ 414,542.64	2.42%	\$ 414,542.64	2.42%	
+ Otros ingresos	\$ 802,152.24	4.68%	\$ 802,152.24	4.68%	
- Otros egresos	\$ 507,562.97	2.96%	\$ 507,562.97	2.96%	
- Participación a empleados	\$ 54,423.10	0.32%	\$ 1,362.88	0.01%	\$ 47,335.88
- Impuesto a la renta	\$ 67,847.46	0.40%	\$ 1,699.06	0.01%	\$ 59,012.06
= Utilidad neta	\$ 240,550.08	1.40%	\$ 6,023.94	0.04%	\$ 209,224.57

Nota: Información tomada de Superintendencia de Compañías

(*) Cifras proyectadas sin la aplicación de salvaguardias

Tabla 43 A-Motors comparativo del Estado de Resultados Integrales datos reales y cifras proyectadas año 2015

A - Motors Estado de Resultados Integrales, Año 2015 Vs Proyectado(*)					
Detalle	2015(*)	%	2015	%	Diferencia
+ Ventas netas	\$ 82,535,189.00	100.00%	\$ 82,535,189.00	100.00%	
- Costo de ventas	\$ 70,163,873.39	85.01%	\$ 70,784,212.00	85.76%	
= Utilidad bruta	\$ 12,371,315.61	14.99%	\$ 11,750,977.00	14.24%	
- Gastos administrativos y generales	\$ 6,970,435.00	8.45%	\$ 6,970,435.00	8.45%	
= Utilidad operativa	\$ 5,400,880.61	6.54%	\$ 4,780,542.00	5.79%	\$ 620,338.61
- Gastos financieros	\$ 307,127.00	0.37%	\$ 307,127.00	0.37%	
+ Otros ingresos	\$ 800,855.00	0.97%	\$ 800,855.00	0.97%	
- Otros egresos	\$ 463,424.00	0.56%	\$ 463,424.00	0.56%	
- Participación a empleados	\$ 814,677.69	0.99%	\$ 721,626.90	0.87%	\$ 93,050.79
- Impuesto a la renta	\$ 1,015,631.52	1.23%	\$ 899,628.20	1.09%	\$ 116,003.32
= Utilidad neta	\$ 3,600,875.39	4.36%	\$ 3,189,590.90	3.86%	\$ 411,284.50

Nota: Información tomada de Superintendencia de Compañías

(*) Cifras proyectadas sin la aplicación de salvaguardias

Tabla 44 H-Motors comparativo del Estado de Situación Financiera datos reales y cifras proyectadas año 2015

Estado de Situación Financiera				
ACTIVOS	2015(*)	%	2015	%
Efectivo y equivalentes al efectivo	\$ 2,077.08	0.01%	\$ 2,077.08	0.01%
Cuentas y Documentos por cobrar Re.	\$ 2,874,315.45	17.73%	\$ 2,639,789.30	16.52%
Cuentas y Documentos por cobrar No Re.	\$ 2,879,305.03	17.76%	\$ 2,879,305.03	18.02%
Activos por Impuestos Corrientes	\$ 49,689.73	0.31%	\$ 49,689.73	0.31%
Inventarios	\$ 2,807,800.85	17.32%	\$ 2,807,800.85	17.57%
Otros Activos Corrientes	\$ 260,415.94	1.61%	\$ 260,415.94	1.63%
Provisiones	(\$ 166,258.11)	-1.03%	(\$ 166,258.11)	-1.04%
Activos Corrientes	\$ 8,707,345.97	53.70%	\$ 8,472,819.82	53.02%
Propiedad Planta y Equipo	\$ 7,495,718.04	46.22%	\$ 7,495,718.04	46.90%
Activo Fijo Neto	\$ 7,495,718.04	46.22%	\$ 7,495,718.04	46.90%
Activos Intangibles	\$ 12,801.34	0.08%	\$ 12,801.34	0.08%
Activos No Corrientes	\$ 12,801.34	0.08%	\$ 12,801.34	0.08%
TOTAL ACTIVOS	\$ 16,215,865.35	100.00%	\$ 15,981,339.20	100.00%
PASIVO-PATRIMONIO				
Cuentas y doc. Por paga No Relacionadas	\$ 4,456,846.79	57.20%	\$ 4,456,846.79	58.98%
Obligaciones con Instituciones Financieras	\$ 1,603,131.96	20.58%	\$ 1,603,131.96	21.21%
Beneficios a empleados	\$ 196,247.28	2.52%	\$ 196,247.28	2.60%
Impuestos por pagar	\$ 20,787.61	0.27%	\$ 20,787.61	0.28%
Anticipo clientes	\$ 577,510.78	7.41%	\$ 577,510.78	7.64%
Otros Pasivos	\$ 78,584.02	1.01%	\$ 78,584.02	1.04%
Pasivos Corrientes	\$ 6,933,108.44	88.99%	\$ 6,933,108.44	91.75%
Obligaciones con Instituciones Financieras	\$ 1,332,177.19	17.10%	\$ 1,332,177.19	17.63%
Obligaciones Beneficios a Empleados	\$ 159,427.13	2.05%	\$ 159,427.13	2.11%
Total Pasivo No Corriente	\$ 1,491,604.32	19.14%	\$ 1,491,604.32	19.74%
Total Pasivo	\$ 8,424,712.76	51.95%	\$ 8,424,712.76	52.72%
Capital Social	\$ 1,900,000.00	24.39%	\$ 1,900,000.00	25.14%
Reserva Legal y Facultativa	\$ 473,132.18	6.07%	\$ 473,132.18	6.26%
Superávit Re expresión	\$ 3,448,733.24	44.26%	\$ 3,448,733.24	45.64%
Resultados Acumulados y del Ejercicio	\$ 1,969,287.17	25.28%	\$ 1,734,761.02	22.96%
Total Patrimonio	\$ 7,791,152.59	48.05%	\$ 7,556,626.44	47.28%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	\$ 16,215,865.35	100.00%	\$ 15,981,339.20	100.00%

Nota: Información tomada de Superintendencia de Compañías

(*) Cifras proyectadas sin la aplicación de salvaguardias

Tabla 45 A-Motors comparativo del Estado de Resultados Integrales datos reales y cifras proyectadas año 2015

Estado de Situación Financiera				
ACTIVOS	2015(*)	%	2015	%
Efectivo y equivalentes al efectivo	\$ 1,687,703.39	5.35%	\$ 1,687,703.39	5.42%
Cuentas y Documentos por cobrar Re.	\$ 916,130.28	2.90%	\$ 504,845.78	1.62%
Cuentas y Documentos por cobrar No Re.	\$ 6,290,304.10	19.93%	\$ 6,290,304.10	20.20%
Inventarios	\$ 14,485,853.10	45.91%	\$ 14,485,853.10	46.51%
Otros Activos Corrientes	\$ 231,957.08	0.74%	\$ 231,957.08	0.74%
Provisiones	(\$ 78,548.57)	-0.25%	(\$ 78,548.57)	-0.25%
Activos Corrientes	\$ 23,533,399.38	74.58%	\$ 23,122,114.88	74.24%
Propiedad Planta y Equipo	\$ 6,658,673.39	21.10%	\$ 6,658,673.39	21.38%
Activo Fijo Neto	\$ 6,658,673.39	21.10%	\$ 6,658,673.39	21.38%
Activos Intangibles	\$ 1,363,554.13	4.32%	\$ 1,363,554.13	4.38%
Activos No Corrientes	\$ 1,363,554.13	4.32%	\$ 1,363,554.13	4.38%
TOTAL ACTIVOS	\$ 31,555,626.90	100.00%	\$ 31,144,342.40	100.00%
PASIVO-PATRIMONIO				
Cuentas y doc. Por paga Relacionadas	\$ 6,857,767.46	56.57%	\$ 6,857,767.46	36.05%
Cuentas y doc. Por paga No Relacionadas	\$ 725,564.38	5.99%	\$ 725,564.38	3.81%
Obligaciones emitidas corrientes	\$ 2,000,000.00	16.50%	\$ 2,000,000.00	10.51%
Beneficios a empleados	\$ 1,023,783.80	8.45%	\$ 1,023,783.80	5.38%
Impuestos por pagar	\$ 292,164.95	2.41%	\$ 292,164.95	1.54%
Anticipo clientes	\$ 990,343.20	8.17%	\$ 990,343.20	5.21%
Pasivos Corrientes	\$ 11,889,623.79	98.08%	\$ 11,889,623.79	62.51%
Obligaciones Beneficios a Empleados	\$ 232,940.43	1.92%	\$ 232,940.43	1.22%
Total Pasivo No Corriente	\$ 232,940.43	1.92%	\$ 232,940.43	1.22%
Total Pasivo	\$ 12,122,564.22	38.42%	\$ 12,122,564.22	38.92%
Capital Social	\$ 9,380,000.00	29.73%	\$ 9,380,000.00	49.31%
Reserva Legal y Facultativa	\$ 7,552,141.10	23.93%	\$ 7,552,141.10	39.70%
Superávit Re expresión	\$ 0.00	0.00%	\$ 0.00	0.00%
Resultados Acumulados y del Ejercicio	\$ 2,500,921.58	12.87%	\$ 2,089,637.08	10.99%
Total Patrimonio	\$ 19,433,062.68	61.58%	\$ 19,021,778.18	61.08%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	\$ 31,555,626.90	100.00%	\$ 31,144,342.40	100.00%

Nota: Información tomada de Superintendencia de Compañías

(*) Cifras proyectadas sin la aplicación de salvaguardias

Para el análisis de los indicadores de rentabilidad para estas empresas se tomaron las fórmulas que detallan su significado de la página web de la Superintendencia de Compañías y los datos de sus estados financieros.

- Rentabilidad Bruta
- Rentabilidad Operacional
- Rentabilidad Neta
- ROE
- ROA

4.4. Indicadores de Rentabilidad

4.4.1. Margen Bruto

$$\text{Margen Bruto} = \frac{\text{Ventas} - \text{Costo de Ventas}}{\text{Ventas}}$$

Tabla 46 Índice rentabilidad bruta de H-Motors y A-Motors

	2015 (*)	2015	2014
H – MOTORS	14.27%	12.21%	9.71%
A – MOTORS	14.99%	14.24%	12.33%

Nota: Información tomada de Superintendencia de Compañías

(*) Cifras proyectadas sin la aplicación de salvaguardias

El margen bruto en el año 2015 fue mayor al del año 2014, lo que nos permite saber que ambas concesionarias fueron eficientes al manejar sus costos, sin embargo sin la aplicación de las salvaguardias el margen bruto hubiera aumentado para H-Motors en 14.27% y A-Motors en 14.99% frente a los 12.21% y 14.24% que registraron respectivamente durante el 2015.

4.4.2. Margen Operacional

$$\text{Margen Operacional} = \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Ventas}}$$

Tabla 47 Índice rentabilidad operacional de H-Motors y A-Motors

	2015 (*)	2015	2014
H – MOTORS	2.81%	0.75%	1.68%
A – MOTORS	6.54%	5.79%	6.33%

Nota: Información tomada de Superintendencia de Compañías

(*) Cifras proyectadas sin la aplicación de salvaguardias

Ambas concesionarias registrando una disminución en su margen operacional durante el año 2015 en comparación al año anterior por la aplicación de las salvaguardias a los vehículos pesados o de pasajeros.

H-Motors hubiera obtenido un margen operacional del 2.81% y A-Motors el 6.54% sin la aplicación de las salvaguardias, sin embargo obtuvieron 0.75% y 5.79% respectivamente.

4.4.3. Rentabilidad Neta de Ventas (Margen Neto)

$$\text{Margen Neto} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}}$$

Tabla 48 Índice rentabilidad neta de H-Motors y A-Motors

	2015 (*)	2015	2014
H – MOTORS	1.40%	0.04%	1.39%
A – MOTORS	4.36%	3.86%	4.15%

Nota: Información tomada de Superintendencia de Compañías

(*) Cifras proyectadas sin la aplicación de salvaguardias

En el año 2015 el margen neto de H-Motors fue del 0.04% y de A-Motors el 3.86% ambas empresas registraron una disminución en comparación al año 2014, con la proyección realizada sin la aplicación de las salvaguardias, ambas compañías hubieran obtenido un margen similar o mayor al del año 2014. H-Motors hubiera registrado un margen neto del 1.40% y A-Motors del 4.36%

4.4.4. Rentabilidad Operacional del Patrimonio

$$\text{ROE} = \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Patrimonio}}$$

Tabla 49 Índice rentabilidad ROE de H-Motors y A-Motors

	2015 (*)	2015	2014
H – MOTORS	6.20%	1.71%	7.43%
A – MOTORS	27.79%	25.13%	39.93%

Nota: Información tomada de Superintendencia de Compañías

(*) Cifras proyectadas sin la aplicación de salvaguardias

El ROE en el año 2015 de H-Motors fue del 1.71% y de A-Motors el 25.13% ambas empresas registraron una disminución significativa en comparación al año 2014, con la proyección realizada sin la aplicación de las salvaguardias, sus índices hubieran aumentado. H-Motors hubiera obtenido el 6.20% y A-Motors el 27.79%

4.4.5. Rentabilidad neta del activo (Dupont)

$$\text{Rentabilidad neta del Activo} = \frac{\text{Utilidad neta}}{\text{Ventas}} \times \frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Total}}$$

Tabla 50 Índice rentabilidad ROA de H-Motors y A-Motors

	2015(*)	2015	2014
H – MOTORS	1.48%	0.04%	2.54%
A – MOTORS	11.41%	10.24%	14.97%

Nota: Información tomada de Superintendencia de Compañías

(*) Cifras proyectadas sin la aplicación de salvaguardias

El ROA en el año 2015 de H-Motors fue del 0.04% y de A-Motors el 10.24% ambas empresas registraron una disminución significativa en comparación al año 2014, con la proyección realizada sin la aplicación de las salvaguardias, sus índices hubieran aumentado. H-Motors hubiera registrado 1.48% y A-Motors el 11.41%

A continuación realizaremos un resumen sobre los problemas y consecuencias que se determinaron en el presente tema de investigación, por lo que efectuamos recomendaciones y sus beneficios que obtendrían el sector automotriz y el Gobierno Central:

Problema	Consecuencias	Recomendación	Beneficios
Incremento de impuestos	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento en el precio de venta • Disminución de la demanda • Baja recaudación tributaria 	El Gobierno Central permita participar al sector automotriz en la toma de decisiones previo a la aprobación de una ley o medida que afecte a este sector.	<ul style="list-style-type: none"> • Menor impacto en el precio de venta. • Generación de empleos.
Restricción en la importación	<ul style="list-style-type: none"> • Carencia de inventario • Menor variedad en vehículos • La oferta no satisface a la demanda 	El Gobierno Central permitan que las empresas del sector automotriz, mediante alianzas comerciales cedan o compartan sus cupos para importar	<ul style="list-style-type: none"> • Satisfacción a la demanda • Generación de empleos.
Baja rentabilidad	<ul style="list-style-type: none"> • Menor inversión privada lo que causa un decrecimiento económico al país. 	Las empresas deben ser eficientes en sus costos fijos	<ul style="list-style-type: none"> • Márgenes de ganancia que satisface al inversionista. • Generación de empleos.
Menor demanda en vehículos importados.	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento en la compra de vehículos usados. • Sobrevaloración en los precios de vehículos usados. 	Fomentar las ventas de vehículos que tengan una menor carga tributaria.	<ul style="list-style-type: none"> • Mayor ingreso en las empresas y precios de venta acorde al mercado.

Conclusiones

- De acuerdo al análisis comparativo realizado en cada uno de los indicadores de esta investigación, se afirma que los impuestos a los vehículos importados causan menor rentabilidad en las empresas del sector automotriz, dado que al proyectar los resultados sin salvaguardias dichos indicadores de rentabilidad neta aumentan en las dos empresas donde se realizó el análisis
- 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
- Un nuevo impuesto llamado salvaguardias con una tarifa del 45% hacia los vehículos pesados, generó un costo adicional por concepto de impuestos hacia la importación e incidió directamente en la base imponible para el cálculo del ICE e IVA, generando que estos impuestos también se incrementaran, de tal manera genera un alza de precio con márgenes de ganancias mínimos.
- La vigencia de un ICE con tarifa escalonado y una sobretasa arancelaria genera que el vehículo en el Ecuador se encuentren sobrevalorados en comparación a los vehículos que se comercializan en los países vecinos como Perú y Colombia.

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.
- Fomentar la venta de vehículos híbridos o eléctricos, debido a que poseen la 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.
- El sector automotriz mediante la Asociación de Empresas del Sector Automotriz – AEADE deberán mantener diálogos constantes con el Gobierno Central con el fin de mejorar las relaciones y obtener beneficios como subsidios que ayuden al sector a restablecer sus operaciones.
- El Gobierno Central debería analizar sobre los impuestos y su forma de cálculo que se les aplica a los vehículos importados para que los precios de venta se encuentren acorde con los países de la región favoreciendo tanto la importación como la exportación de vehículos en el Ecuador.

Glosario de Términos

Precio de venta, es el valor que se le asigna a un producto expresado en dinero e indica el monto que deberá tener el comprador para adquirirlo.

Vehículos híbridos, es un bien que utiliza un sistema combinado de motor, uno de combustión interna y otro de uno o varios motores eléctricos.

Indicadores, en términos financieros se definen como la extracción de cifras en los estados financieros de una empresa.

Proyección, en las finanzas se lo define como una herramienta que permite observar los números que se pretenden alcanzar en el futuro de una empresa.

Desarrollo económico, es la capacidad que tiene un país o región para generar riqueza para darle bienestar social y económico a sus habitantes.

Devaluación monetaria, es una medida que aplican los países que poseen moneda propia y consiste en disminuir el valor de su moneda respecto a otras monedas extranjeras con el fin de equilibrar su balanza de pagos.

Inversiones, es un término económico relacionado con el ahorro y la suspensión del consumo o gasto.

Gobierno Central, se define como el conjunto de entidades públicas que operan en una región de acuerdo a la constitución y leyes aprobadas por el poder ejecutivo.

Sobrevaloración, es otorgar un valor superior a un objeto que no lo tiene por sus características o condición.

Referencias Bibliográficas

- [LORTI], 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+\(IACV\).pdf](http://www.sri.gob.ec/DocumentosAlfrescoPortlet/descargar/a2d9e000-58d0-424d-b7e2-6ec0b7d270e3/Ley+del+Impuesto+Ambiental+a+la+Contaminaci%F3n+Vehicular+(IACV).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.

Anexos

Anexo 1 Extracto de la Resolución No. 66 estableciendo la restricción cuantitativa y por valor a los vehículos importados.

RUC	Consignatario	Partida Arancelaria	Cuota Anual en dólares (FOB)	Cuota Anual en Unidades
1791739205001	AEKIA S.A.	8703229090	13,725,741.40	2,412
		8703239090	16,213,516.90	1,674
		8703241090	192,577.70	9
		8703249090	883,137.50	55
		8703319090	8,302.00	1
		8703329090	2,130,240.00	210
		8703331090	86,800.00	4
		8703339090	41,048.00	2
0190007510001	ALMACENES JUAN ELJURI CIA. LTDA.	8703210090	266,433.30	71
		8703241090	31,780.00	1
1790360741001	ALVAREZ BARBA S.A.	8703231090	68,625.12	2
		8703239090	640,899.67	24
		8703241090	82,971.00	2
		8703249090	61,935.30	1
		8703900091	9,857,208.36	134
1890010705001	AMBACAR CIA. LTDA.	8703210090	506,834.02	107
		8703221090	524,835.85	85
		8703229090	294,249.76	50
		8703231090	241,011.69	28
		8703239090	1,060,627.34	106
		8703329090	59,009.72	5
		8703339090	84,240.80	7
		8703900091	1,305,594.33	27
		8704211090	1,620,369.73	171
1790294757001	AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑIA ANONIMA AUTOFRANCIA C.A.	8703229090	342,612.90	35
		8703239090	701,512.70	51
		8703329090	104,647.90	7

Anexo 2 Extracto de la Resolución No. 011-2015 estableciendo la sobretasa arancelarias
a los vehículos pesados

8701200090	-- Los demás	45%
8701300000	- Tractores de orugas	15%
8702101090	--- Los demás	45%
8702109080	--- En CKD	15%
8702109090	--- Los demás	45%
8702909190	---- Los demás	45%
8702909999	---- Los demás	45%
8703100000	- Vehículos especialmente concebidos para desplazarse sobre nieve; vehículos especiales para transporte de personas en campos de golf y vehículos similares	45%
8703210091	---- Vehículo de tres ruedas	45%
8703210099	---- Los demás	45%
8704100090	-- Los demás	45%
8704219090	---- Los demás	45%
8704221080	---- En CKD	15%
8704221090	---- Los demás	45%
8704222080	---- En CKD	15%
8704222090	---- Los demás	45%
8704229090	---- Los demás	45%
8704230090	--- Los demás	45%
8704319090	---- Los demás	45%
8704321090	---- Los demás	45%
8704322090	---- Los demás	45%
8704329090	---- Los demás	45%
8705100000	- Camiones grúa	45%
8705200000	- Camiones automóviles para sondeo o perforación	45%

Anexo 3 Formato de la entrevista al vendedor de Hyundai

1. ¿Está de acuerdo con las medidas restrictivas que el Gobierno Nacional ha tomado hacia el sector automotriz para limitar la importación de vehículos?
2. En comparación a años anteriores, las ventas de vehículos han disminuido significativamente ¿En su opinión cuál sería el motivo de tal reducción?
3. Con la medida de limitar para importar vehículos ¿Cómo le ha afectado en su trabajo al momento de vender o comercializar un vehículo?
4. ¿Cuál es el impuesto que a su criterio ha encarecido o sobrevalorado el precio a los vehículos importados?
5. ¿Qué vehículos se venden con mayor facilidad: los importados o los ensamblados en el país o los usados? ¿Por qué?
6. ¿Existió algún tipo de vehículo que se dejó de comercializar por el aumento de impuesto para la importación de vehículos? ¿Por qué?
7. ¿Cómo le afectó económicamente la aplicación de leyes que limitan la importación de vehículos y la creación y modificación en los porcentajes de los impuestos?
8. ¿Qué sucede con los vehículos que no son vendidos
9. ¿Existieron cambios en los beneficios económicos a los empleados por parte de la empresa?
10. A partir de que fecha disponen para la venta vehículos del año siguiente

Anexo 4 Formato de la entrevista al gerente de Galarmobil

1. ¿Qué ventajas ha tenido el sector automotriz por la aplicación de leyes que limitan importación con el fin de fomentar la producción nacional?
2. ¿Qué desventajas considera a su criterio que ha tenido el sector automotriz durante el Gobierno del Presidente Eco. Rafael Correa Delgado?
3. ¿Cómo ha afectado a la rentabilidad de las empresas el aumento de los impuestos para la importación de vehículos?
4. ¿De qué manera el nuevo método para calcular el impuesto ICE ha perjudicado en las ventas de vehículos importados?
5. ¿Cuál fue el comportamiento de las ventas y su rentabilidad de la compañía durante el año 2015 en relación con el 2014?
6. ¿Cuál sería su recomendación para que el sector automotriz logre aumentar sus ventas y su rentabilidad?
7. ¿Cuál es el impacto económico hacia la empresa ante la aplicación de salvaguardias hacia los vehículos importados?
8. ¿Qué estrategias realizó la empresa para captar clientes?
9. En términos de porcentajes en cuanto se disminuyó la importación de vehículos de la empresa.
10. ¿Los impuestos que se aplican hacia la importación de vehículos son transferidos directamente a precio final del producto?
11. Considera que dada la crisis económica del país por la caída del precio del petróleo, el incremento de los impuestos en los vehículos es la única opción que tuvo el gobierno para recaudar más dinero.

Anexo 5 Formato de la encuesta realizada a la ciudadanía en general.

1. ¿Tiene conocimiento sobre los impuestos que se aplican hacia la importación de vehículos? SI () NO ()
2. ¿Conoce cuantos impuestos gravan los vehículos para ingresar al país? SI ()NO ()
3. ¿Está de acuerdo con la creación de impuestos hacia los vehículos a fin de proteger el medio ambiente? SI ()NO ()
4. ¿Está de acuerdo que se restrinjan la importación de vehículos con el objetivo de fomentar la producción nacional? SI ()NO ()
5. ¿Conoce los requisitos que debe realizar para importar un vehículo? SI ()NO ()
6. ¿Considera que los precios de los vehículos ensamblados en el país son económicos y accesibles en comparación a vehículos importados? SI ()NO ()
7. Considera que los impuestos del sector automotriz son:
Altos
Normales
Bajos
8. Cree usted que los impuestos que pagan los vehículos han afectado las ventas y la rentabilidad de estos negocios SI ()NO ()
9. Considera usted que los impuestos que gravan a los vehículos han generado un mayor desempleo en el Ecuador SI ()NO ()
10. ¿Cuál de estos impuestos considera usted que deberían eliminarse en los vehículos?
IVA – ICE – ISD – ARANCEL – FODINFA – SALVAGUARDIAS
11. Cree usted que las empresas del sector automotriz aportan al desarrollo económico del país. SI ()NO ()

Anexo 6 Formato del método de la observación en la concesionaria Vallejo Araujo.

Rasgos a Observar	Si	No	Comentario
Los vehículos que mantienen a la venta pertenecen al año en cuso.			
Existen promociones en donde la empresa asume algún tipo impuesto.			
Las cotizaciones que realizan los vendedores detallan los impuestos que deberá pagar el cliente.			
Los precios de los vehículos que se encuentran a la vista del cliente incluye el valor de los impuestos.			
Existen para la venta, vehículos de años anteriores nuevos.			
En las facturas se detallan el porcentaje y tipo de impuestos que el cliente debe pagar.			
Se pueden adquirir vehículos de modelos del año siguiente			
Si un cliente solicita un modelo o color de vehículo que la concesionaria no posee, el vendedor menciona o hace referencia que la indisponibilidad se debe a las restricciones vigentes a las importaciones.			
Se promociona la venta de vehículos híbridos o eléctricos debido a que los que poseen un valor de venta hasta 35 mil no pagan el ICE			
Se observa que los precios de los vehículos ensamblados en el país tienen un precio inferior a los importados.			



**Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil
FACULTAD DE ADMINISTRACIÓN
CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

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

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

**Tutor
MAE. MSc. Ec. INÉS MARÍA ARROBA SALTO**

**Autor
CARLOS ELÍAS AMADOR ZAMBRANO**

Guayaquil, 2017

TEMA

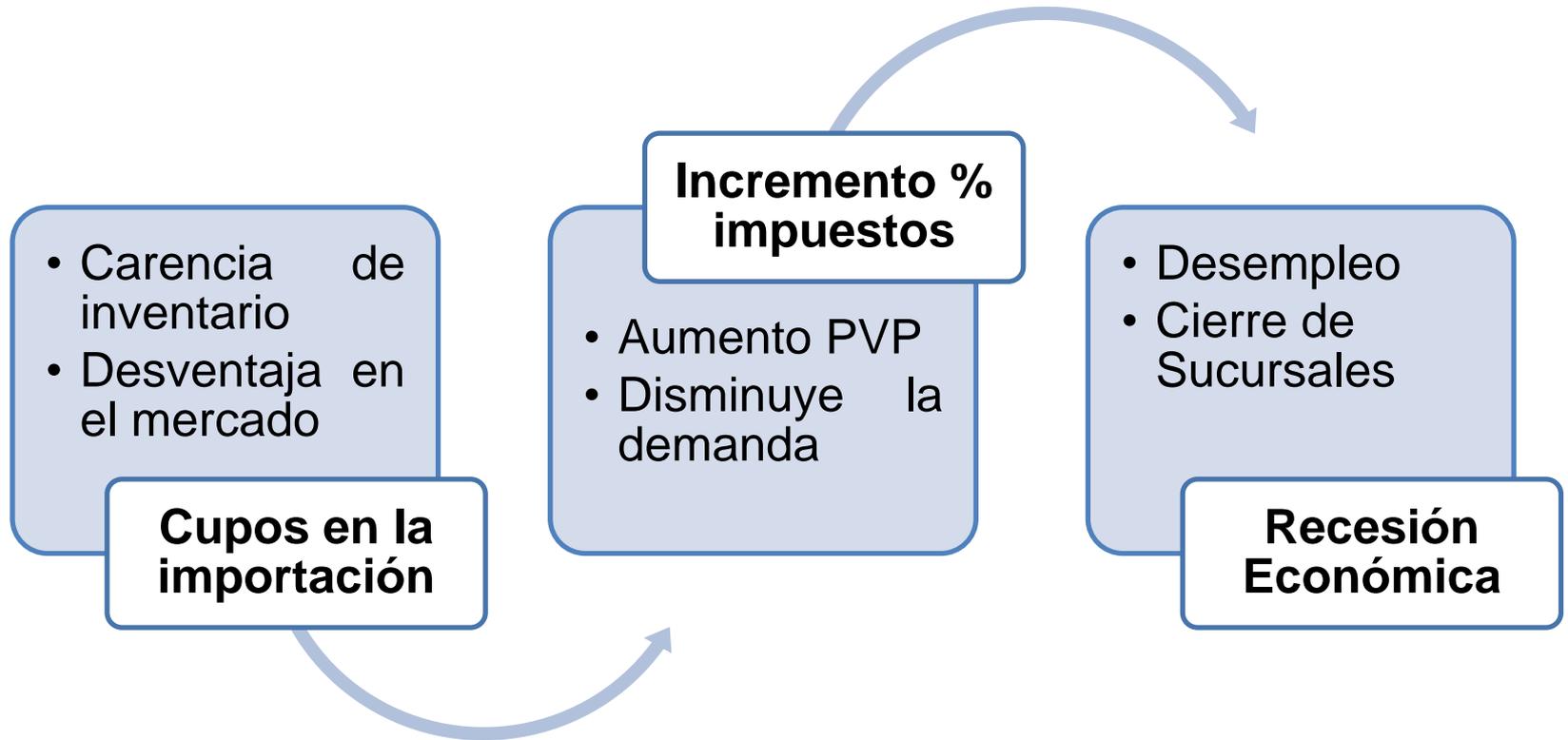
“Los impuestos tributarios de las importaciones de vehículos y su incidencia en la rentabilidad del sector automotriz”



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

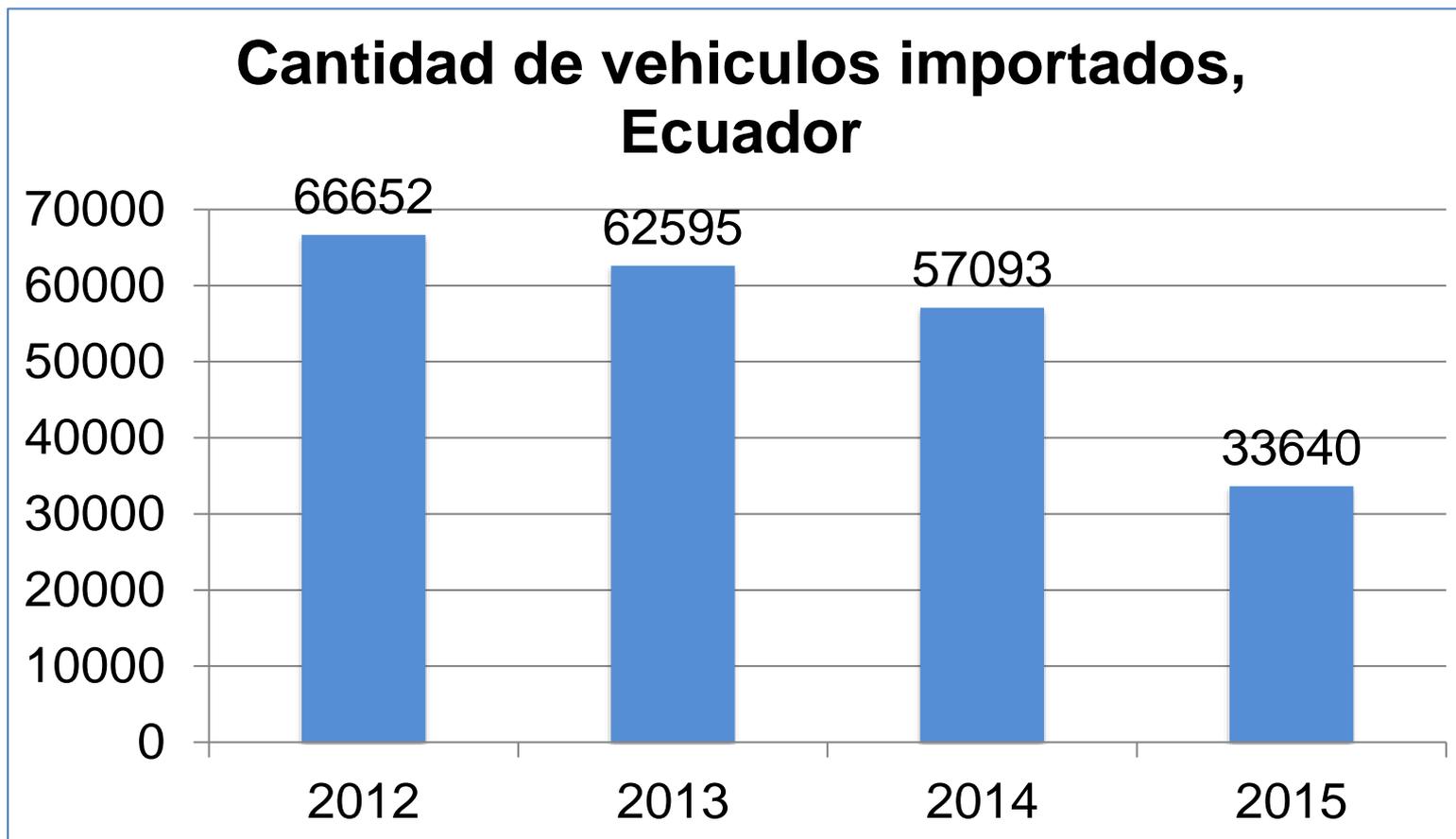
INTRODUCCIÓN

PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

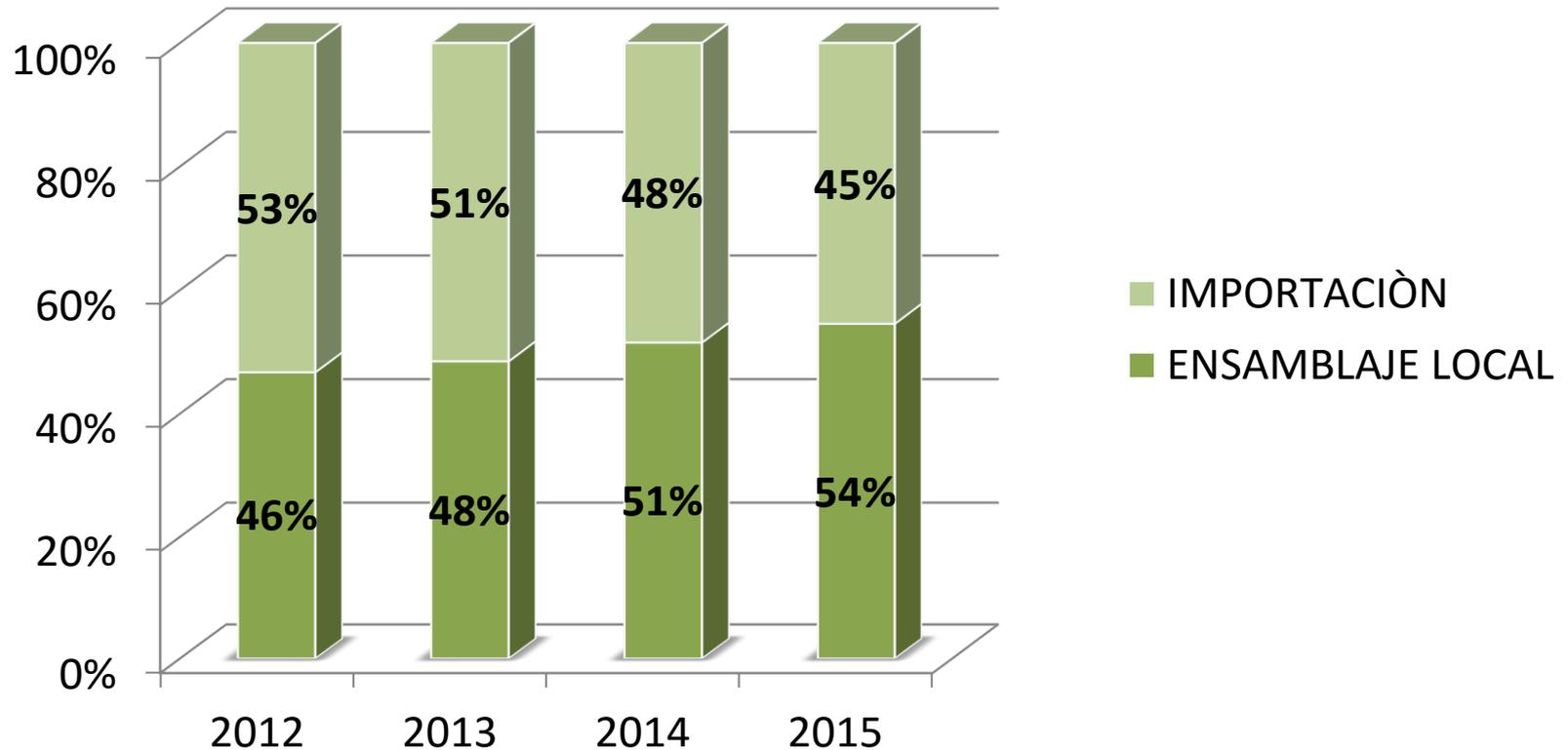
SECTOR AUTOMOTRIZ EN CIFRAS: 2012 AL 2015



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

PARTICIPACIÓN DEL SECTOR AUTOMOTRIZ: 2012 AL 2015

Ventas de vehículos importados y ensamblados



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

FORMULACIÓN DEL PROBLEMA

¿De qué manera los impuestos tributarios para las importaciones de vehículos inciden en la rentabilidad del sector automotriz de la ciudad de Guayaquil?



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

OBJETIVO GENERAL

Analizar los impuestos tributarios en la importación de vehículos y su incidencia en la rentabilidad del sector automotriz.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

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.



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

IDEA A DEFENDER

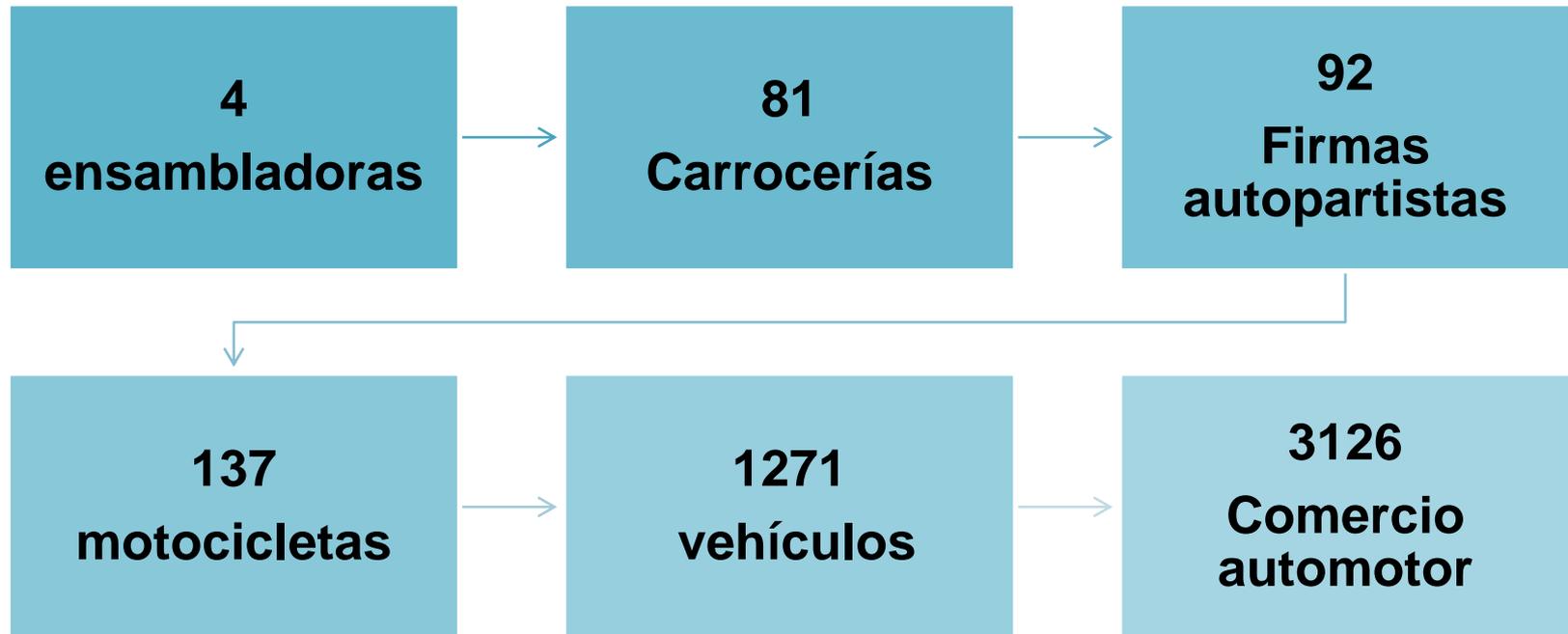
Entre mayor son los impuestos a los vehículos importados, es menor la rentabilidad en las empresas dedicadas a la venta de vehículos.



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

RESEÑA HISTÓRICA

Composición del sector automotriz ecuatoriano



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

BASES TEÓRICAS

Gestión Tributaria

Pacheco (2013):

“Parte fundamental de las políticas públicas la intervención del Estado en la económica”

Régimen Tributario

Constitución (2008):

“Se regirá por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia”

Sistema Tributario

Pallo (2015):

“Instrumento fundamental de la política económica que proporciona recursos al Estado” ...



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

IMPUESTOS EN LA IMPORTACIÓN DE UN VEHÍCULO

Impuesto a la Salida de Divisas - ISD:

- ✓ Impuesto creado en el 2007, con el objetivo de evitar la fuga de dólares en el país.
- ✓ Grava a las transferencias, envío o traslado de divisas que se realicen hacia el exterior.
- ✓ Empezó con una tarifa del 0.5% y en el año 2012 aumentó al 5%.



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

IMPUESTOS EN LA IMPORTACIÓN DE UN VEHÍCULO

Impuesto al Valor Agregado - IVA:

- ✓ Impuesto de mayor recaudación en el país.
- ✓ Grava a todos los bienes de naturaleza corporal en todas sus etapas de comercialización y en los servicios prestado.
- ✓ Existen dos tarifas: 0% y 12%
- ✓ Se grava en dos etapas: durante la importación y sobre la venta.



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

IMPUESTOS EN LA IMPORTACIÓN DE UN VEHÍCULO

Impuesto a los Consumos Especiales - ICE:

- ✓ Impuesto que grava a los bienes o servicios considerados suntuarios o nocivos para una sociedad.
- ✓ Empezó con una tarifa del 5.15% a todos los vehículos, en el 2008 mediante ley su tarifa varía desde 5% hasta el 35% según el precio de venta del vehículo.
- ✓ Año 2011, se establece este impuesto a los vehículos híbridos o eléctricos.



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

TRIBUTO EN LA IMPORTACIÓN DE UN VEHÍCULO

Fondo para el desarrollo de la Infancia – FONDINFA

- ✓ Tarifa del 0.5% a los productos importados.
- ✓ Administrado por el Instituto Nacional del Niño y la Familia – INFA



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

IMPUESTOS EN LA IMPORTACIÓN DE UN VEHÍCULO

Arancel:

- ✓ impuesto que se aplica sobre los bienes importados y exportados.
- ✓ Tarifa del 0% al 35% dependiendo el tipo de vehículo.

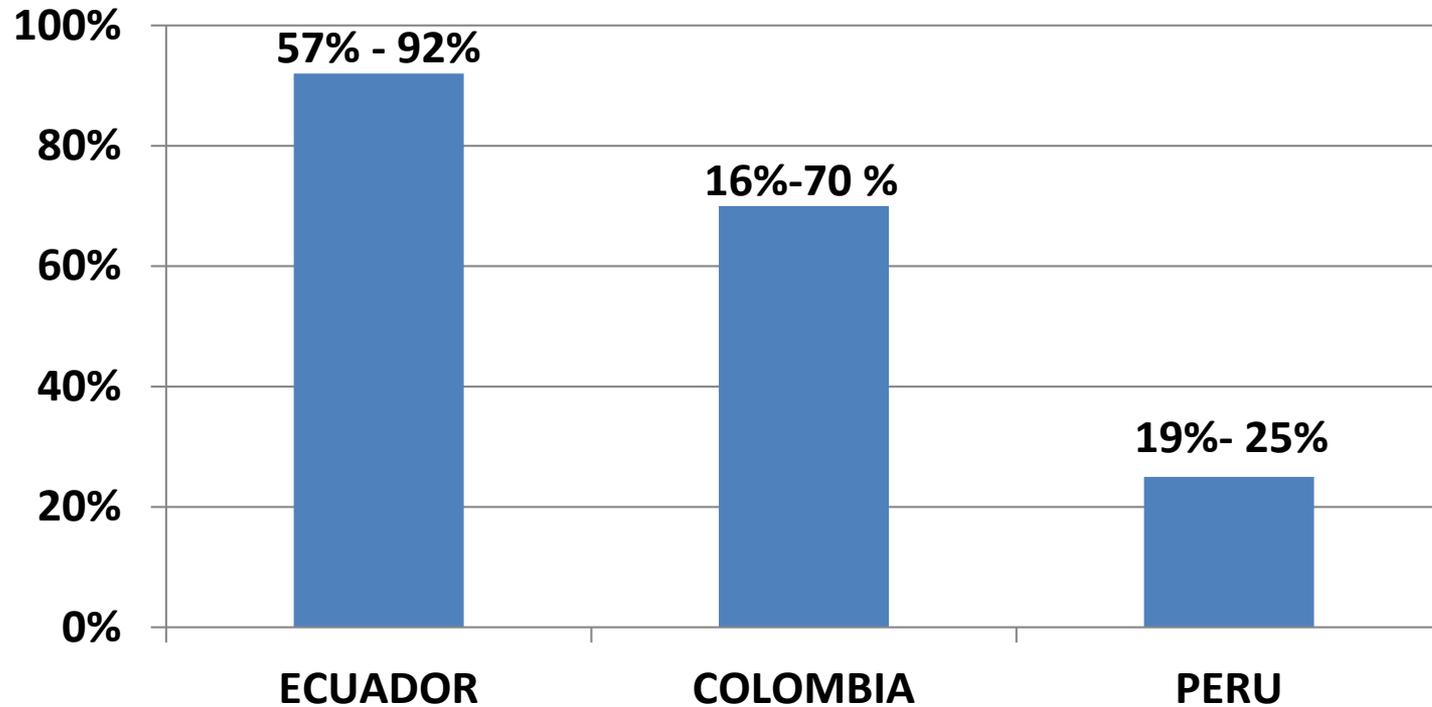
Salvaguardias:

- ✓ Medida arancelaria que se utilizan bajo excepción hacia los acuerdos comerciales.
- ✓ Tarifa del 45% a vehículos de transporte pesado.



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

IMPUESTOS EN LA IMPORTACIÓN DE UN VEHÍCULO REGIÓN ANDINA AÑO 2015



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

OTRAS MEDIDAS QUE AFECTARON AL SECTOR AUTOMOTRIZ

2012

- Se grava IVA e ICE a los vehículos híbridos o eléctricos.

2013

- Se exige doble airbag frontal mediante modificación al Reglamento 034.

2014

- Exigencia de un certificado de reconocimiento como soporte de la declaración aduanera.

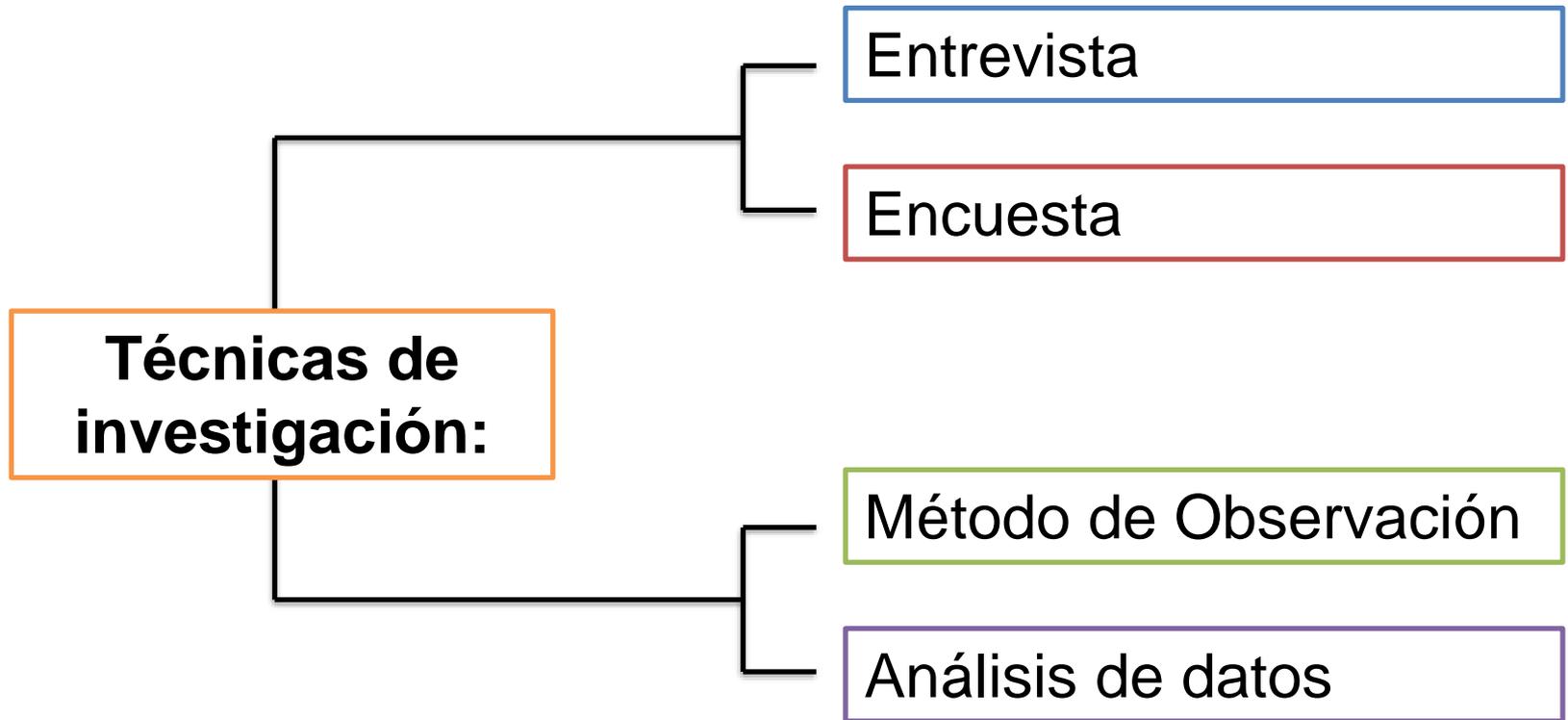
2015

- Se establece un cupo de 40% menos de lo importado en el año 2013.



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN



ANÁLISIS DE ENTREVISTA ASESORA COMERCIAL HYUNDAI



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

PUNTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS DE LA ENTREVISA

POSITIVO

La empresa mantuvo los beneficios económicos hacia los empleados.

La empresa empezó a ensamblar furgonetas y camiones.

Los vehículos disponen de una certificación de calidad.

NEGATIVO

Reducción del 50% en sus ingresos por comisiones internas y externas.

Los clientes prefieren los vehículos importados.

Se dejó de importar modelos de vehículos con mayor demanda.



ANÁLISIS DE ENTREVISTA AL GERENTE GENERAL DE GALARMÓVIL



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

PUNTOS POSITIVOS Y NEGATIVOS DE LA ENTREVISA

POSITIVO

No hubo cierre de establecimientos

Mercadeo directo para ventas al contado

Fábrica asumió las salvaguardias por 6 meses en el 2016.

NEGATIVO

Reducción de personal hasta un 85% en cada punto de venta.

Reducción de ventas en un 50% por falta de inventario.

El margen de ganancia no aumentó por el cupo de importación

CÁLCULO MUESTRA

$$n = \frac{z^2 Npq}{(e^2 (N-1) + z^2 pq)}$$

MUESTRA
599 PERSONAS

POBLACIÓN
204.364 VEHICULOS
MATRICULADOS

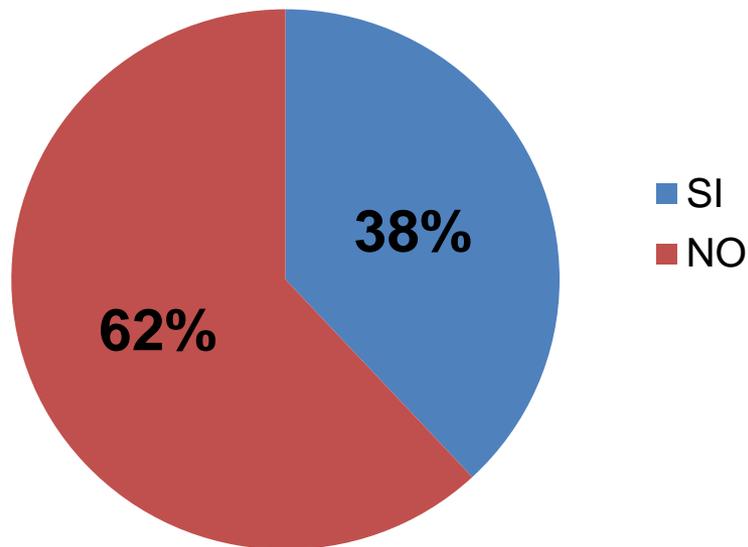


FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

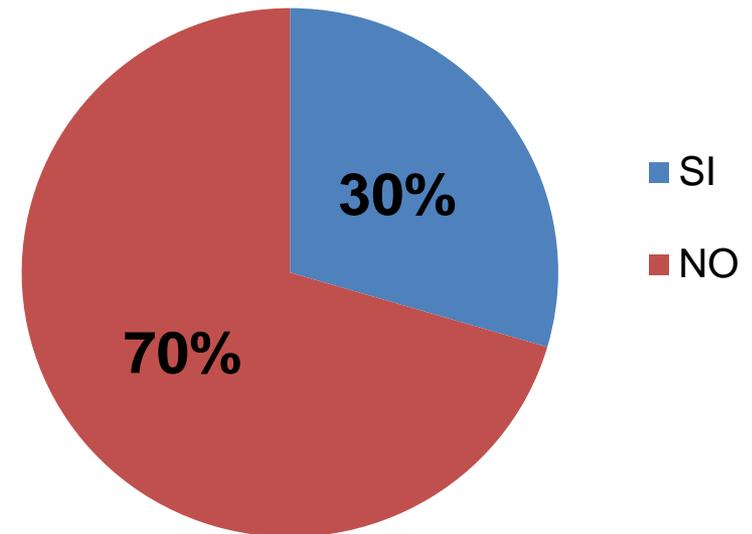
FUENTE: INEC

ANÁLISIS DE LAS ENCUESTAS REALIZADAS AL PÚBLICO (599)

Conocimiento de los impuesto a los vehículos

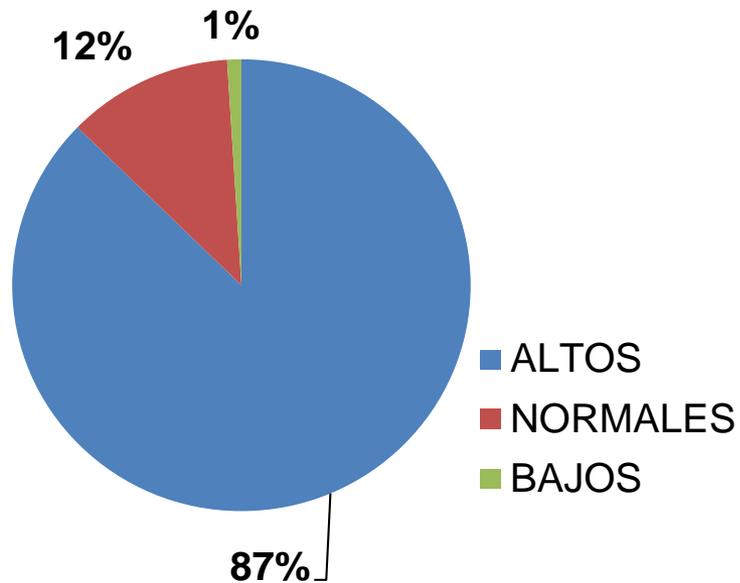


Cuántos impuestos gravan a los vehículos

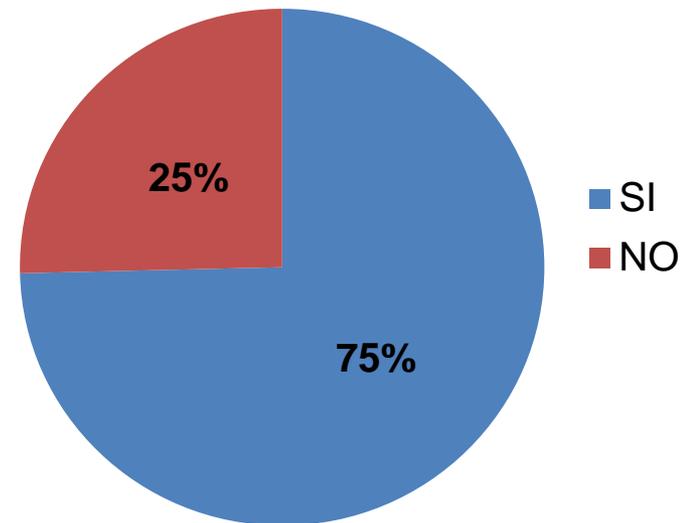


ANÁLISIS DE LAS ENCUESTAS REALIZADAS AL PÚBLICO (599)

Medición de los impuestos al sector automotriz



Impuestos generan desempleo



ANÁLISIS DE LA OBSERVACIÓN, CONCESIONARIA VALLEJO ARAUJO

RASGOS A OBSERVAR	SI	NO	COMENTARIO
Los vehículos que mantienen a la venta son del año en curso	X		
Existen promociones en donde la empresa asume algún tipo de impuesto		X	La empresa asume el costo de la matriculación vehicular
Existe para la venta, vehículos de años anteriores.	X		Línea de camiones del año 2015 y 2016



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

ANÁLISIS OBSERVACIÓN

RASGOS A OBSERVAR	SI	NO	COMENTARIO
Si un cliente solicita un modelo o color de vehículo que la concesionaria no posee, el vendedor menciona o hace referencia que la indisponibilidad se debe a las restricciones vigentes a las importaciones.		X	Al cliente se le indica el tiempo que debe esperar para importar el vehículo.
Se promociona la venta de vehículos híbridos o eléctricos debido a que los que poseen un valor de venta hasta 35 mil no pagan el ICE		X	Solo se comercializa el modelo TAHOE y el precio es de \$105 mil dólares.



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

ANÁLISIS DE CÁLCULO DE IMPUESTOS A VEHÍCULOS IMPORTADOS



PVP	\$73,335.00
PVP sin IVA e ICE	\$48,501.98
Margen Presuntivo	\$49,548.29
Base Imponible	



IMPORTACIÓN VEHICULO PESADO	Tarifa %	Valor
FOB		\$ 20,000.00
Seguro		\$ 317.37
Flete		\$ 1,643.08
CIF		\$ 21,960.46
Ad valorem(a)	35.00%	\$ 7,686.16
Fodinfra	0.50%	\$ 109.80
Salvaguardias	45.00%	\$ 9,882.21
Ex Aduana		\$39,638.63
ICE	35.00%	\$17,341.90
IVA	12.00%	\$6,837.66
ISD	5.00%	\$1,000.00
Total Impuestos		\$42,857.73

ANÁLISIS COMPARATIVO DE CÁLCULO DE IMPUESTOS SIN REFORMAS TRIBUTARIAS (2012), CON (2015) Y SIN SALVAGUARDIAS (2014)

	Salvaguardias (2015).	Sin Salvaguardias (2014).	Sin Reformas Tributarias (2012).
FOB	\$ 20,000.00	\$ 20,000.00	\$ 20,000.00
Flete y seguro	\$ 1,960.46	\$ 1,960.46	\$ 1,960.46
CIF	\$ 21,960.46	\$ 21,960.46	\$ 21,960.46
Ad Valorem	\$ 7,686.16	\$ 7,686.16	\$ 7,686.16
Fodinfra	\$ 109.80	\$ 109.80	\$ 109.80
Salvaguardias	\$ 9,882.21	\$ 0.00	\$ 0.00
Ex Aduana	\$ 39,638.63	\$ 29,756.42	\$ 29,756.42
ICE	\$ 17,341.90	\$ 9,691.14	\$ 1,915.57
ISD	\$ 1,000.00	\$ 1,000.00	\$ 400.00
IVA	\$ 6,837.66	\$ 4,733.71	\$ 3,800.64
Total impuestos	\$ 42,857.73	\$ 23,220.81	\$ 13,912.17

ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA DE LOS IMPUESTOS EN EL PVP, COSTO Y UTILIDAD, AÑOS: 2015, 2014 Y 2012.

	Salvaguardias 2015	% 2015 VS 2014	Sin Salvaguardias 2014	% 2014 VS 2012	Sin Reformas 2012
PVP	\$ 73,335.00	↑ 25.12%	\$ 58,612.00	↑ 10.38%	\$ 53,100.00
PVP sin IVA	\$ 65,477.68		\$ 52,332.14		\$ 47,410.71
Total costo	\$ 57,980.53	↑ 43.35%	\$ 40,447.56	↑ 26.11%	\$ 32,071.99
Utilidad bruta	\$ 7,497.15		\$ 11,884.58		\$ 15,338.72
	11.45%	↓ 11.26%	22.71%	↓ 9.64%	32.35%

H – MOTORS(1)

ESTADOS DE RESULTADOS INTEGRALES

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2015:

Detalle	2015 (2)	%	2015	%
Ventas netas	\$ 17,151,760.82	100.00%	\$ 17,151,760.82	100.00%
Costo de ventas	\$ 14,742,390.99	85.95%	\$ 15,057,963.49	87.79%
Utilidad bruta	\$ 2,409,369.83	14.27%	\$ 2,093,797.33	12.21%
Gastos administrativos y generales	\$ 1,964,758.08	11.46%	\$ 1,964,758.08	11.46%
Utilidad operativa	\$ 444,611.75	2.81%	\$ 129,039.25	0.75%
Gastos financieros	\$ 414,542.64	2.42%	\$ 414,542.64	2.42%
Otros ingresos	\$ 802,152.24	4.68%	\$ 802,152.24	4.68%
Otros egresos	\$ 507,562.97	2.96%	\$ 507,562.97	2.96%
Participación a empleados	\$ 48,698.76	0.28%	\$ 1,362.88	0.01%
Impuesto a la renta	\$ 60,711.12	0.35%	\$ 1,699.06	0.01%
Utilidad neta	\$ 215,248.51	1.40%	\$ 6,023.94	0.04%

(1) Hyundai Motors
(2) Datos proyectados



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN



A – MOTORS(1)

ESTADOS DE RESULTADOS INTEGRALES

AL 31 DE DICIEMBRE DE 2015 :

Detalle	2015 (2)	%	2015	%
Ventas netas	\$ 82,535,189.00	100.00%	\$ 82,535,189.00	100.00%
Costo de ventas	\$ 70,163,873.39	85.01%	\$ 70,784,212.00	85.76%
Utilidad bruta	\$ 12,371,315.61	14.99%	\$ 11,750,977.00	14.24%
Gastos administrativos y generales	\$ 6,970,435.00	8.45%	\$ 6,970,435.00	8.45%
Utilidad operativa	\$ 5,400,880.61	6.54%	\$ 4,780,542.00	5.79%
Gastos financieros	\$ 307,127.00	0.37%	\$ 307,127.00	0.37%
Otros ingresos	\$ 800,855.00	0.97%	\$ 800,855.00	0.97%
Otros egresos	\$ 463,424.00	0.56%	\$ 463,424.00	0.56%
Participación a empleados	\$ 814,677.69	0.99%	\$ 721,626.90	0.87%
Impuesto a la renta	\$ 1,015,631.52	1.23%	\$ 899,628.20	1.09%
Utilidad neta	\$ 3,600,875.39	4.36%	\$ 3,189,590.90	3.86%

(1) Asia Motors
(2) Datos proyectados



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN



H-MOTORS(1), ANÁLISIS DE LOS INDICADORES FINANCIEROS: 2015-2014 DATOS REALES Y PROYECTADOS

H – Motors	2015 (2)	2015	2014
Margen Bruto	14.27%	12.21%	9.71%
Margen Operacional	2.81%	0.75%	1.68%
Margen Neto	1.40%	0.04%	1.39%
ROE	6.20%	1.71%	7.43%
ROA	1.48%	0.04%	2.54%



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

(1) Hyundai Motors
(2) Datos proyectados

A-MOTORS(1), ANÁLISIS DE LOS INDICADORES FINANCIEROS: 2015-2014 DATOS REALES Y PROYECTADOS

A – Motors	2015 (2)	2015	2014
Margen Bruto	14.99%	14.24%	12.33%
Margen Operacional	6.54%	5.79%	6.33%
Margen Neto	4.36%	3.86%	4.15%
ROE	27.79%	25.13%	39.93%
ROA	11.41%	10.24%	14.97%

(1) Asia Motors

(2) Datos proyectados



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

CONCLUSIONES

- Los impuestos a los vehículos importados causan menor rentabilidad en las empresas del sector automotriz, dado que al proyectar los resultados sin salvaguardias los indicadores de rentabilidad aumentan en las dos empresas donde se realizó el análisis.
- Los impuestos representan aproximadamente el 93% sobre el valor del FOB y el 75% sobre el CIF del costo del vehículo, este porcentaje puede incrementarse por el ICE, debido a que la tarifa de este impuesto varía según el PVP; por lo que el impacto es directamente proporcional a los bajos resultados de las empresas del sector automotriz.



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

CONCLUSIONES

- Un nuevo impuesto con tarifa del 45% a los vehículos pesados generó un costo adicional e incidió directamente en la base imponible para el cálculo del ICE e IVA generando que estos impuestos también aumenten, ocasionando un alza de precio con márgenes de ganancias mínimos.
- La vigencia de un ICE con tarifa escalonado y una sobretasa arancelaria genera que los vehículos en el Ecuador sea encuentren sobrevalorados en comparación a los vehículos que se comercializan en los países vecinos como Perú y Colombia.



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

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.
- Fomentar la venta de vehículos híbridos o eléctricos, debido a que poseen un 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.



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

RECOMENDACIONES

- El sector automotriz mediante la Asociación de Empresas del Sector Automotriz – AEADE deberán mantener diálogos constantes con el Gobierno Central con el fin de mejorar las relaciones y obtener beneficios como subsidios que ayuden al sector a restablecer sus operaciones.
- El Gobierno Central debería analizar sobre los impuestos y su forma de cálculo que se les aplica a los vehículos importados para que los precios de venta se encuentren acorde con los países de la región favoreciendo tanto la importación como la exportación de vehículos en el Ecuador.



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN

GRACIAS



FACULTAD
ADMINISTRACIÓN



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
jarrobas@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	\$11,884.58	(\$4,387.43)
	11.45%	22.71%	(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)

[SUPERCIAS], 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.