

Universidad Andina Simón Bolívar

Sede Ecuador

Área de Derecho

Maestría en Tributación

**El mercado informal de la compra/venta de vehículos usados en ferias
y patios de la provincia de Pichincha**

**Incidencia en la recaudación tributaria. Alternativas para ejercer un eficiente
control**

Grace Viviana Ramirez Castillo

Tutor: Carlos Velasco

Quito, 2017



CLAUSULA DE CESION DE DERECHO DE PUBLICACION DE TESIS

Yo, Grace Viviana Ramírez Castillo autora de la tesis intitulada “EL MERCADO INFORMAL DE LA COMPRA/VENTA DE VEHÍCULOS USADOS EN FERIAS Y PATIOS DE LA PROVINCIA DE PICHINCHA. INCIDENCIA EN LA RECAUDACIÓN TRIBUTARIA. ALTERNATIVAS PARA EJERCER UN EFICIENTE CONTROL” mediante el presente documento dejo constancia de que la obra es de mi exclusiva autoría y producción, que la he elaborado para cumplir con uno de los requisitos previos para la obtención del título de Magíster en Tributación en la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador.

1. Cedo a la Universidad Andina Simón Bolívar, Sede Ecuador, los derechos exclusivos de reproducción, comunicación pública, distribución y divulgación, durante 36 meses a partir de mi graduación, pudiendo por lo tanto la Universidad, utilizar y usar esta obra por cualquier medio conocido o por conocer, siempre y cuando no se lo haga para obtener beneficio económico. Esta autorización incluye la reproducción total o parcial en los formatos virtual, electrónico, digital, óptico, como usos en red local y en internet.
2. Declaro que en caso de presentarse cualquier reclamación de parte de terceros respecto de los derechos de autor/a de la obra antes referida, yo asumiré toda responsabilidad frente a terceros y a la Universidad.
3. En esta fecha entrego a la Secretaría General, el ejemplar respectivo y sus anexos en formato impreso y digital o electrónico.

Fecha: 03 de enero del 2018

Firma:

RESUMEN

El mercado de compra y venta de vehículos nuevos y usados, ha contribuido al desarrollo económico del país, las familias ecuatorianas, cada vez tienen mayores posibilidades de adquirir un vehículo usado, por las facilidades y la gran variedad de precios que les permite acceder a este artículo. Esta tendencia se mantiene en la actualidad, aunque se ha observado que; la compra venta de vehículos usados se desenvuelve en un ambiente de gran informalidad y, no ha sido afrontado con la importancia necesaria, por parte de las autoridades fiscales, teniendo como consecuencia que el estado ecuatoriano ha dejado de percibir ingresos por concepto de IVA e Impuesto a la Renta, provenientes de esta actividad.

La presente investigación se enfoca, en un estudio crítico del mercado informal de compra y venta de autos usados, llevada a cabo en los principales patios de autos y ferias de la ciudad de Quito, destacándose que en este sector de la economía, existe un considerable volumen de ventas anuales, que no son reportadas a la administración tributaria, situación que conlleva a la evasión fiscal, en donde el Estado deja de percibir ingresos provenientes de la no declaración de IVA e Impuesto a la Renta por parte de los comerciantes informales, que se dedican a esta actividad. En la investigación se proponen un conjunto de medidas y alternativas que influirán positivamente en la recaudación tributaria.

Palabras claves: comercio informal, declaración de impuestos, evasión fiscal, vehículos usados

DEDICATORIA

Este trabajo lo dedico primero Dios quien con su infinito poder ha permitido que cumpla a cabalidad esta etapa tan importante en mi vida.

A mi hijo Alejandro Sebastián, como una muestra de las cosas que el amor que siento por él, es capaz de inspirar y que le sirva de ejemplo para que siempre lleve consigo, la idea que el deseo de superación en la vida, no puede ser solo un asunto de ego, este debe ser aderezado con motivaciones especiales, con deseos de ayudar, de compartir y de ser útiles, espero que estas palabras iluminen el camino de su proceder en la vida.

A mi madre, por estar siempre a mi lado apoyándome a cada instante con sus consejos, con su cariño mantenido a través del tiempo, motivándome a no claudicar cuando estaba a punto de rendirme, sin su presencia habría sido muy difícil llegar a feliz término en este reto emprendido.

Viviana

AGRADECIMIENTO

En primer lugar, quiero expresar mi agradecimiento de manera especial a la Universidad Andina Simón Bolívar por haberme permitido instruirme en su seno.

Este trabajo de investigación ha sido fruto de un gran esfuerzo y quiero agradecer infinitamente a mi tutor Dr. Carlos Velasco por su apoyo, paciencia y tiempo empleado en la revisión de esta tesis, han sido muy enriquecedores los conocimientos impartidos durante todas las reuniones mantenidas con el fin de dar luz a este proyecto de investigación.

Un enorme gracias a Aníbal Trujillo, quien, con su presencia, constante apoyo y sobre todo presión, me impulso a continuar sin permitir que me dé por vencida cuando ya no encontraba la salida, gracias por estar mi lado.

Viviana

TABLA DE CONTENIDOS

| | |
|---|-----------|
| Capítulo primero: Condiciones en que opera el sector informal automotriz. | 13 |
| 1.1. El sector automotriz: Principales atributos y conceptos básicos. | 13 |
| 1.2. Antecedentes e historia del sector automotriz | 16 |
| 1.2.1. Breve desarrollo del sector automotriz en el mundo..... | 17 |
| 1.2.2. Análisis del desarrollo del sector automotriz en el Ecuador | 20 |
| 1.3. La importancia del sector automotriz | 21 |
| 1.3.1. El sector automotriz en cifras en Ecuador..... | 22 |
| 1.3.1.1. Importaciones..... | 25 |
| 1.3.1.2. Exportaciones..... | 27 |
| Capítulo segundo: El papel de la administración tributaria en el control al sector informal automotriz. | 29 |
| 2.1. Generalidades..... | 29 |
| 2.1.1. Deberes formales del contribuyente | 33 |
| 2.1.2. El Servicio de Rentas Internas (S.R.I)..... | 35 |
| 2.1.2.1. Impuestos que administra el SRI..... | 35 |
| 2.1.3. Análisis de la situación actual del Servicio de Rentas Internas (S.R.I). ... | 36 |
| 2.2. El Impuesto al Valor Agregado (IVA) en el sector automotriz | 37 |
| 2.2.1. Tratamiento tributario del IVA | 37 |
| 2.2.2. Objeto del impuesto | 40 |
| 2.2.3. Exenciones del IVA | 44 |
| 2.3. Declaraciones del impuesto al valor agregado (IVA)..... | 46 |
| 2.3.1. Hecho generador del IVA | 49 |
| 2.3.2. Base imponible de IVA | 50 |
| 2.3.3. Transferencias de servicios gravados con tarifa 0% | 51 |
| 2.3.4. Transferencias tarifa 12% | 52 |
| 2.4. El Impuesto a la Renta | 52 |

| | | |
|--|---|-----------|
| 2.4.1. | Declaraciones del impuesto a la renta | 56 |
| 2.4.2. | Objeto del impuesto | 57 |
| 2.4.3. | Hecho generador y ámbito de aplicación del Impuesto a la renta..... | 58 |
| 2.4.4. | Ingresos gravados con Impuesto a la Renta | 58 |
| 2.4.5. | Ingresos no gravados con Impuesto a la Renta | 59 |
| Capítulo tercero. Incidencia tributaria que soporta la Administración por la Informalidad en la que opera el sector. | | 61 |
| 3.1. | Introducción | 61 |
| 3.2. | Análisis del comportamiento de ventas del mercado formal de vehículos usados en la Provincia de Pichincha. | 61 |
| 3.2.1. | El mercado formal de la venta de autos usados en la Provincia de Pichincha. | 63 |
| 3.3. | Análisis de la recaudación tributaria de la venta formal de autos usados..... | 65 |
| 3.4. | Mercado informal de venta de autos usados | 67 |
| 3.5. | Análisis del impacto tributario..... | 73 |
| 3.6. | Estrategias para erradicar la evasión fiscal en la comercialización informal de autos usados. | 75 |
| CONCLUSIONES | | 78 |
| RECOMENDACIONES | | 79 |
| BIBLIOGRAFÍA | | 81 |
| ANEXOS | | 84 |

ÍNDICE DE GRÁFICOS

| | |
|--|----|
| Gráfico 1. Principales países productores mundiales de automóviles..... | 15 |
| Gráfico 2. Venta de vehículos según la marca | 20 |
| Gráfico 3. Producción vehicular nacional | 23 |
| Gráfico 4. Importaciones 2013 -2015 | 26 |
| Gráfico 5. Exportaciones 2013 – 2015..... | 27 |
| Gráfico 6. Recaudaciones Tributarias | 39 |
| Gráfico 7. Impuesto al valor agregado total | 48 |
| Gráfico 8. Impuesto al valor agregado automotriz..... | 48 |
| Gráfico 9. Comparativo IVA total e IVA automotriz | 49 |
| Gráfico 10. Impuesto a la Renta Global..... | 54 |
| Gráfico 11. Impuesto a la Renta Automotriz | 55 |
| Gráfico 12. Comparativo I.R. total e I.R. automotriz..... | 55 |
| Gráfico 13. Total de ventas de autos usados en la provincia de Pichincha | 62 |
| Gráfico 14. Venta de autos usados en los patios de autos en el periodo 2014 – 2016 | 64 |
| Gráfico 15. Total recaudación tributaria por patio de autos | 66 |
| Gráfico 16. Venta de autos usados en las ferias..... | 73 |
| Gráfico 17. Análisis evasión fiscal producto de la venta de autos usados en ferias..... | 74 |

ÍNDICE DE TABLAS

| | |
|--|----|
| Tabla 1. Principales países productores mundiales de automóviles | 15 |
| Tabla 2. Venta de vehículos según la marca | 19 |
| Tabla 3. Producción vehicular nacional | 23 |
| Tabla 4. Importaciones 2013 -2015 | 25 |
| Tabla 5. Importaciones año 2015 | 26 |
| Tabla 6. Exportaciones 2013 – 2015 | 27 |
| Tabla 7. Exportaciones 2015 | 28 |
| Tabla 8. Deberes formales del contribuyente | 33 |
| Tabla 9. Ejemplo importador..... | 41 |
| Tabla 10. Ejemplo comerciante mayorista | 42 |
| Tabla 11. Intermediario mayorista..... | 43 |
| Tabla 12. Intermediario minorista | 43 |
| Tabla 13. Ejemplo consumidor final | 44 |
| Tabla 14. Transferencias no objetos de IVA | 45 |
| Tabla 15. Transferencias 0% IVA | 46 |
| Tabla 16. Fechas de Declaración del I.V.A..... | 47 |
| Tabla 17. Impuesto al valor agregado automotriz % de participación | 47 |
| Tabla 18. Servicios gravados con tarifa 0% de IVA | 51 |
| Tabla 19. Características del impuesto a la renta | 53 |
| Tabla 20. Impuesto a la Renta Global | 54 |
| Tabla 21. Fecha de declaración del Impuesto a la Renta..... | 56 |
| Tabla 22. Ingresos Gravados con Impuesto a la Renta..... | 59 |
| Tabla 23. Ingresos exentos del impuesto a la renta | 60 |
| Tabla 24. Total ventas de autos usados en la Provincia de Pichincha..... | 61 |
| Tabla 25. Venta de autos usados en los patios de autos en el periodo 2014 – 2016 | 63 |
| Tabla 26. Recaudación tributaria por patio de autos | 65 |
| Tabla 27. Total recaudación tributaria por patio de autos | 66 |
| Tabla 28. Venta el día sábado año 2015 | 68 |
| Tabla 29. Venta el día Domingo año 2015 | 68 |
| Tabla 30. Venta de autos usados en las ferias de autos de Guamaní y CEMEXPO en el año 2015 | 69 |
| Tabla 31. Venta el día sábado año 2016..... | 69 |

| | |
|---|----|
| Tabla 32. Venta el día Domingo año 2016..... | 69 |
| Tabla 33. Venta de autos usados en las ferias de autos de Guamaní y CEMEXPO en el año 2016 | 70 |
| Tabla 34. Venta el día sábado año 2015 | 70 |
| Tabla 35. Venta el día Domingo año 2015 | 71 |
| Tabla 36. Venta de autos usados en las ferias de autos de los Chillos y Teleférico en el año 2015 | 71 |
| Tabla 37. Ventas del día sábado del año 2016 | 71 |
| Tabla 38. Venta el día Domingo año 2016..... | 72 |
| Tabla 39. Venta de autos usados en las ferias de autos de Chillos y Teleférico en el año 2016 | 72 |
| Tabla 40. Venta de autos usados en las ferias | 73 |
| Tabla 41. Análisis de evasión fiscal producto de la venta de autos usados en las ferias. | 74 |

INTRODUCCIÓN

El desarrollo de la industria automotriz a nivel mundial, posterior a la segunda guerra mundial, constituyó un aporte importante para el crecimiento económico de la post guerra, la manifestación del uso del automóvil propició la expansión de innumerables actividades de servicios (estaciones de combustible, mecánicas, seguros, etc.) e infraestructura como carreteras y autopistas. El automóvil se convirtió en un símbolo de la “sociedad de consumo” y en parámetro de la prosperidad de las familias y de los países.

En América Latina la necesidad de desarrollar la industria automotriz se direccionó principalmente en políticas proteccionistas. En el Ecuador se pudo observar la creación de subsidios a las importaciones de componentes, barreras arancelarias, para proteger los productos locales, frente a la competencia extranjera y, en muchos casos la exoneración de impuestos directos como el caso del impuesto a la renta, exonerado por períodos largos, según las primeras Leyes de Fomento Industrial Ecuatorianas. Estas políticas perduraron casi las cuatro décadas siguientes. La industria automotriz ecuatoriana, no era competitiva a nivel internacional.

La industria automotriz tiene una importancia estratégica en el crecimiento económico ecuatoriano, los impuestos son los principales recursos financieros con los que cuenta el Estado para financiar su presupuesto, tomando en consideración estos dos criterios, es necesario, analizar la problemática de, cuanto deja de percibir el Estado por la informalidad en que se desarrolla este sector de la economía.

Se puede empezar manifestando, que es deber de todos los ecuatorianos; contribuir al sostenimiento de los gastos públicos, esta obligación constitucionalmente consagrada, compromete a los ciudadanos a contribuir, a través de pago de impuestos, al sostenimiento del gasto público, todos deben someterse al poder tributario y cualquier distinción, privilegio o exoneración es injustificada, tomando en cuenta los principios de igualdad, de generalidad, proporcionalidad o capacidad contributiva y equidad.

La Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno, establece las normas relacionadas al Impuesto a la Renta y al Impuesto al Valor Agregado (I.V.A), estos impuestos son administrados por el Servicio de Rentas Internas.

El IVA se establece siempre, que las dos partes que intervienen en la transferencia del bien o servicio, hagan del comercio su profesión habitual, en el caso de la transferencia de dominio de vehículos usados, las personas que intervienen no son comerciantes, por lo tanto, a través de la firma de un contrato de compra- venta, se efectúa la transferencia legal del vehículo, sin que se requiera la emisión de un comprobante de venta válido; como una factura.

Otro aspecto importante a analizar es que si los comerciantes informales, que se dedican al comercio de vehículos usados, tanto en patios, así como en las ferias, deben o no gravar I.V.A en estas transacciones. Se intentará determinar si existe un verdadero valor agregado.

El Impuesto a la Renta, un impuesto que grava a los ingresos, se lo considera, como un valor que perciben las personas naturales o sociedades, en un periodo de tiempo determinado, por la ejecución de un trabajo de manera libre o bajo relación de dependencia, si se analiza estos criterios, quienes se dedican a la compra y venta de vehículos usados se enmarcan dentro de estos conceptos.

Capítulo primero: Condiciones en que opera el sector informal automotriz.

1.1. El sector automotriz: Principales atributos y conceptos básicos.

El sector automotriz puede ser definido como el conjunto de compañías y organizaciones dirigidas al diseño, desarrollo, manufactura, marketing y venta de vehículos, destacando el mismo por haber mantenido un crecimiento sostenible desde la primera década del Siglo XX hasta el presente.

El Ingeniero Automotriz Rafael Artiles, en su obra “El desarrollo automotriz del Siglo XX” explica que:

“El Sector automotriz es el conjunto de empresas, compañías estrechamente vinculadas entre sí para satisfacer las demandas y necesidades de transporte, así como la de ofertar un servicio de reparación efectivo que garantice el correcto uso de los vehículos.”¹

El sector automotriz, fue motor impulsor de la industria petrolera, de construcción de carreteras, así como también del incremento del nivel de vida y expectativas de las personas, siendo aún en la actualidad una de las principales aspiraciones de los clientes en general el adquirir un vehículo económico y funcional.

El sector automotriz revolucionó la industria al ser el primero en el que se implementó la cadena de montaje, este sistema permitió brindar un producto de mejor calidad a menor precio, revelándose la industria de automóviles, como patrón a seguir por otras tales como cosmética, alimenticia, etc.

La industria automotriz fue uno de los mayores logros del desarrollo económico experimentado a nivel mundial en las primeras décadas del Siglo XX, la misma sirvió de base al desarrollo y creación de numerosos negocios estimulando significativamente el comercio y la economía internacional.

¹ Rafael Artiles, El desarrollo automotriz del Siglo XX (Madrid: Gran Angular, 2010), 194

El sector automotriz se ha caracterizado desde la década del 60 del siglo pasado por su constante crecimiento y desarrollo, destacando los vehículos como uno de los productos más demandados, siendo considerados en algunos países, como artículos de primera necesidad, principalmente en los países desarrollados, de ahí que las industrias automotrices se ubiquen en los mismos, mientras que en las naciones en vías de desarrollo solamente se establecen plantas de ensamblaje, para dar respuesta a la creciente demanda.

La industria automotriz es una fuente significativa de empleos, esto debido a que este sector, para poder ser productivo requiere de otras industrias con la finalidad de tener un proceso completo tales como, las industrias auxiliares de acero, fabricación de llantas, refinería de petróleo, industria del plástico, es decir la industria automotriz, es un sector de crecimiento y desarrollo económico continuo.

A pesar de la actual crisis económica que afecta principalmente a los países en vías de desarrollo, la industria automotriz mantiene la tendencia al crecimiento continuo, no solo en el comercio de vehículos nuevos, los autos usados han ganado un gran espacio en el comercio nacional, es decir, existe cada vez más acentuada, una tendencia a adquirir vehículos de segunda mano.

China y Estados Unidos se han posicionado como los principales productores de vehículos a nivel mundial, esto demuestra, que sus economías se encuentran en crecimiento y desarrollo, también se destacan países europeos como: Francia, Italia y Alemania, en la producción de vehículos, y en Asia, países como: Japón y Corea del Sur, economías que no poseían un desarrollo significativo a finales de la década del 50 del siglo pasado, pero que en la actualidad se encuentran entre los 10 países más industrializados del mundo.

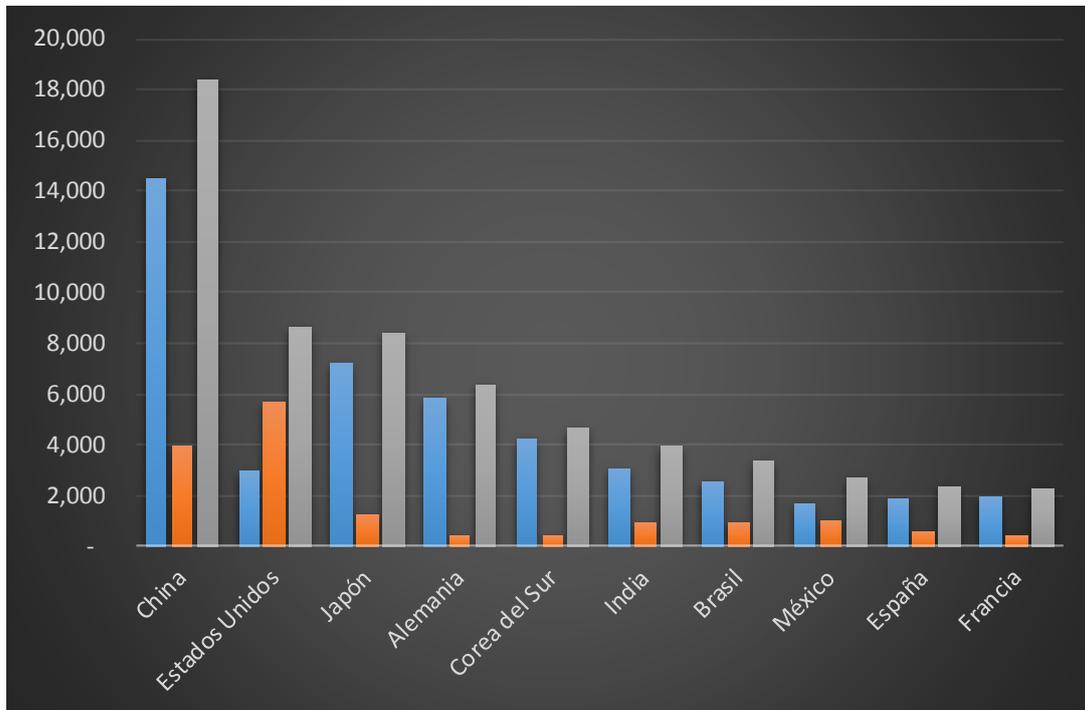
Tabla 1. Principales países productores mundiales de automóviles

Principales Productores Mundiales de Automóviles

| Posición | País | Autos | Vehículos Comerciales | Total |
|----------|----------------|-------------------|-----------------------|-------------------|
| 1 | China | 14,485,326 | 3,933,550 | 18,418,876 |
| 2 | Estados Unidos | 2,966,133 | 5,687,427 | 8,653,560 |
| 3 | Japón | 7,158,525 | 1,240,129 | 8,398,654 |
| 4 | Alemania | 5,871,918 | 439,400 | 6,311,318 |
| 5 | Corea del Sur | 4,221,617 | 435,477 | 4,657,094 |
| 6 | India | 3,038,332 | 888,185 | 3,926,517 |
| 7 | Brasil | 2,534,534 | 871,616 | 3,406,150 |
| 8 | México | 1,657,080 | 1,022,957 | 2,680,037 |
| 9 | España | 1,819,453 | 534,229 | 2,353,682 |
| 10 | Francia | 1,931,030 | 363,859 | 2,294,889 |
| | TOTAL | 45,683,948 | 15,416,829 | 61,100,777 |

Fuente y elaborado: AEADE (2016)

Gráfico 1. Principales países productores mundiales de automóviles



Elaborado por: La Autora

1.2. Antecedentes e historia del sector automotriz

El sector automotriz, se destaca por la amplia gama de empleos que oferta, así como por las posibilidades de creación de negocios alternos, que complementan las diversas exigencias de esta industria, es importante mencionar, que por sí mismo el sector automotriz, muestra claramente el desenvolvimiento económico de un país, es decir, que si la compra – venta de vehículos nuevos o usados se incrementa; podemos concluir que la economía nacional está mejorando, caso contrario si esta actividad tiene un tendencia a la baja, entenderíamos, que la economía interna está en recesión.

El sector automotriz se proyecta como uno de los sectores de mayor crecimiento y desarrollo económico a nivel mundial, siendo fuente directa de empleos, además de contribuir, con una amplia variedad de empleos indirectos, es importante mencionar, que la movilización constituye una de las prioridades en la sociedad moderna, de ahí, que la adquisición de vehículos, no pueda ser considerada como un lujo, sino como una necesidad, en el desenvolvimiento de las actividades diarias del ser humano, a pesar de que exista el transporte público, considerando que las distancias son cada vez mayores, el tener un vehículo propio, constituye un ahorro de tiempo.

Es indispensable establecer, que existe una amplia interdependencia de la industria automotriz con otras industrias, que elaboran productos metálicos, cauchos, cristales, plásticos, entre otros, imprescindibles para la elaboración de los vehículos, pudiéndose entonces afirmar, que la industria automotriz posea una significativa repercusión socioeconómica, que garantiza el desarrollo integral de la sociedad, elevando significativamente el nivel de vida de la población.

La industria automotriz se localiza principalmente en países del primer mundo que poseen un amplio desarrollo de la industria, aunque puede señalarse que, en Latinoamérica, el crecimiento del sector automotriz, ha alcanzado en las últimas décadas una relevancia innegable, de modo que se proyecta, como una industria de posible desarrollo y crecimiento económico a mediano y largo plazo.

1.2.1. Breve desarrollo del sector automotriz en el mundo

Los inicios del sector automotriz se remontan a la última década del Siglo XIX, época en la cual, se producían vehículos extremadamente lujosos, caros, pero con una tecnología avanzada para la época, por obvias razones, en aquel tiempo estos artículos, solamente estaban al alcance de una élite social alta.

En 1885 se crea el primer vehículo con un motor de combustión interna, que utilizaba gasolina como combustible, pero, no se logra una sofisticación en la producción del mismo, por los elevados costos de producción y la inexistencia de una demanda potencial, debido a que, para la época, se consideraba como principal medio de transporte el carruaje o la carreta tirados por caballos.

La tecnología en la producción de vehículos se fue incrementando paulatinamente, hasta el año 1901, cuando el industrial Henry Ford replantea la forma artesanal, hasta ese momento, se producían los vehículos implementando la producción en cadena, como proceso revolucionario, que permitió brindar un producto económico y de calidad.

Las líneas de producción o cadenas de montaje, se denominan al proceso concatenado, que tuvo sus inicios en 1901, en la fabricación de automóviles, destacándose como un sistema económico, ágil y de fácil regulación, en el cual, cada uno de los integrantes de la cadena de montaje, realizaba una labor específica, en la que llegaba a adquirir gran profesionalidad y maestría, sin necesidad de prolongados periodos de entrenamiento.

Las líneas de producción, propician un mayor enfoque, disciplina y profesionalidad en la labor a ser desarrollada, lográndose un mejor uso de los recursos humanos y materiales, de forma tal que se obtenía un producto final económico y de calidad.

El Ingeniero Seldon (2014) manifiesta que:

“La necesidad de mejorar el proceso productivo, lograr un mayor enfoque en las tareas a ser desempeñadas por los trabajadores, así como un nivel superior de cooperación entre los mismos, se tradujo en la materialización de las líneas de

producción, única forma de producción y organización del trabajo que garantiza tales elementos.”²

En la medida en la que se desarrolló la industria, se implementó la necesidad de ampliar y modernizar las líneas de producción, como elemento inseparable del desarrollo industrial, que garantizaba un ritmo de producción, que diera una amplia respuesta al incremento de las necesidades productivas.

Hilton (2013) explica:

El incipiente capitalismo de principios del Siglo XX se caracterizó por el constante desarrollo y búsqueda de medios y procesos productivos que garantizaran una mayor creación y acumulación de capital, siendo la línea de producción el resumen de las aspiraciones y deseos de los capitalistas de estructurar un sistema productivo que garantizara un crecimiento económico acelerado.³

Los inicios de las líneas de producción aparecen en 1901, con la empresa productora de automóviles Old Curved Dash, la misma que desarrolló una cadena de montaje, en la que cada empleado abarcaba una etapa específica en la producción; garantizándose de esta forma un trabajo organizado y coordinado que procuraba hacer más ágil a esta labor.

Posteriormente la industria Ford, llevó a la máxima expresión la producción en línea, llegando a fabricar más de 100 vehículos diarios, con un mínimo de trabajadores, logrando impresionantes índices de eficiencia y calidad, siendo aún el vehículo Ford, reconocido por su seguridad y eficiencia, a pesar de ser totalmente ensamblado en líneas de producción.

Tal método de producción se perfeccionó y fue adoptado, por las diferentes empresas productoras de vehículos, tales como: Mitsubishi, Chevrolet, Mercedes Benz, entre otras, la industria automotriz norteamericana, ocupó desde los principios del Siglo XX el primer lugar en producción a nivel mundial. En la década del 80 del Siglo XX, Japón sobrepasó a la industria norteamericana en producción, pugna que se mantuvo

² Jhon Sheldon, La optimización de la producción industrial (San Diego: McDillon, 2014), 52

³ David Hilton, El capitalismo y el capital. (México D.F.: Trillas, 2013), 126

hasta finales de la primera década del Siglo XXI, en la que China tomó la delantera en producción de vehículos.

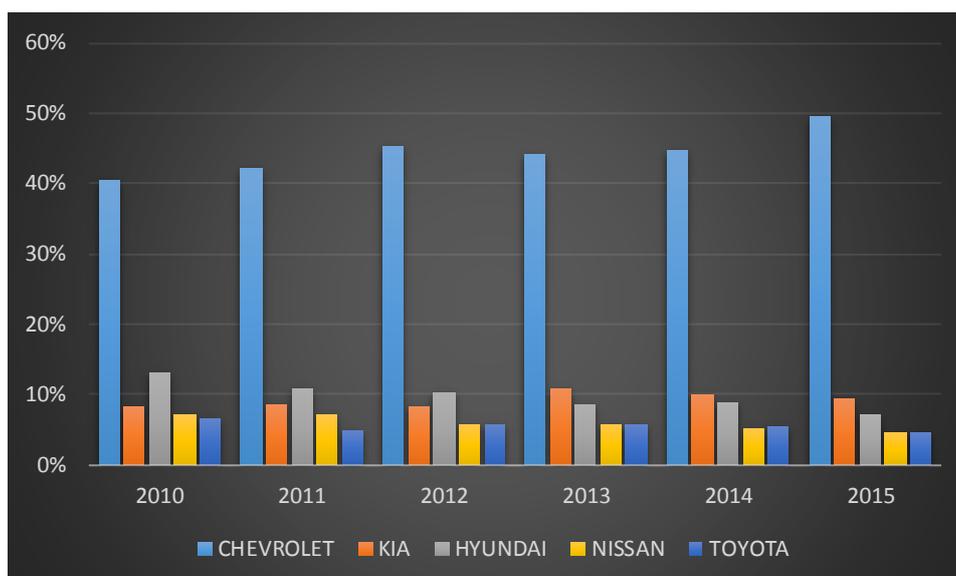
Tabla 2. Venta de vehículos según la marca en Ecuador

| MARCA | 2010 | % | 2011 | % | 2012 | % | 2013 | % | 2014 | % | 2015 | % |
|---------------|----------------|------------|----------------|------------|----------------|------------|----------------|------------|----------------|------------|---------------|------------|
| CHEVROLET | 53,308 | 40.42 | 59,175 | 42.31 | 54,927 | 45.24 | 50,104 | 44.10 | 53,574 | 44.62 | 40,265 | 49.52 |
| KIA | 10,908 | 8.25 | 11,965 | 8.55 | 10,144 | 8.35 | 12,300 | 10.81 | 12,038 | 10.03 | 7,647 | 9.40 |
| HYUNDAI | 17,241 | 13.04 | 14,879 | 10.64 | 12,296 | 10.12 | 9,629 | 8.46 | 10,623 | 8.85 | 5,678 | 6.98 |
| NISSAN | 9,407 | 7.12 | 10,080 | 7.21 | 7,051 | 5.81 | 6,576 | 5.78 | 6,019 | 5.01 | 3,794 | 4.67 |
| MAZDA | 8,589 | 6.50 | 8,012 | 5.73 | 5,120 | 4.22 | 6,402 | 5.63 | 6,916 | 5.76 | 3,651 | 4.49 |
| TOTYOTA | 8,722 | 6.60 | 6,730 | 4.81 | 6,840 | 5.63 | 6,425 | 5.65 | 6,476 | 5.39 | 3,651 | 4.49 |
| HINO | 3,831 | 2.90 | 4,133 | 2.93 | 3,625 | 2.98 | 3,735 | 3.21 | 4,578 | 3.81 | 3,385 | 4.16 |
| GREAT WALL | 679 | 0.51 | 2,085 | 1.49 | 2,088 | 1.72 | 1,688 | 1.48 | 2,160 | 1.80 | 2,445 | 3.01 |
| FORD | 4,080 | 3.09 | 4,385 | 3.13 | 4,254 | 3.50 | 4,086 | 3.59 | 4,164 | 3.47 | 1,771 | 2.18 |
| RENAULT | 5,126 | 3.87 | 5,441 | 3.89 | 2,707 | 2.23 | 2,624 | 2.30 | 2,587 | 2.15 | 1,128 | 1.39 |
| VOLKSWAGEN | 2,603 | 1.97 | 3,590 | 2.57 | 2,969 | 2.44 | 1,845 | 1.62 | 1,942 | 1.62 | 1,105 | 1.36 |
| CHERY | 490 | 0.37 | 1,515 | 1.08 | 1,854 | 1.53 | 1,134 | 1.00 | 1,117 | 0.93 | 1,059 | 1.30 |
| JAC | 406 | 0.31 | 924 | 0.66 | 1,086 | 0.89 | 1,175 | 1.03 | 1,314 | 1.09 | 891 | 1.10 |
| DFSK | - | - | - | - | - | - | - | - | 765 | 0.64 | 558 | 0.69 |
| CITROEN | 115 | 0.09 | 137 | 0.10 | 178 | 0.15 | 184 | 0.16 | 453 | 0.38 | 329 | 0.40 |
| MERCEDES BENZ | 451 | 0.34 | 446 | 0.32 | 327 | 0.27 | 44 | 0.04 | 335 | 0.28 | 316 | 0.39 |
| MITSUBISHI | 1,034 | 0.78 | 983 | 0.70 | 371 | 0.31 | 454 | 0.40 | 419 | 0.35 | 256 | 0.31 |
| FIAT | 98 | 0.07 | 68 | 0.05 | 169 | 0.14 | 508 | 0.45 | 278 | 0.23 | 236 | 0.29 |
| GDONGFENG | 96 | 0.07 | 163 | 0.12 | 90 | 0.07 | 140 | 0.12 | 303 | 0.25 | 216 | 0.27 |
| FAW | 3 | - | - | - | - | - | - | - | 49 | 0.04 | 206 | 0.25 |
| JEEP | 71 | 0.05 | 155 | 0.11 | 237 | 0.20 | 409 | 0.36 | 443 | 0.37 | 203 | 0.25 |
| INTERNATIONAL | 168 | 0.13 | 234 | 0.17 | 263 | 0.22 | 161 | 0.14 | 186 | 0.15 | 192 | 0.24 |
| AUDI | 111 | 0.08 | 131 | 0.09 | 150 | 0.12 | 150 | 0.13 | 191 | 0.16 | 182 | 0.22 |
| KENWORTH | 271 | 0.21 | 353 | 0.25 | 480 | 0.40 | 492 | 0.43 | 472 | 0.39 | 179 | 0.22 |
| BYD | 138 | 0.10 | 77 | 0.06 | 140 | 0.12 | 31 | 0.03 | 299 | 0.25 | 171 | 0.21 |
| FUSO | - | - | - | - | - | - | - | - | - | - | 151 | 0.19 |
| LIFAN | 189 | 0.14 | 288 | 0.21 | 300 | 0.25 | 73 | 0.06 | 25 | 0.02 | 146 | 0.18 |
| PEUGEOT | 238 | 0.18 | 349 | 0.25 | 241 | 0.20 | 162 | 0.14 | 184 | 0.15 | 146 | 0.18 |
| HONDA | 198 | 0.15 | 214 | 0.15 | 216 | 0.18 | 171 | 0.15 | 147 | 0.12 | 121 | 0.15 |
| JMC | 42 | 0.03 | 107 | 0.08 | 122 | 0.10 | 241 | 0.21 | 106 | 0.09 | 121 | 0.15 |
| GOLDEN DRAGON | - | - | 65 | 0.05 | 52 | 0.04 | 41 | 0.04 | 2 | - | 117 | 0.14 |
| BMW | 203 | 0.15 | 212 | 0.15 | 152 | 0.13 | 149 | 0.13 | 150 | 0.12 | 114 | 0.14 |
| SKODA | 745 | 0.56 | 647 | 0.46 | 551 | 0.45 | 525 | 0.46 | 261 | 0.22 | 100 | 0.12 |
| FREIGHTLINER | 219 | 0.17 | 249 | 0.18 | 276 | 0.20 | 341 | 0.30 | 272 | 0.23 | 96 | 0.12 |
| UD TRUCKS | - | - | - | - | - | - | - | - | 86 | 0.07 | 78 | 0.10 |
| FOTON | 29 | 0.02 | 20 | 0.01 | 21 | 0.02 | 48 | 0.04 | 128 | 0.11 | 76 | 0.09 |
| MACK | 171 | 0.13 | 199 | 0.14 | 389 | 0.32 | 227 | 0.20 | 100 | 0.08 | 63 | 0.08 |
| BEIBEN | - | - | - | - | - | - | - | - | 52 | 0.05 | 49 | 0.06 |
| YUTONG | - | - | 54 | 0.04 | 49 | 0.04 | 36 | 0.03 | 48 | 0.05 | 46 | 0.06 |
| OTRAS | 2,192 | 1.60 | 1,828 | 1.31 | 1,711 | 1.41 | 1,501 | 1.32 | 798 | 0.67 | 371 | 0.45 |
| TOTAL | 132,172 | 100 | 139,893 | 100 | 121,446 | 100 | 113,812 | 100 | 120,060 | 100 | 81,309 | 100 |

Fuente: AEADE (2016)

Elaborado: La Autora

Gráfico 2. Venta de vehículos según la marca



Elaborado por: **La Autora**

1.2.2. Análisis del desarrollo del sector automotriz en el Ecuador

Puede hacerse referencia, al desarrollo del sector automotriz en Ecuador, a principios de la década del 50 del siglo pasado, periodo en el cual, se importaron principalmente autobuses y camiones, con el objetivo de satisfacer la creciente demanda de movilidad de personas y mercancías, a la par, iba creciendo la necesidad de las familias de transportarse con rapidez, siendo esto lo que ocasiona que en la década del 60, se incremente significativamente la importación de vehículos familiares, evidenciándose el desarrollo y crecimiento de una clase media pujante.

Figuroa (2012)⁴ explica: que como respuesta a la creciente y sostenida demanda de vehículos, que experimentó la economía nacional, en la década de los 60, a principios de la década del 70, se crea la primera planta ensambladora de autos y máquinas del Ecuador, (AYMESA); la introducción de vehículos, continuó incrementándose en el mercado nacional, de ahí que se incrementen de plantas ensambladoras a nivel nacional, en la década de los 90.

Por otra parte, el Ecuador como resultado de la amplia demanda de vehículos, firma a principios de la década del 90, un tratado de libre comercio con Colombia y

⁴ Rubén, Figuroa. La industria automotriz en Ecuador. (Quito: casa de la Cultura Ecuatoriana, 2012), 37

Venezuela, de modo que aumentan las posibilidades de importar y exportar vehículos en el Ecuador, es necesario manifestar, que, en esta época, se desarrollaron las más importantes ensambladoras a nivel nacional, entre las que destacan: Omnibus BB (Chevrolet), Aymesa (Kia) y Maresa (Mazda).

1.3.La importancia del sector automotriz

El sector automotriz, se caracteriza, por ser el reflejo de los altibajos de la economía, de modo que, en aquellas economías en crecimiento y desarrollo, se puede observar un incremento en la compra y venta de vehículos, es decir, el sector automotriz es un generador constante de riqueza, esta riqueza se puede pervivir en el simple hecho de que este sector es el responsable de la transportación; tanto pública, como privada.

También, es importante señalar, que el sector automotriz es uno de los sectores que genera fuentes de empleo, de forma directa e indirecta, el mismo tiene tanta importancia, que en naciones como: Estados Unidos, Francia y Alemania aporta hasta considerablemente con la generación de fuente de empleo.

Pérez (2013), afirma que:

La industria automotriz se destaca como una de las de mayor importancia al desarrollo de la nación debido a su positiva influencia sobre el desarrollo de otras industrias, también contribuye significativamente a los ingresos del Estado a través de aranceles e impuestos aplicables a dicha industria por concepto de importación, también están obligados a contribuir con los impuestos al momento de comercializarlos en el mercado interno, tales como son el Impuesto al Valor Agregado (I.V.A.), Impuesto a la Renta y el Impuesto a los Consumos Especiales (I.C.E.).⁵

Es importante manifestar, que el sector formal dedicado a la comercialización automotriz, cumple de forma puntual sus obligaciones tributarias, siendo una relación diferente, la que se establece entre los vendedores informales y el Servicio de Rentas Internas; los que no cumplen con los deberes formales establecidos por el ente de control.

⁵ Manuel Pérez, La industria Automotriz Nacional (Quito: Universidad Central del Ecuador, 2013), 41

Al ser la industria automotriz, una actividad en constante crecimiento económico, generadora de riquezas, está propensa a actividades ilícitas y delitos como la evasión fiscal, de modo que parte de los ingresos de dicha industria, no son declarados, evadiendo de esta forma el pago de gravámenes fiscales.

Rosero (2014), afirma que:

Las ganancias ilícitas de la industria automotriz se determinan en su mayor parte en la compra y venta de vehículos usados, actividad que en el Ecuador es totalmente legal pero que no está sujeta totalmente a una inspección y control fiscal constante, siendo un ejemplo de dicha falencia las ferias de autos usados en ciudades como Quito, Machachí, entre otras.⁶

1.3.1. El sector automotriz en cifras en Ecuador

Ecuador es una nación en vías de desarrollo, en el que no se hemos podido encontrar la existencia de una industria automotriz nacional, es relevante mencionar la importancia del sector automotriz, la misma que aporta con dividendos al producto Interno Bruto del país, por concepto de la compra y venta de vehículos de gran demanda, tomándose en cuenta la población total de la nación.

⁶ Rosario Rosero, Formas de evasión fiscal (Quito: UASB, 2014), 64

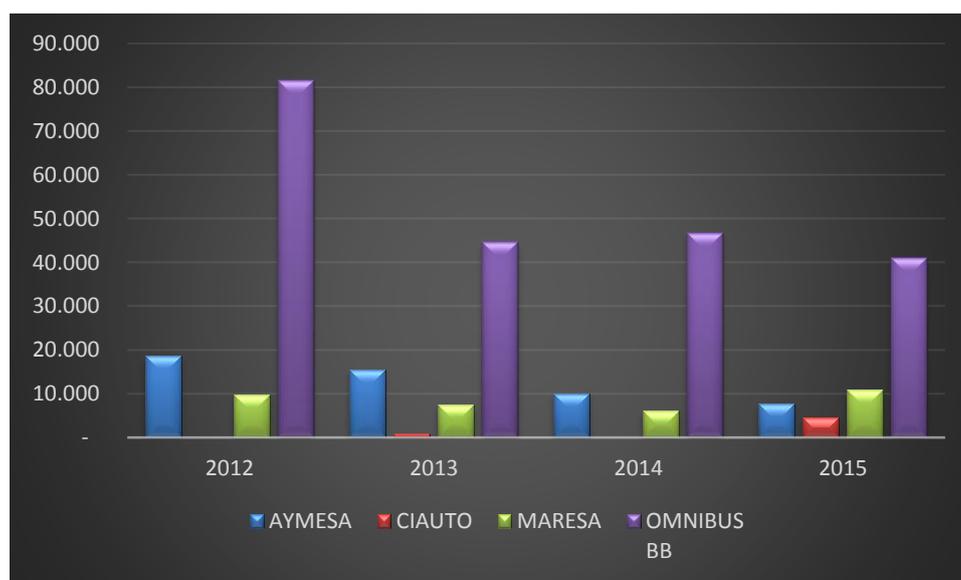
Tabla 3. Producción vehicular nacional

| AÑO | ENSAMBLADORA | AUTOMÓVILES | CAMIONETAS | SUV'S | VAN'S | TOTAL GENERAL |
|-------------------|--------------|---------------|---------------|---------------|--------------|---------------|
| 2012 | AYMESA | 6.947 | - | 7.675 | 2.209 | 18.613 |
| | MARESA | - | 9.826 | - | - | 9.826 |
| | OMNIBUS BB | 27.597 | 15.067 | 10.295 | - | 52.959 |
| Total 2012 | | 34.544 | 24.893 | 17970 | 2.209 | 81.398 |
| 2013 | AYMESA | 7.565 | | 5.205 | 1.361 | 15.368 |
| | CIAUTO | | 349 | 396 | - | 846 |
| | MARESA | - | 7.474 | - | - | 7.474 |
| | OMNIBUS BB | 24.987 | 10.246 | 9.261 | | 44.494 |
| Total 2013 | | 32.552 | 18.069 | 14.862 | 1.361 | 68.182 |
| 2014 | AYMESA | 5.077 | - | 4.798 | 200 | 10.075 |
| | CIAUTO | | | | - | - |
| | MARESA | - | 5.99 | - | - | 5.99 |
| | OMNIBUS BB | 23.557 | 13.467 | 9.6 | - | 46.624 |
| Total 2014 | | 28.634 | 19.457 | 14.398 | 200 | 62.689 |
| 2015 | AYMESA | 6.666 | 1005 | | - | 7.671 |
| | CIAUTO | - | 3784 | 801 | - | 4.585 |
| | MARESA | - | 10.796 | 144 | - | 10.94 |
| | OMNIBUS BB | 25.376 | 15.585 | 408 | - | 40.961 |
| Total 2015 | | 33.794 | 15.585 | 1.353 | 0 | 64.157 |

Fuente: Anuario AEADE (2016)

Elaborado por: La Autora.

Gráfico 3. Producción vehicular nacional



Elaborado por: **La Autora**

La tabla anterior podemos observar la producción nacional de vehículos, tomándose en cuenta las ensambladoras encargadas de esta actividad, tales como: AYMESA, MARESA, CIAUTO, y OMNIBUS BB, evidenciándose que en el año 2012 la cifra total de automóviles ensamblados ascendió a 34.544, mientras que en el año 2013 la producción de automóviles fue de 32.552, existiendo una disminución del 6% en la producción vehicular, del mismo modo, la producción disminuyó en el 2014 a 28.634, es decir un 12% menos que el año anterior. Lo anteriormente expuesto, es un indicador de que la demanda de automóviles nuevos ha disminuido, en beneficio de la adquisición de autos usados.

Por su parte, la producción de camionetas en el año 2012 alcanzó la cifra de 24.893 unidades, mientras que, en el año 2013, la producción fue de 18.069 unidades, con una reducción del 27%, la tendencia a la baja se invierte en el año 2014, cuando se logra una producción de camionetas a nivel nacional que asciende a 19.457 unidades, existiendo un incremento de un 8%, tal estudio destaca que, de forma general la producción de camionetas ha disminuido en comparación con el año 2012.

Por su parte la producción de todoterreno en el año 2012, alcanzó la cifra de 17.970 unidades, y en el año 2013 disminuyó la cifra en el 17%, y para el año 2014 se mantuvo la tendencia a la baja con una reducción del 3%, en comparación con el año anterior.

La producción de VAN'S en el año 2012 alcanzó la cifra de 2.209 unidades, para el año 2013 disminuyó en el 38%, tendencia que se mantuvo para el año 2014, disminuyendo en el 85%. Por su parte la producción de camiones en el año 2012 alcanzó la cifra de 1.782 unidades, y para el año 2013, se evidenció una disminución en la producción del 25%, siendo disminución para el año 2014 del 100%.

En el año 2015, se generó un incremento en la producción de automóviles del 18% con relación al año 2014, pudiéndose también evidenciar una disminución en la producción de camionetas del 20%, en la producción de SUV'S una reducción del 91%, aunque el total general producido por las ensambladoras, alcanzó la cifra total de 64.157 unidades, resultado que sobrepasó el 2% a la producción general del año 2014.

1.3.1.1. Importaciones

La importación constituye una actividad económica, a través de la que, se introducen en la economía interna del país bienes y servicios provenientes de mercados extranjeros, los cuales no son producidos internamente, o poseen características y calidad diferentes a las ofertadas en el mercado nacional.

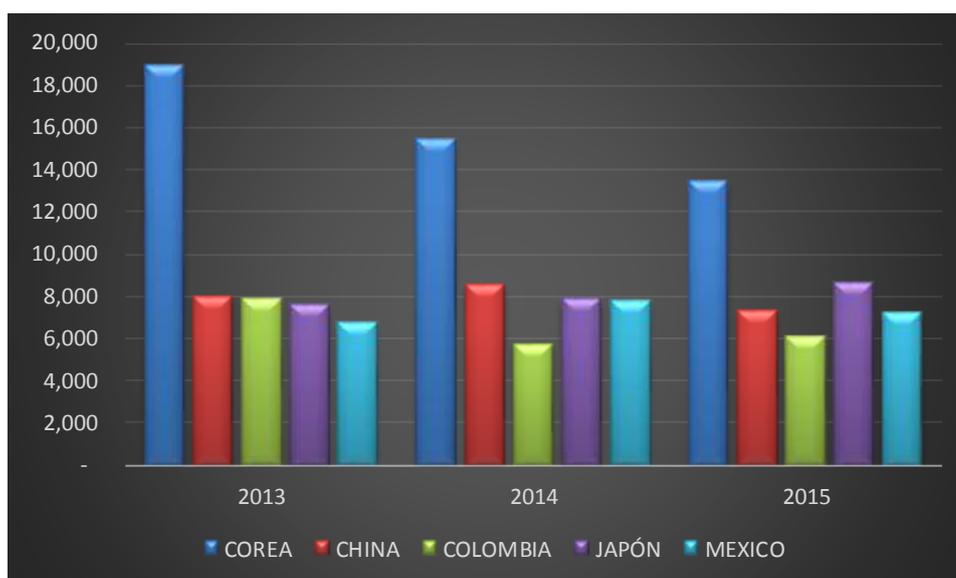
Tabla 4. Importaciones 2013 -2015

| AÑO | TIPO | ALEMANIA | BRASIL | CHINA | COLOMBIA | COREA | E.E.U.U | INDIA | JAPÓN | MÉXICO | OTROS | TOTAL GENERAL |
|-------------------|-----------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|---------------|
| 2013 | AUTOMOVIL | 729 | 1,766 | 2,429 | 3,547 | 10,766 | 471 | 1,357 | 1,505 | 4,457 | 518 | 27,545 |
| | CAMIONETA | - | 201 | 1,191 | 3 | - | 2,020 | 473 | 45 | 1,374 | 4,757 | 10,064 |
| | SUV | 376 | - | 689 | 824 | 5,786 | 2,067 | - | 1,875 | 324 | 967 | 12,908 |
| | VAN | 173 | - | 1,668 | 120 | 728 | - | - | 3 | - | - | 2,692 |
| | CAMIÓN | 45 | 54 | 1,903 | 3,312 | 1,543 | 697 | - | 3,592 | 571 | 213 | 11,930 |
| | BUS | - | 623 | 117 | 55 | 94 | 7 | - | 613 | - | 4 | 1,513 |
| Total 2013 | | 1,323 | 2,644 | 7,997 | 7,861 | 18,917 | 5,262 | 1,830 | 7,633 | 6,726 | 6,459 | 66,652 |
| 2014 | AUTOMOVIL | 174 | 819 | 793 | 2,062 | 8,230 | 310 | 2,089 | 668 | 4,338 | 616 | 20,099 |
| | CAMIONETA | - | 62 | 425 | - | - | 1,396 | 265 | 1 | 944 | 3,199 | 6,292 |
| | SUV | 169 | 500 | 305 | 1,191 | 4,677 | 1,828 | - | 2,551 | 1,253 | 2,471 | 14,945 |
| | VAN | 382 | - | 3,356 | - | 1,319 | 3 | - | 16 | 3 | 3 | 5,082 |
| | CAMIÓN | 183 | 309 | 3,491 | 2,298 | 1,229 | 847 | 192 | 3,720 | 1,147 | 865 | 14,281 |
| | BUS | - | 515 | 210 | 166 | 21 | - | - | 912 | 70 | 2 | 1,896 |
| Total 2014 | | 908 | 2,205 | 8,580 | 5,717 | 15,476 | 4,384 | 2,546 | 7,868 | 7,755 | 7,156 | 62,595 |
| 2015 | AUTOMOVIL | 287 | 697 | 1,341 | 2,367 | 6,737 | 322 | 1,469 | 846 | 3,845 | 909 | 18,820 |
| | CAMIONETA | - | 118 | 83 | - | - | 1,068 | 117 | - | 857 | 3,049 | 5,292 |
| | SUV | 343 | 318 | 213 | 609 | 4,043 | 2,040 | - | 2,927 | 1,626 | 2,411 | 14,530 |
| | VAN | 203 | 7 | 3,609 | 2 | 1,422 | 5 | - | 21 | - | 98 | 5,367 |
| | CAMIÓN | 172 | 226 | 1,957 | 3,154 | 1,212 | 224 | - | 4,613 | 869 | 188 | 12,615 |
| | BUS | - | 52 | 89 | - | 54 | - | - | 247 | 26 | 1 | 469 |
| Total 2015 | | 1,005 | 1,418 | 7,292 | 6,132 | 13,468 | 3,659 | 1,586 | 8,654 | 7,223 | 6,656 | 57,093 |

Fuente: Anuario AEADE (2016)

Elaborado por: La Autora

Gráfico 4. Importaciones 2013 -2015



Elaborado por: La Autora

Las importaciones de vehículos de mayor envergadura provinieron de Corea, China y Japón en los años 2013, 2014 y 2015, alcanzando un volumen total de importaciones en el año 2013 de 66.652 unidades, mientras que para el año 2014 obtuvo un valor total de importaciones de 62.595 unidades, lo que significó una disminución del 6%, para el año 2015 se mantuvo la misma tendencia evidenciándose una reducción del 9% dado por la baja considerable de importaciones de países como India.

Tabla 5. Importaciones año 2015

| Vehículo | Número de Unidades |
|-----------------|---------------------------|
| Automóviles | 10.846 |
| Camionetas | 2.948 |
| SUV'S | 8.107 |
| VAN'S | 2.672 |
| Buses | 351 |
| Camión | 8.716 |
| TOTAL | 33.640 |

Fuente: Anuario AEADE (2016)

Elaborado por: La Autora

La información anterior detalla las importaciones realizadas en el año 2015, destacándose como principal vehículo importado los automóviles, seguido por camiones y SUV'S, la cifra total alcanzada ascendió a 33.640 unidades.

En el año 2009 y 2015 se aplican medidas de protección a la industria nacional estableciéndose salvaguardias, al sector automotriz le pusieron cupos de importación, los CKDs fueron alcanzados con esta medida, en el año 2016 se fueron retirando paulatinamente estas restricciones.

1.3.1.2. Exportaciones.

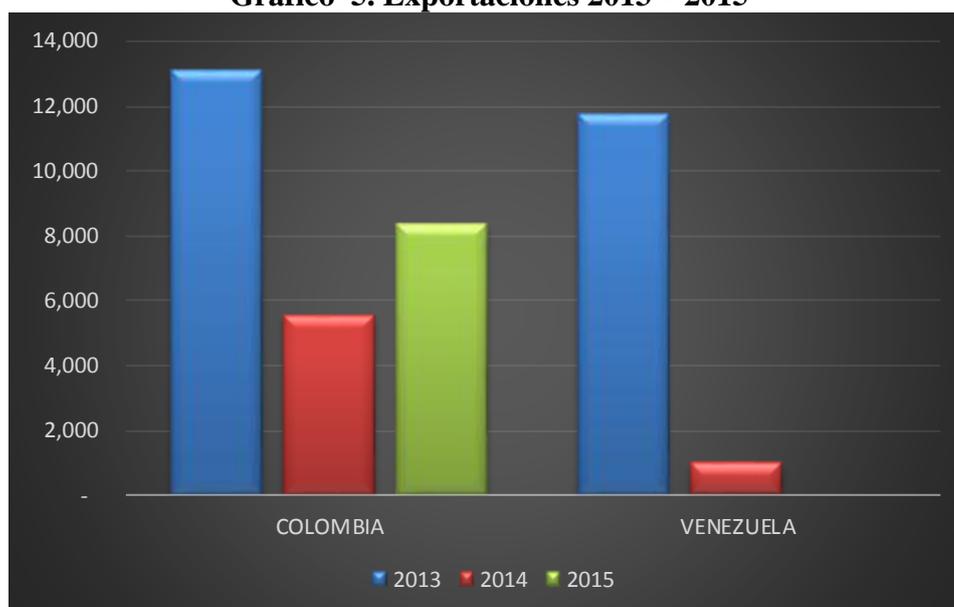
Tabla 6. Exportaciones 2013 – 2015

| ENSAMBLADORA | COLOMBIA | | | VENEZUELA | | | TOTAL | | |
|--------------|---------------|--------------|--------------|---------------|------------|----------|---------------|--------------|--------------|
| | 2013 | 2014 | 2015 | 2013 | 2014 | 2015 | 2013 | 2014 | 2015 |
| OMNIBUS BB | 8,143 | 1,506 | 2,368 | - | - | - | 8,143 | 1,506 | 2,368 |
| AYMESA | 4,928 | 4,048 | 6,000 | 7,484 | - | - | 12,412 | 4,048 | 6,000 |
| MARESA | - | - | - | 4,260 | 960 | - | 4,260 | 960 | - |
| TOTAL | 13,071 | 5,554 | 8,368 | 11,744 | 960 | - | 24,815 | 6,514 | 8,368 |
| | 26,993 | | | 12,704 | | | 39,697 | | |

Fuente: Anuario AEADE (2016)

Elaborado por: La Autora

Gráfico 5. Exportaciones 2013 – 2015



Elaborado por: La Autora

Las principales exportaciones de vehículos se dirigieron a países como Colombia y Venezuela, alcanzando en el año 2013 la cifra de 24.815 unidades, disminuyendo en el año 2014 en un 74% y en el año 2015 se percibió una ligera recuperación de un 28% en exportaciones. La tendencia general reflejada en la tabla anterior se dirige a la disminución significativa de las exportaciones de vehículos nacionales a países vecinos. En el año 2014 se puede visualizar que las exportaciones a Venezuela se redujeron en el 92%, lo que deja en evidencia que, la crisis económica en este país se empezó a agudizar en este año, provocando que en el año 2015 no se exportara ni un solo vehículo al mencionado país.

Tabla 7. Exportaciones 2015

| ENSAMBLADORA | AUTOMÓVILES | CAMIONETAS | SUV'S | VAN'S |
|---------------------|--------------------|-------------------|--------------|--------------|
| OMNIBUS BB | | 2.144 | - | - |
| AYMESA | 1.130 | | - | - |
| MARESA | | | - | - |
| TOTAL | 1.130 | 2.144 | - | - |

Fuente: Anuario AEADE (2016)

Elaborado por: La Autora

Las exportaciones en el año 2015 alcanzaron el volumen de 1.130 unidades en vehículos y 2.144 en camionetas, sumando un total de 3.274 unidades exportadas, cifra poco significativa en comparación con los niveles de exportación alcanzados en el año 2013.

Capítulo segundo: El papel de la administración tributaria en el control al sector informal automotriz.

2.1. Generalidades

“El sistema tributario en el Ecuador, no se consideró como una herramienta trascendental de política fiscal en el siglo XX, la escasa cultura tributaria así como la presión de los grupos de poder, quienes han propiciado que el Estado ecuatoriano apoye a las débiles administraciones tributarias, que no tienen suficiente capacidad para controlar la administración tributaria, mediante un marco legal simplificado que facilita la fuga y evasión.”⁷

El escaso desarrollo tributario en el país ha contribuido a una grave asimetría en la distribución de la riqueza existente, creando una asignación ineficiente de recursos y reduciendo así la capacidad del Estado, para crear condiciones favorables para el desarrollo económico. Esta baja productividad también se ha visto exacerbada por pequeños debates y estudios que han llevado a políticas fiscales erradas en el país.

A continuación, como introducción al desarrollo del presente trabajo investigativo se realiza un recorrido por el sistema impositivo ecuatoriano.

El economista Alberto Acosta, en su obra “Libro del Sesquicentenario IV Economía Ecuador”⁸, explica que:

El sistema tributario puede abordarse como el instrumento a través del cual se logra la redistribución de ingresos con el objetivo de fomentar la igualdad y equidad, en la actualidad no existe una cultura tributaria arraigada, de modo que todas las acciones tributarias en este sentido tienen un impacto de poca popularidad en la sociedad, a pesar de ser medidas que se dirigen hacia el equilibrio y transparencia en la recaudación de impuestos y por ende en el desarrollo integral del país.

El Servicio de Rentas Internas es una institución estatal, encargada de la regulación efectiva y eficaz de los procesos de administración tributaria de la nación,

⁷ SRI. (2016). Sistema Tributario. Obtenido de <https://cef.sri.gob.ec/virtualcef/pluginfile.php/16864/>

⁸ Alberto, Acosta. Libro del Sesquicentenario IV Economía Ecuador. (Quito: Corporación Editora Nacional, 2010), 312

de forma tal que permite a los ciudadanos ecuatorianos el acceso libre y voluntario a los servicios brindados por la institución, lográndose de esta forma el desarrollo y enriquecimiento de la cultura tributaria del país y por consecuencia la recaudación efectiva de los tributos.

El profesor Julio Álvarez en el libro “Gestión tributaria nacional”⁹

explica que:

La Ley de Beneficios Tributarios para nuevas inversiones productivas expedida en el Registro Oficial No. 148 del 18 de noviembre del 2005 fue creada con el fin de generar estímulos tributarios para crear inversiones dedicadas a la producción de bienes y servicios con precios altamente competitivos y de calidad el mismo que generaría empleo directo e indirecto.

Mediante esta Ley, se buscó generar interés en los empresarios extranjeros, para que inviertan en el país, incentivando la creación de nuevas fuentes de empleos a través de una productividad participativa, equitativa, basada en principios de creatividad y diversificación como única alternativa viable para incrementar la producción.

La industria automotriz, tiene una importancia estratégica en el crecimiento económico ecuatoriano; los impuestos son los principales recursos financieros con los que cuenta el Estado para financiar su presupuesto, uniendo estos dos criterios, es necesario analizar la problemática de la evasión fiscal, es decir cuánto deja de percibir el Estado por la informalidad en que se desarrolla este sector de la economía.

Se puede empezar manifestando que el deber de todos los ecuatorianos, es contribuir al desarrollo del país, esta obligación constitucionalmente consagrada, compromete a los ciudadanos a ser partícipes, a través de pago de impuestos, al sostenimiento del gasto público, siendo obligación de todos los ciudadanos, someterse al poder tributario y cualquier distinción, privilegio o exoneración, es injustificada.

⁹ Julio Álvarez. Gestión tributaria nacional. (Cuenca: Instituto ecuatoriano de derecho tributario, 2010), 192

Se va a analizar los siguientes principios por los que se rige el régimen tributario como son: igualdad, generalidad, proporcionalidad o capacidad contributiva y equidad.

- **El principio de igualdad**

El investigador Santiago Real, en el texto “Conceptualización tributaria” indica que “Es aquel basado en la declaración de los derechos del hombre cuya génesis se remonta a la revolución francesa de 1789, es esta época se esgrimió como plataforma, los tres principios de “Liberté, Egalité, Fraternité”, “Libertad Igualdad y Fraternidad”.

Principios que hallan su fundamento en la afirmación transformada en ley que plantea que todos los hombres son iguales ante la ley, lo cual significa que, individuo sin importar su origen, raza o credo tienen beneficios especiales sobre sus semejantes, por lo que no es posible aplicar gravámenes que afecten a un grupo de individuos por raza, color, sexo, idioma, religión, origen social, posición económica, o por motivos de cualquier otra índole.

El derecho a la igualdad tributaria plantea, la igualdad de tratamiento entre individuos con responsabilidades tributarias, excluyendo y prohibiendo cualquier tipo de privilegio o preferencia.

- **Principio de generalidad**

Se forma a partir del principio de la igualdad y, el mismo plantea que los tributos deben ser extensivos a todas las personas, sin ningún tipo de excepción. Este principio hace referencia a que la tributación tiene un carácter generalizado, es decir, está dirigido a todas las personas con capacidad de contribución al Estado.

El reconocido investigador Ulpiano Ruíz, en el libro “Doctrina Tributaria”¹⁰, señala que, el principio de generalidad abarca a todos los ciudadanos, es decir el principio de generalidad, posee un carácter universal utilizándose, como herramienta

¹⁰ Ulpiano Ruiz, Doctrina Tributaria, (Mar del Plata: La Plata, 2011), 63

legal que equiparar las obligaciones de todos los ciudadanos ante el Estado. El principio de generalidad contiene, en su esencia, el valor de la justicia y este principio es el que le da límite al poder fiscal.

Ferreiro Lapatza señala: el principio de generalidad indica que “todos deben soportar las cargas tributarias”.¹¹ Es decir, con este principio, queda claro, que todos los ciudadanos que demuestren tener capacidad económica, tienen la obligación de aportar al sostenimiento de la carga fiscal del Estado, de acuerdo, a su disponibilidad económica, sin que existan casos de privilegio, en los que el contribuyente deje de apoyar, sin una justa razón.

- **Proporcionalidad o capacidad contributiva**

El principio de capacidad contributiva, a pesar de no haber sido constitucionalizado, es muy importante y, ayuda a la existencia de los demás principios, según el autor Víctor Uckmar: “la capacidad contributiva, significa fuerza económica de los sujetos, o de los hechos previstos en el hecho imponible. Pero puede significar la aptitud de estos sujetos, para poder ser alcanzados por el impuesto”¹²

Para aclarar un poco más el concepto de capacidad contributiva, se puede mencionar las palabras de Eddy de la Guerra, quien establece que: “la capacidad contributiva como tal es una manifestación de riqueza que permite a una persona ser alcanzada por un hecho imponible directamente vinculado con su aptitud contributiva”¹³, el cumplimiento de este principio, ayuda a que el Estado mantenga un mesura al efectuar la carga tributaria al contribuyente.

¹¹ Ferreiro Lapatza, Curso de Derecho Tributario (Madrid, Es: Marcial Pons, 1996), 128

¹² Victor Uckmar, Principios comunes del Derecho Constitucional Tributario (Bogotá, Editorial TEMIS S.A., 2002), 72

¹³ Eddy de la Guerra. El Régimen Tributario Ecuatoriano (Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones, 2012), 58

- **El principio de equidad**

La docente Pilar Huerta en el libro “Principios de Contaduría”¹⁴ señala que, la proporcionalidad se define como la equidad y el trato justo e igualitario a los sujetos pasivos, este principio plantea, que la carga tributaria debe ser distribuida de acuerdo a la capacidad contributiva del individuo, de forma tal que no se afecte la actividad económica, que puede verse disminuida cuando la carga tributaria es excesiva, esta autora se mantiene en que, el que más gana, más paga.

El principio garantiza el interés y deseo de los contribuyentes por producir más y, de este modo contribuir a la riqueza de la nación, quedando claramente definido en la legalidad, que se tributará en dependencia de los ingresos del ciudadano, sin que pueda establecerse, una carga o tributo superior a lo establecido por la ley.

2.1.1. Deberes formales del contribuyente

Existe un conjunto de normativas a ser acatadas por los contribuyentes, las cuales se detallan en el Art. 96 del Código Tributario, especificándose las responsabilidades tanto de naturales como extranjeros al llevar a cabo actividades económicas en el territorio nacional.

Tabla 8. Deberes formales del contribuyente

| Deber del Contribuyente | Cómo cumplir |
|--|---|
| 1. Cuando lo exijan las leyes, ordenanzas, reglamentos o las disposiciones de la administración tributaria | Inscribirse en los registros pertinentes (R.U.C.) |
| | Comunicar oportunamente los cambios que afecten al contribuyente |
| | Solicitar los permisos previos (aperturas, suspensiones, nuevos establecimientos) |
| | Llevar los libros y registros contables en castellano y en la moneda de curso legal |
| | Conservar los libros y registros por el tiempo establecido por la ley |
| | Presentar las declaraciones que correspondan |
| | Cumplir con otros deberes establecidos por la autoridad tributaria |
| 2. Dar facilitar a los funcionarios delegados por | En las inspecciones o verificaciones, tendientes al control o a la determinación de un tributo. |
| 3. Exhibir a los funcionarios autorizados por la administración tributaria | Declaraciones |
| | Informes |
| | Libros y documentos |
| | Dar aclaraciones que sean requeridas |
| 4. Concurrir a las oficinas de la administración | El contribuyente debe acudir cuando su presencia sea requerida por autoridad competente. |

Fuente: Código Tributario

Elaborado por: La Autora

¹⁴ Pilar Huerta, Principios de Contaduría (Barcelona: Planeta, 2011), 205

La catedrática Lorena Herrera en la obra “Historia tributaria nacional” explica que:

“Se destaca como imprescindible la inscripción en registros pertinentes, especificándose la información relativa a la actividad económica desarrollada con previa solicitud de permisos para la misma, también se especifica la necesidad de llevar libros contables en idioma castellano, con el uso de la moneda en curso legal”.

15

Es obligación también de los contribuyentes la presentación periódica de declaraciones y el cumplimiento de los deberes señalados por la ley tributaria, permitiendo a los funcionarios públicos la inspección de las actividades declaradas.

También será obligatorio exhibir a los funcionarios declaraciones, informes, libros y documentos inherentes a las obligaciones tributarias, siendo también necesaria la formulación de las aclaraciones que puedan ser demandadas por los funcionarios, del mismo modo la concurrencia a las oficinas de la administración tributaria será obligatoria al ser requerida por las autoridades tributarias.

El Doctor José Vicente Troya, en su obra “El Derecho Internacional Tributario”, explica que:

Es obligación de todos los ciudadanos naturales o jurídicos la cancelación de impuestos con la finalidad de garantizar el desarrollo estatal y por ende la estabilidad del país, cumpliendo como requisito indispensable el RUC, debiendo en caso de suspender sus actividades económicas informar al SRI, emitiendo del mismo modo los comprobantes de aquellos contribuyentes inscritos en el RISE.¹⁶

La no presentación o existencia de facturas, tickets, derivados de transacciones económicas podrá ser causa de sanción, del mismo modo aquellas empresas obligadas a llevar contabilidad deberán cumplir con dicho requerimiento y presentar declaraciones mensuales o semestrales del IVA y del mismo modo en aquellos casos en los que se produzcan bienes gravados con el ICE las obligaciones serán de

¹⁵ Lorena Herrera. Historia tributaria nacional. (Quito: Abya-Yala, 2012), 228

¹⁶ José Vicente Troya. El Derecho Internacional Tributario. (Quito: Don Bosco, 2012), 186

carácter mensual, la presentación de la documentación al SRI será obligatoria por parte de todos los contribuyentes.

2.1.2. El Servicio de Rentas Internas (S.R.I)

El Servicio de Rentas Internas (SRI) fue establecido de acuerdo con la Ley N °. 41, publicada en el Registro Oficial # 206 de 2 de diciembre de 1997 siendo entendida como el ente autónomo y técnico que goza de personería jurídica, fondos y patrimonio propios. La institución es un organismo técnico y autónomo responsable de la administración y recaudación de los impuestos bajo su influencia.

Entre los principales objetivos del Servicio de Rentas Internas (SRI) está la educación, difusión y capacitación de los contribuyentes en relación con sus obligaciones tributarias y la atención y autorización de sus solicitudes, reclamaciones y consultas. En el caso de evasión fiscal, las sanciones apropiadas se aplicarán de conformidad con la ley.

El objetivo general del SRI es promover una administración tributaria moderna y profesional, siendo de particular importancia la promoción de una cultura tributaria, que permita el desarrollo del país.

2.1.2.1. Impuestos que administra el SRI.

- Impuesto a la Renta
- Impuesto al Valor Agregado
- Impuesto a la Salida de Divisas
- Impuesto a los Consumos Especiales
- Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular
- Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas no Retornables
- Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados

Estos impuestos constituyen la piedra angular del presupuesto general del Estado, y por ende el desarrollo económico de la nación en su conjunto, de ahí que pueda afirmarse la importancia del sector automotriz en el desarrollo económico de la nación, al ser una de las de mayor crecimiento y diversificación de modo que es una fuente invaluable de recursos económicos para el país.

Dentro de los impuestos que son administrados por el SRI, se encuentra el impuesto a consumos especiales, es decir aquellos por su naturaleza no son observados como impuestos a elementos de primera necesidad, de modo que están sujetos a un gravamen superior que deberá ser cancelado con el objetivo de propiciar el desarrollo integral de la nación.

El impuesto verde, es utilizado con el objetivo de salvaguardar la riqueza natural del país, y disminuir el elevado nivel de polución que actualmente afecta a las diferentes ciudades del Ecuador, este impuesto será perceptible solamente por aquellos vehículos cuyo cilindraje sea mayor, constituyéndose en fuentes de emanación de gases, que afectan en el equilibrio ecológico, por esta razón, son sujetos a dichos impuestos.

2.1.3. Análisis de la situación actual del Servicio de Rentas Internas (S.R.I).

La gestión de la recaudación tributaria está a cargo del SRI, esta entidad ha evidenciado un desarrollo considerable. En los últimos años ha tenido un crecimiento continuo, llegando cada vez más a los contribuyentes en los puntos más apartados de nuestro país.

El SRI ha mejorado continuamente en su procesos, esto se puede percibir, al evaluar el incremento en los valores de recaudación anual de impuestos, este incremento considerable no se debe a reformas tributarias o creación de nuevos impuestos, sino, a la eficiencia con la que está efectuando su labor a través de la utilización de sistemas de alta tecnología, la incorporación a la facturación electrónica de más contribuyentes, su portal web que permite a los contribuyentes estar al día en sus obligaciones tributarias, utilizando los servicios en línea, además de la manera cómo ha ido concientizando en los contribuyentes la cultura tributaria, que era inexistente, era fácil darse cuenta de esta realidad cuando se visita zonas

apartadas, en donde difícilmente se encuentra un contribuyente que cumpla con los deberes formales, el comercio se efectuaba de manera totalmente informal.

2.2.El Impuesto al Valor Agregado (IVA) en el sector automotriz

El autor Eusebio González, en el texto “Tratado de Derecho Tributario”¹⁷ indica que: el impuesto al valor agregado se define como la carga fiscal a la que es susceptible todo tipo de consumo, es decir es un impuesto financiado por el consumidor, de ahí que sea categorizado como indirecto, al no ser percibido por el sistema tributario directamente del vendedor, sino por el consumidor, el cual lo cancela al ser sujeto de una transferencia de bienes o prestación de servicios.

Según Cabanellas¹⁸ “tal impuesto se recauda sobre la transferencia de bienes o sobre la importación de bienes personales en todas las etapas de su comercialización y el costo de los servicios prestados, deben ser declarados y pagados mensualmente.”

2.2.1. Tratamiento tributario del IVA

Debido a la crisis económica y financiera que enfrentó el país en el año 1.999, la inflación había sobrepasado el 60%, se había producido una fuga de capitales, el sector de las exportaciones estaba golpeado. La crisis puso de manifiesto la vulnerabilidad ecuatoriana frente a la volatilidad en los precios de las materias primas, frente al sistema financiero internacional y a los severos cambios climáticos, en especial el Fenómeno del Niño.

En ese sentido, la crisis se desató debido a los tres factores externos relacionados a continuación:

- La crisis asiática de 1997 generó la posterior pérdida de confianza de inversionistas y prestamistas extranjeros en países emergentes e inestables.
- La caída de los precios del petróleo (ligada a la crisis asiática), que los llevó por debajo de US\$ 10 por barril, impactó negativamente la

¹⁷ Eusebio González. Tratado de Derecho Tributario. (Lima: Luppá, 2014), 276

¹⁸ CABANELLAS de Torres, G. (2008). Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual, tomo IV. Buenos Aires Argentina: Editorial Heleaste, 35

economía de Ecuador, en la medida en que el crudo representa el 40% del total de ingresos del país por concepto de exportaciones.

- Los principales productos de exportación (plátano, cacao, café, atún y camarón) se han visto afectados por el fenómeno de El Niño (efecto climático del calentamiento del Océano Pacífico, que causa una precipitación constante al final del año e influenciado por su posición geográfica). A finales de 1.999, Ecuador enfrentaba una crisis, asociada a las inundaciones provocadas por las excesivas lluvias.

Estos hechos desataron la peor crisis económica en la historia de Ecuador. La medida decretada para conjurar el colapso financiero y económico fue la dolarización, consistente en reemplazar la moneda nacional, el sucre, por el dólar.

La desigualdad social es un problema de desarrollo económico del Ecuador y en general de América Latina, que se ha caracterizado por ser la región del mundo con los más elevados índices de desigualdad en la distribución del ingreso, niveles de pobreza, aunque inferiores a aquellos típicos de otras partes del mundo en desarrollo, pero siguen siendo extremadamente elevados.

Los gobiernos latinoamericanos han tenido que realizar planes para alcanzar recursos y así mejorar las dolencias de sus países, uno de estos es la recaudación de ingresos públicos por medio de impuestos.

A partir del año 2000, la economía ecuatoriana se ha logrado estabilizar en gran medida, apoyada fuertemente por las condiciones externas favorables, como precio del petróleo, las remesas en divisas por parte de los emigrantes y como fue en su momento, la construcción del Oleoducto de Crudos Pesados, OCP. Sin embargo, el principal lineamiento de la política consiste en la necesidad de introducir reformas importantes y profundas en la asignación y uso de los recursos públicos.

A partir del año 2007, se aplican cambios estructurales y nuevas reformas económicas de gran importancia, las cuales a su vez reflejan un aumento significativo de los ingresos del estado.

Se produce una reducción de costos financieros, más crédito para el sector productivo y apoyo para los microempresarios, lo que a su vez se ha revertido en desarrollo para la denominada pequeña y mediana empresa.

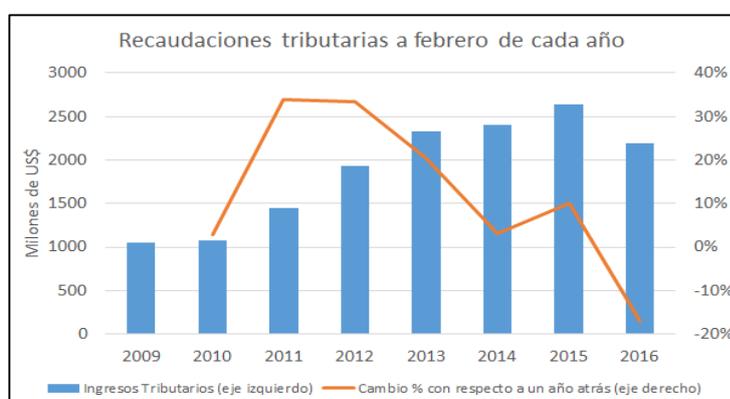
En lo que se refiere al presupuesto general del Estado, se ha incrementado considerablemente debido al incremento en la recaudación tributaria, así como, al control de la evasión fiscal, ya que un aumento significativo de los ingresos fiscales, constituye mayor disponibilidad de ingresos para ejecutar obras.

Se incrementó el gasto social, se da más atención a la salud, la educación. La brecha salarial también está disminuyendo

El 29 de diciembre del 2007 es publicada en el Registro Oficial # 242 Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria en el Ecuador, después de que la Asamblea Nacional Constituyente, aprobara un proyecto de reforma tributaria elaborado por el SRI. Esta ley fomenta la reactivación del material productivo y la creación de empleos, mediante la deducción de impuestos a los empresarios que generan nuevas fuentes de trabajo. Se mejora las normas fiscales que ayudarán a los contribuyentes a cumplir sus obligaciones tributarias y a fortalecer las sanciones para los delincuentes y evasores fiscales. Además, la política tributaria es más flexible para optimizar los procesos de cumplimiento tributario.

Se ha instaurado un régimen fiscal simplificado (RISE) para las pequeñas empresas, que busca comprender el mundo de los contribuyentes, que desarrollan de manera informal una actividad económica.

Gráfico 6. Recaudaciones Tributarias



Elaborado por: La Autora

La figura muestra que los ingresos han tenido una tendencia al crecimiento, esto debido a que el control fiscal se ha fortalecido.

Como se ha visto en la historia de Ecuador, ha habido una fuerte política de recaudación, en los últimos 5 años, debido a la buena gestión tributaria, los ingresos fiscales corrientes del gobierno, han aumentado considerablemente.

2.2.2. Objeto del impuesto

El profesor Wilmer Torres en la obra “Razones y desazones de la tributación”¹⁹. afirma que: el objeto del Impuesto al Valor Agregado (I.V.A), es la transferencia de propiedad de bienes muebles, incluso si la transferencia es gratuita, para uso o consumo personal; la importación de bienes materiales que abarque todas las fases del proceso de comercialización y el coste del servicio prestado, siempre que se excluya la transmisión de bienes inmuebles y bienes muebles distintos del organismo.

Por otra parte el autor Rodrigo Cedeño en su libro “Tributación, el arte de gobernar”²⁰, afirma que: el tratamiento tributario del IVA es definido como crédito tributario, el cual se deriva de la diferencia entre el IVA cobrado a partir de la venta menor y el IVA pagado en compras, determinándose que en aquellos casos en los que la declaración muestre un balance a favor del IVA en compras mayor que el IVA en ventas, el saldo será considerado como crédito tributario, de modo que se haga efectivo en la declaración del mes siguiente.

Este impuesto se impone a la transferencia de bienes muebles o a las importaciones en todas las etapas de la comercialización, y el costo de los servicios prestados debe ser declarado y pagado mensualmente.

El autor Federico A. Enrico en su obra “Análisis del Impuesto al Valor Agregado”²¹, indica que: el Impuesto al Valor Agregado, se aplica en todas las etapas de comercialización de los productos y servicios, permitiendo a cada etapa computar

¹⁹ Wilmer Torres. Razones y desazones de la tributación. (Barcelona: Rey, 2013), 46

²⁰ Rodrigo Cedeño. Tributación, el arte de gobernar. (México D.F.: Azteca, 2012), 197

²¹ Federico A. Enrico. El Impuesto al Valor Agregado. (Buenos Aires: La Ley, 2002), 52

como crédito el impuesto correspondiente a la etapa anterior, utilizando la factura como vehículo y donde cada etapa utiliza el sistema de Impuesto contra Impuesto, para determinar el monto a ingresar. En definitiva, el impuesto a ingresar por cada etapa surgirá entre el impuesto facturado (Débito Fiscal) y, el impuesto que le sea facturado por las etapas anteriores (Crédito Fiscal).

Se puede entender entonces que el Impuesto al Valor Agregado es cancelado en cada etapa de comercialización, generándose de esta manera un incremento en los precios en cada etapa, y al final del proceso quien se ve afectado y sobre quien recae la carga tributaria del IVA es el consumidor final.

Este efecto puede entenderse de mejor manera a través del siguiente ejemplo.

a). Un comerciante importa mercadería por USD \$ 100.000,00, y vende la misma mercadería al comerciante mayorista por USD \$ 150.000,00.

Tabla 9. Ejemplo importador

Importa Mercadería

| Fecha | Detalle | Debe | Haber |
|--------------|------------------------|-------------|--------------|
| 01/10/2017 | Compra | 100,000.00 | |
| | Crédito Tributario IVA | 12,000.00 | |
| | Bancos | | 112,000.00 |

Venta de Mercadería al Mayorista

| Fecha | Detalle | Debe | Haber |
|--------------|----------------|-------------|--------------|
| 10/10/2017 | Banco | 168,000.00 | |
| | Venta | | 150,000.00 |
| | IVA en Ventas | | 18,000.00 |

RESUMEN DEL IVA

| | |
|----------------------------|-----------------|
| IVA en Ventas | 18,000.00 |
| (-) Crédito Tributario IVA | 12,000.00 |
| IVA por Pagar | 6,000.00 |

Elaborado por: La Autora

A través del ejemplo se puede observar, que al importador no se le cargó por concepto de IVA valor alguno, al efectuar la desaduanización de la mercadería canceló por este rubro USD \$ 12.000,00, al vender la mercadería al comerciante

mayorista recibió a través de la factura emitida un IVA de USD \$ 18.000,00, debiendo pagar los USD \$ 6.000,00 al SRI a través de la declaración mensual.

b). El comerciante mayorista vende la mercadería comprada al importador por USD \$ 150.000,00, al Intermediario mayorista por USD \$ 180.000,00, el efecto es el siguiente:

Tabla 10. Ejemplo comerciante mayorista

Compra Mercadería

| Fecha | Detalle | Debe | Haber |
|------------|------------------------|------------|------------|
| 10/10/2017 | Compra | 150,000.00 | |
| | Crédito Tributario IVA | 18,000.00 | |
| | Bancos | | 168,000.00 |

Venta de Mercadería al Intermediario Mayorista

| Fecha | Detalle | Debe | Haber |
|------------|---------------|------------|------------|
| 12/10/2017 | Banco | 201,600.00 | |
| | Venta | | 180,000.00 |
| | IVA en Ventas | | 21,600.00 |

RESUMEN DEL IVA

| | |
|----------------------------|-----------------|
| IVA en Ventas | 21,600.00 |
| (-) Crédito Tributario IVA | 18,000.00 |
| IVA por Pagar | 3,600.00 |

Elaborado por: La Autora

En este segundo caso ocurre la misma dinámica, al Comerciante Mayorista no se le cargó por concepto de IVA valor alguno, ya que al efectuar la compra de mercadería canceló por este rubro USD \$ 18.000,00; al vender la mercadería al intermediario mayorista, recibió a través de la factura emitida un IVA de USD \$ 21.600,00 debiendo pagar los USD \$ 3.600,00 al SRI, a través, de la declaración mensual.

c). El Intermediario mayorista, vende mercadería comprada al comerciante mayorista por USD \$ 180.000,00, al Intermediario minorista por USD \$ 200.000,00, el efecto es el siguiente:

Tabla 11. Intermediario mayorista

Compra Mercadería

| Fecha | Detalle | Debe | Haber |
|------------|------------------------|------------|------------|
| 12/10/2017 | Compra | 180,000.00 | |
| | Crédito Tributario IVA | 21,600.00 | |
| | Bancos | | 201,600.00 |

Venta de Mercadería al Intermediario Minorista

| Fecha | Detalle | Debe | Haber |
|------------|---------------|------------|------------|
| 15/10/2017 | Banco | 224,000.00 | |
| | Venta | | 200,000.00 |
| | IVA en Ventas | | 24,000.00 |

RESUMEN DEL IVA

| | |
|----------------------------|-----------------|
| IVA en Ventas | 24,000.00 |
| (-) Crédito Tributario IVA | 21,600.00 |
| IVA por Pagar | 2,400.00 |

Elaborado por: La Autora

Con este ejemplo se puede visualizar que el Intermediario Mayorista no asumió por concepto de IVA, ningún valor, ya que al efectuar la compra de mercadería canceló por este rubro USD \$ 21.600,00 al vender la mercadería al intermediario mayorista recibió a través de la factura emitida un IVA de USD \$ 24.000,00 debiendo pagar los USD \$ 2.400,00 al SRI a través de la declaración mensual.

d). El Intermediario minorista, vende al consumidor final por USD \$ 225.000,00 la mercadería comprada al Intermediario mayorista por USD \$ 200.000,00, el efecto es el siguiente:

Tabla 12. Intermediario minorista

Compra Mercadería

| Fecha | Detalle | Debe | Haber |
|------------|------------------------|------------|------------|
| 15/10/2017 | Compra | 200,000.00 | |
| | Crédito Tributario IVA | 24,000.00 | |
| | Bancos | | 224,000.00 |

Venta de Mercadería al Consumidor Final

| Fecha | Detalle | Debe | Haber |
|------------|---------------|------------|------------|
| 20/10/2017 | Banco | 252,000.00 | |
| | Venta | | 225,000.00 |
| | IVA en Ventas | | 27,000.00 |

RESUMEN DEL IVA

| | |
|----------------------------|-----------------|
| IVA en Ventas | 27,000.00 |
| (-) Crédito Tributario IVA | 24,000.00 |
| IVA por Pagar | 3,000.00 |

Elaborado por: La Autora

Con este ejemplo se puede visualizar que, el Intermediario Minorista no asumió por concepto de IVA ningún valor, ya que al efectuar la compra de mercadería canceló por este rubro USD \$ 24.000,00, al vender la mercadería al consumidor final recibió a través de la factura emitida un IVA de USD \$ 27.000,00 debiendo pagar los USD \$ 3.000,00 al SRI a través de la declaración mensual.

e). Por último, el consumidor final compra mercadería por USD \$ 225.000,00 al Intermediario minorista el efecto es el siguiente:

Tabla 13. Ejemplo consumidor final

| Compra Mercadería | | | |
|-------------------|-----------|------------|------------|
| Fecha | Detalle | Debe | Haber |
| 15/10/2017 | Compra | 200,000.00 | |
| | Gasto IVA | 24,000.00 | |
| | Bancos | | 224,000.00 |

RESUMEN DEL IVA

| | |
|-------------------|------------------|
| Gasto IVA | 24,000.00 |
| IVA Pagado | 24,000.00 |

Elaborado por: La Autora

El consumidor final terminó asumiendo el IVA total de las transacciones comerciales, por un monto de USD \$ 24.000,00, ya que su objetivo no es vender las mismas, las utilizará para satisfacer sus necesidades.

2.2.3. Exenciones del IVA

El autor Federico A. Enrico en su obra “Análisis del Impuesto al Valor Agregado”²², comenta que: las exenciones impositivas deben considerarse como una excepción al objeto del impuesto ya que una exención se establece, cuando previamente existió un hecho gravado. Las exenciones deben resultar de una ley ya que constituyen un verdadero privilegio.

²² Federico A. Enrico. El Impuesto al Valor Agregado. (Buenos Aires: La Ley, 2002), 237.

Existen transferencias diferentes a las exentas como son las transferencias no gravadas, estas no forman parte del objeto del IVA, por esta razón no generan ninguna obligación tributaria. Las exenciones están relacionadas a los impuestos que involucran a un sin número de actividades, dentro de estas, existen diferentes realidades debiendo el legislador analizar de manera particular cada una y, después de ese análisis, podrá determinar que parte de esas actividades no deben gravarse con el impuesto.

En nuestro país, existen una serie de bienes y servicios considerados exentos y gravados con tarifa 0% de IVA, son principalmente aquellos fundamentales para satisfacer las necesidades básicas de la población, entre los cuales se tiene a los relacionados con salud, educación, vivienda, alimentación, al establecer una exención lo que se busca es evitar la regresividad del impuesto, es decir que toda la carga tributaria la asuma el consumidor final, que es el último eslabón en la cadena de consumo.

En las siguientes tablas, se detallan las transferencias de bienes establecidos en la Ley de Régimen Tributario Interno en sus artículos 54 y 55, no objeto de IVA y las transferencias grabadas con IVA 0%.

Tabla 14. Transferencias no objetos de IVA

| Tipo de Transferencia | Detalle |
|---|---|
| Aportes en especies a sociedades | Bienes corporales o incorporeales que representan un valor económico. |
| Herencias | |
| Liquidación de sociedades | |
| Liquidación de la sociedad conyugal | |
| Ventas de negocios | Con transferencia de activo y pasivos |
| Fusiones, escisiones y transformación de sociedades | |
| Donaciones | A entidades del sector público y entidades sin fines de lucro |
| Cesión de acciones | |
| Títulos valores | Letra de cambio, cheque, pagaré |
| Cuotas de condominios | Para mantenimiento de condominios y urbanizaciones |

Fuente: Ley de Régimen Tributario Interno Art. 54

Elaborado por: La Autora

Tabla 15. Transferencias 0% IVA

| Tipo de Transferencia | Detalle |
|---|--|
| Productos alimenticios | Origen agrícola, avícola, pecuario, apícola, cunícola, carnes en estado natural, productos que no hayan sufrido transformación |
| Leches en estado natural | Pasteurizadas, homogeneizadas o en polvo siempre que se hayan hayan producido en el país, quesos, yogures y proteicos infantiles |
| Productos de primera necesidad | Pan, azúcar, panela, sal, manteca, margarina, avena, maicena fideos, enlatados nacionales de atún, sardiana, aceite excepto el de oliva. |
| Semillas certificadas | Bulbos, plantas, raíces vivas, harina de pescado, alimentos balanceados y otros para comidas de animales. |
| Fertilizantes, insecticidas | Pesticidas, fungicidas, herbicidas. |
| Productos veterinarios | Materias primas importadas o nacionales utilizados para producirlos. |
| Tractores | Que tengan llantas de hasta 200 hp, los utilizados en cultivo de arroz, arados, rastras, surcadores, cosechadoras, sembradoras cortadoras de pasto,. |
| Elementos de uso agrícola | Bombas de fumigación portables, aspersores y rociadores para equipos de riego, partes y piezas. |
| Medicamentos de uso humano | De acuerdo al listado establecido mediante decreto ejecutivo, así como las materias primas importadas o nacionales utilizadas para su fabricación. |
| Envases y etiquetas | Importados o nacionales utilizados en la elaboración de medicamentos de uso humano o veterinario. |
| Papel bond, libros. | Material complementario que se comercializa con los libros |
| Los que se exporte. | |
| Los que se introduzcan al país bajo los siguientes conceptos: | Por diplomáticos extranjeros y funcionarios de organismos internacionales. Los pasajeros que ingresen al país hasta por el valor establecido en la Ley Orgánica de Aduanas. Donaciones provenientes del exterior en favor de entidades del sector público. |
| Energía Eléctrica | |
| Lámparas fluorescentes | |
| Aviones, avionetas y helicópteros | Destinados para transporte de pasajeros, carga y servicios. |
| Vehículos híbridos o eléctricos | De hasta USD \$ 35.000,00 |
| Artículos introducidos al país bajo el régimen de Tráfico Postal Internacional o Correo Rápido. | El valor del envío no debe sobrepasar el 5% de la fracción básica desgravaba, para el 2017 es USD \$ 11.290 *5% = 564.50,00, y que sean bienes para uso personal. |
| El oro adquirido por el Banco Central del Ecuador. | De manera directa o a través de intermediarios debidamente autorizados por el BCE. |
| Cocinas de uso doméstico | Eléctricas y de inducción, ollas de uso doméstico utilizadas en cocinas de inducción. |
| Sistemas eléctricos | De calentamiento de agua de uso doméstico inclusive las duchas eléctricas. |

Fuente: Ley de Régimen Tributario Interno Art. 55

Elaborado por: La Autora

2.3. Declaraciones del impuesto al valor agregado (IVA)

El impuesto sobre el valor agregado (IVA), impone la transferencia de propiedad o la importación de bienes muebles de carácter corporal en todas las etapas de su comercialización, así como los derechos de autor, los derechos de propiedad industrial y los derechos conexos; y el costo de los servicios ofrecidos. Hay dos tipos para este impuesto, 12% y 0% de la tarifa²³.

²³ SRI. (2016). Obtenido de <http://www.sri.gob.ec/de/iva>

Tabla 16. Fechas de Declaración del I.V.A.

| Noveno Dígito | Fecha máxima de declaración (si es mensual) | Fecha máxima de declaración (si es semestral) | |
|---------------|---|---|------------------|
| | | Primer semestre | Segundo semestre |
| 1 | 10 del mes siguiente | 10 de julio | 10 de enero |
| 2 | 12 del mes siguiente | 12 de julio | 12 de enero |
| 3 | 14 del mes siguiente | 14 de julio | 14 de enero |
| 4 | 16 del mes siguiente | 16 de julio | 16 de enero |
| 5 | 18 del mes siguiente | 18 de julio | 18 de enero |
| 6 | 20 del mes siguiente | 20 de julio | 20 de enero |
| 7 | 22 del mes siguiente | 22 de julio | 22 de enero |
| 8 | 24 del mes siguiente | 24 de julio | 24 de enero |
| 9 | 26 del mes siguiente | 26 de julio | 26 de enero |
| 0 | 28 del mes siguiente | 28 de julio | 28 de enero |

Fuente: SRI

Elaborado por: La Autora

Es también, la transferencia por la venta de bienes muebles de naturaleza corporal, que se ha recibido a la entrega y arrendada con opción de compra, incluido el arrendamiento comercial en todas sus formas; así como el uso personal o el consumo de bienes muebles.

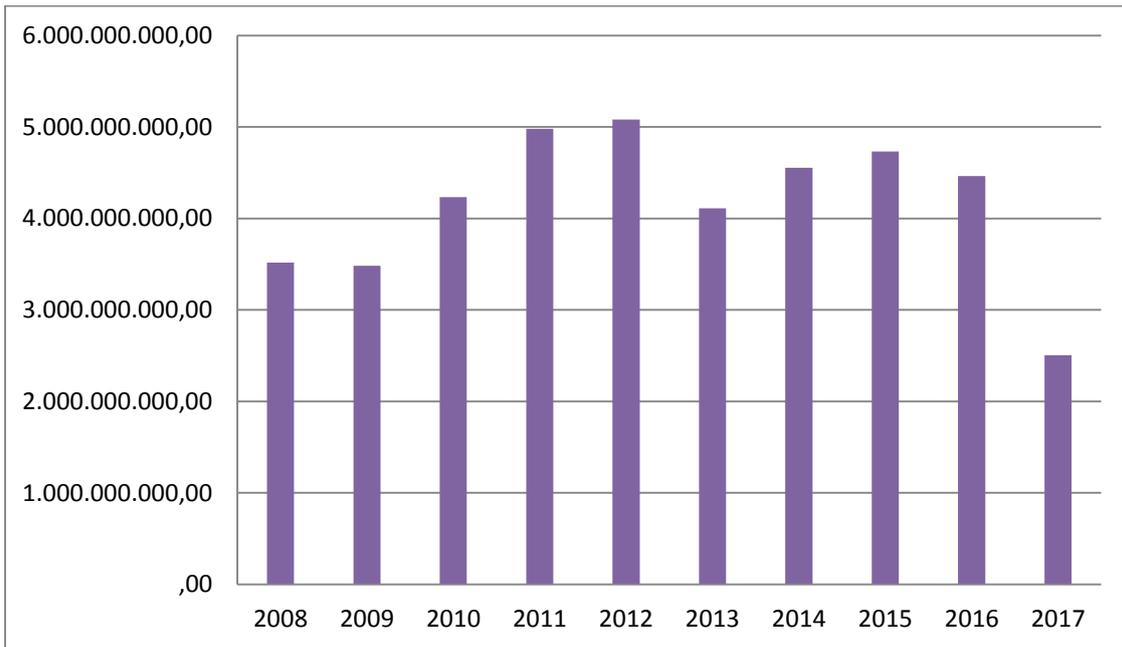
Tabla 17. Impuesto al valor agregado automotriz % de participación

| Año | I.V.A | I.V.A. automotriz | Participación |
|------|-----------|-------------------|---------------|
| 2008 | 3,517,345 | 93,079 | 2.65% |
| 2009 | 3,483,134 | 96,134 | 2.76% |
| 2010 | 4,231,236 | 96,782 | 2.29% |
| 2011 | 4,978,484 | 137,406 | 2.76% |
| 2012 | 5,081,716 | 122,965 | 2.42% |
| 2013 | 4,110,706 | 127,459 | 3.10% |
| 2014 | 4,552,638 | 115,652 | 2.54% |
| 2015 | 4,732,681 | 128,622 | 2.72% |
| 2016 | 4,463,084 | 120,181 | 2.69% |

Fuente: SRI

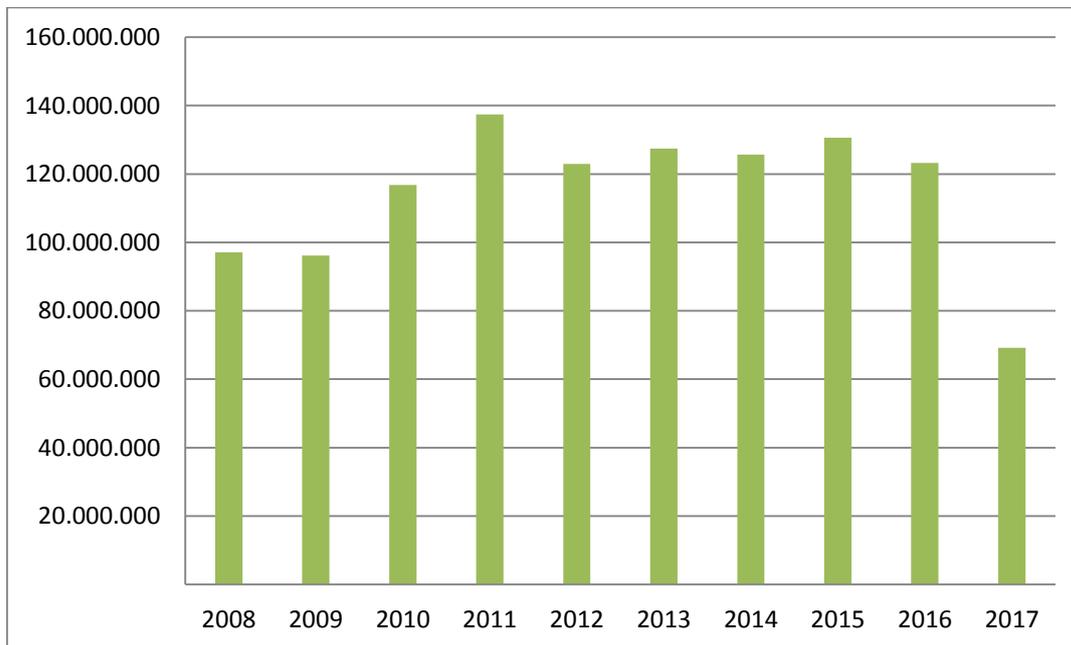
Elaboración: Autora

Gráfico 7. Impuesto al valor agregado total



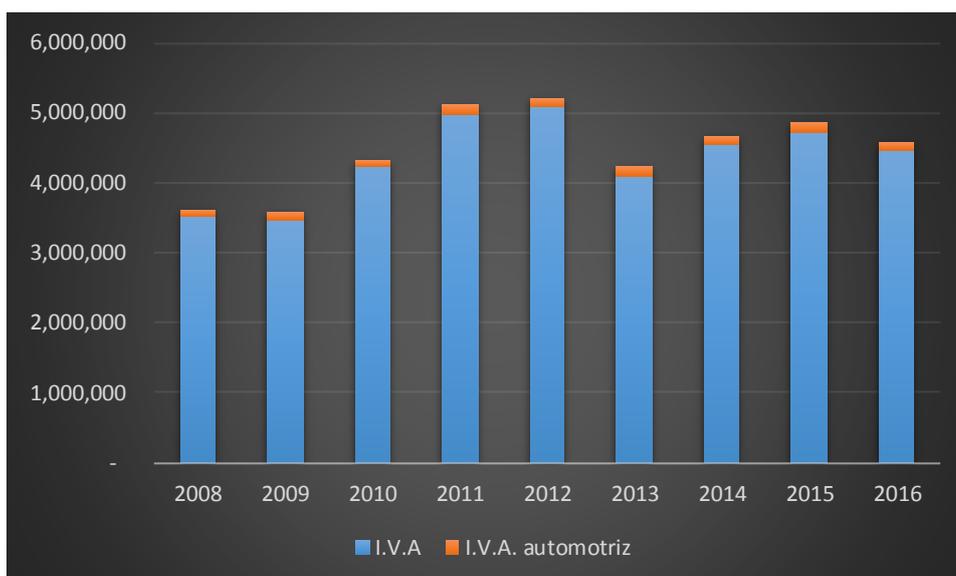
Fuente: SRI
Elaborado por: La Autora

Gráfico 8. Impuesto al valor agregado automotriz



Fuente: SRI
Elaborado por: La Autora

Gráfico 9. Comparativo IVA total e IVA automotriz



Elaborado por: La Autora

Podemos observar que la participación del I.V.A. automotriz en la recaudación total del I.V.A., esta entre el 2 y 3 % cada año.

2.3.1. Hecho generador del IVA

Federico A. Enrico en el libro “Análisis del Impuesto al Valor Agregado”²⁴ indica que para que cierto gravamen sea exigible debe darse no solo la existencia de una ley sino que deben producirse ciertos actos, hechos o acontecimientos, los que por disposición de esa ley hacen nacer la obligación tributaria. De ahí la diferencia que existe entre los términos “Nacimiento del Hecho Imponible” y “Nacimiento de la Obligación Tributaria”. Se debe aclarar que lo que nace es la obligación tributaria, mientras que el hecho imponible es el acto normado por la ley, el cual una vez ocurrido hace nacer el deber de ingresar el tributo.

Es importante determinar, en qué momento se produce el hecho o la actividad que generan una obligación tributaria, le corresponde al legislador analizar si existe realmente el hecho concreto, una vez determinado esto, el hecho generador debe establecerse a través de ley. Sin estas dos situaciones no se puede hablar de hecho generador.

²⁴ Federico A. Enrico. El Impuesto al Valor Agregado. (Buenos Aires: La Ley, 2002), 182

El economista Daniel Bocchiardo en el libro “Tratado de Tributación, Derecho Tributario Sustantivo o Material”²⁵, señala que el evento de generación de IVA ocurre en momentos en que la transferencia local de bienes, efectivo o préstamos en el momento de la entrega de las mercancías cuando paga la totalidad o parte del precio o crédito a la cuenta y debe ser emitida en venta necesariamente confirmada.

También será procedente en las prestaciones de servicios, en el momento en el que se realiza el servicio en su pago total o parcial siendo del mismo modo obligatorio la emisión del respectivo comprobante de venta, procederá del mismo modo en la prestación de servicios por avance de obras o etapas, en el caso de consumo o uso personal, en la introducción de mercancías al territorio nacional y en la transferencia de bienes o prestación de servicios en forma de tracto sucesivo.

2.3.2. Base imponible de IVA

El profesor Paúl Kester en la obra “Principios de Contabilidad”²⁶, señala que la base imponible del IVA en bienes muebles se calcula a partir del precio de venta, deduciéndose del mismo aquellos descuentos plasmados en la factura emitida, el valor de los bienes y envases devueltos por el comprador, así como intereses y seguros en la venta a plazos.

Del mismo modo, la base imponible en la prestación de servicios se calcula sobre el precio de venta, deduciéndose al mismo aquellos descuentos contenidos en la factura, intereses y primas de seguros en ventas a plazos, no siendo parte de la base imponible el 10% de la propina legal a ser cancelada en hoteles y restaurante.

Según la Ley de Régimen Tributario Interno en su Art. 58 establece que la base imponible, tanto en bienes y servicios, constituye el precio pactado o precio de venta adicionando a este valor las tasas y otros gastos que puedan ser imputados al precio de bien o servicio en cuestión.

²⁵ Daniel Bocchiardo. Tratado de Tributación, Derecho Tributario Sustantivo o Material. (Buenos Aires: Astrea, 2011), 155

²⁶ Paúl Kester. Principios de Contabilidad. (Buenos Aires: Palermo, 2013), 39

2.3.3. Transferencias de servicios gravados con tarifa 0%

Es imprescindible establecer que, no todos los bienes ofertados en el mercado, así como los servicios prestados están necesariamente sujetos a la tarifa del 12% del IVA, existen servicios prestados por entes del Estado, por personas jurídicas, por personas naturales que se encuentran gravados con tarifa 0%, estos están listados en el Art. 56 de la Ley de Régimen Tributario Interno.

Tabla 18. Servicios gravados con tarifa 0% de IVA

| Tipo de Transferencia | Detalle |
|--------------------------------------|--|
| Transporte nacional | Terrestre y acuático de pasajeros y carga. |
| Salud | Medicina prepagada y la fabricación de medicamentos |
| Alquiler o arriendo | Inmuebles destinados a vivienda. |
| Servicios públicos | Energía eléctrica, agua potable, alcantarillado y recolección de basura. |
| Educación | Todos los niveles |
| Guarderías infantiles | |
| Hogares de ancianos | |
| Religiosos | |
| Impresión de libros | |
| Servicios funerarios | |
| Administrativos | Prestados por el Estado y entidades del sector público tales como: tasas, licencias, registros, premisos y otros. |
| Espectáculos públicos | |
| Bursátiles | Prestados por entidades legamente constituidas como tales. |
| Los que se exporten | Exportador domiciliado o residente del Ecuador El beneficiario no debe estar domiciliado o ser residente del Ecuador El aprovechamiento de los productos exportados debe hacerse en el extranjero. El pago efectuado no debe ser cargado como gasto en una sociedad o persona natural que desarrolle actividades en el Ecuador. |
| Paquetes de turismo receptivo | Facturados dentro o fuera del país, a personas no residentes Ecuador |
| Peaje | Cobrado por la utilización de las carreteras y puentes |
| Lotería | De la Junta de Beneficencia de Guayaquil y Fé y Alegría |
| Aerofumigación | |
| Servicios prestados por artesanos | Calificados por la Junta Nacional de Defensa del Artesano |
| Seguros y reaseguros de salud y vida | Individuales o en grupo |
| Servicios prestados por clubes | Gremios profesionales, cámaras de la producción, sindicatos que cobren a sus miembros valores anuales hasta por USD \$ 1.500,00. |

Fuente: Ley de Régimen Tributario Interno Art. 56

Elaborado por: La Autora

2.3.4. Transferencias tarifa 12%

El doctrinario Ricardo Ortega en la obra “Curso de Derecho Tributario”²⁷, explica que la transferencia de tarifa con 12% es reconocida a nivel internacional como el valor a ser cancelado por el consumidor a partir de la percepción de bienes o servicios de que generen utilidad, el mismo se aplica en todas las etapas de comercialización y es susceptible a todo tipo de actividad económica reconocida por la ley.

Puede entonces afirmarse que el impuesto al valor agregado del 12% en el Ecuador, se aplica a todos los bienes y servicios que no se encuentren listados en los artículos # 54, 55 y 56 de la Ley de Régimen Tributario.

Por el desastre natural que sufrió el país (terremoto) el 16 de abril del 2016, el gobierno estableció medidas económicas para hacer frente a los costos del terremoto, entre las medidas adoptadas el IVA se incrementó en dos puntos porcentuales, es decir, (14%), la misma que tuvo vigencia de un año. Este incremento se lo efectuó a través de la Ley de Solidaridad.

2.4. El Impuesto a la Renta

Como lo manifiesta Antonio Berliri en su obra “Impuestos”²⁸, La presión tributaria no solo sirve para cubrir el coste de los servicios públicos, sino también para alcanzar fines de tipo político y social.

Se puede entender entonces, que en la economía de todos los países es fundamental que los ciudadanos participen y aporten para financiar el gasto público, este aporte deben hacerlo a través de un adecuado reparto de las cargas fiscales.

Para Iván Darío Arango Múnera, según lo que expresa en su libro “Declaración de renta personas naturales”²⁹, considera que el Impuesto a la Renta es aquel que

²⁷ Ricardo Ortega. Curso de Derecho Tributario. (Cali: Ácana, 2013), 224

²⁸ Antonio Berliri. Los Impuestos. (Barcelona: Salvat, 1973), 12

²⁹ Iván Arango Múnera. Declaración de renta personas naturales. (Bogotá: Ediciones de la U, 2015), 26

grava la renta, ganancias ocasionales y también utilidades que se transfieran hacia el exterior.

La siguiente tabla de características del impuesto a la renta no hará más fácil entender este impuesto:

Tabla 19. Características del impuesto a la renta

| Características | Descripción |
|------------------------|--|
| Es de orden nacional | Abarca a todo el territorio |
| Es impuesto | Por qué no genera contraprestación por parte del Estado. |
| Es un impuesto directo | Se basa en la capacidad contributiva de cada persona Considera a la persona como una sola y no como colectivo. Toma en cuenta todas sus rentas sin consultar su origen Considera un periodo definido (1 de enero a 31 de diciembre) |
| Es personal | |
| Es periódico | |
| Es progresivo | Se consideran todos los ingresos del contribuyente por lo tanto su capacidad de ser gravado aumenta según se incrementa la riqueza |

Fuente: SRI

Elaborado por: La Autora

El reconocido investigador Ulpiano Ruíz, en el libro “Doctrina Tributaria”³⁰, señala que la base imponible de los ingresos del trabajo en relación de dependencia se estructura a partir del ingreso gravado menos el valor de aportes personales al IESS con la excepción de que los mismos sean cancelados por el empleador.

El impuesto sobre la renta en Ecuador, alcanza a todas las personas que reciben ingresos, sucesiones indivisas y empresas nacionales y extranjeras, los contribuyentes residentes en el extranjero, que no tienen representantes del país, estarán exentos de su cancelación. Los ingresos están sujetos al impuesto sobre la renta, de modo tal, que las personas que reciben ingresos brutos durante el año que no exceden la base imponible, no pagan impuestos sobre la renta. En el Ecuador la recaudación de este impuesto ha tenido las siguientes variaciones desde el año 2008 al año 2017.

³⁰ Ulpiano Ruíz. Doctrina Tributaria. (Mar del Plata: La Plata, 2011), 63

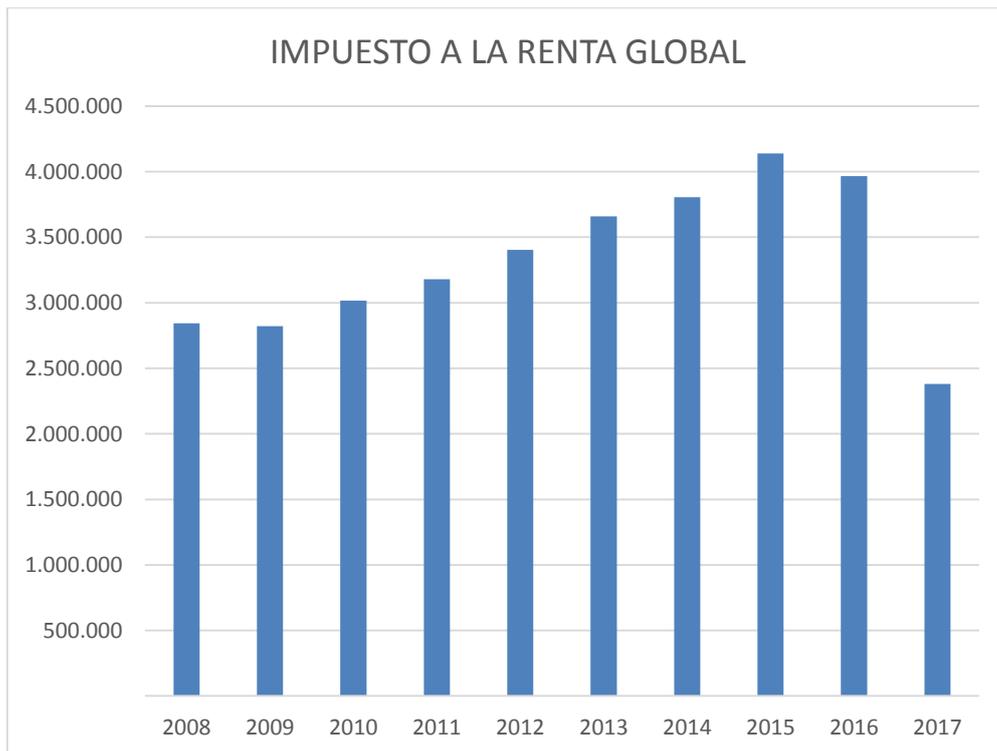
Tabla 20. Impuesto a la Renta Global

| Año | Impuesto a la Renta Global | Impuesto Renta Automotriz |
|------------|-----------------------------------|----------------------------------|
| 2008 | 2,844,153 | 64,527 |
| 2009 | 2,820,939 | 64,001 |
| 2010 | 3,016,427 | 68,436 |
| 2011 | 3,180,623 | 72,161 |
| 2012 | 3,403,419 | 77,216 |
| 2013 | 3,658,893 | 74,662 |
| 2014 | 3,804,826 | 77,640 |
| 2015 | 4,139,378 | 84,467 |
| 2016 | 3,966,322 | 80,935 |

Fuente: SRI

Elaborado por: La Autora

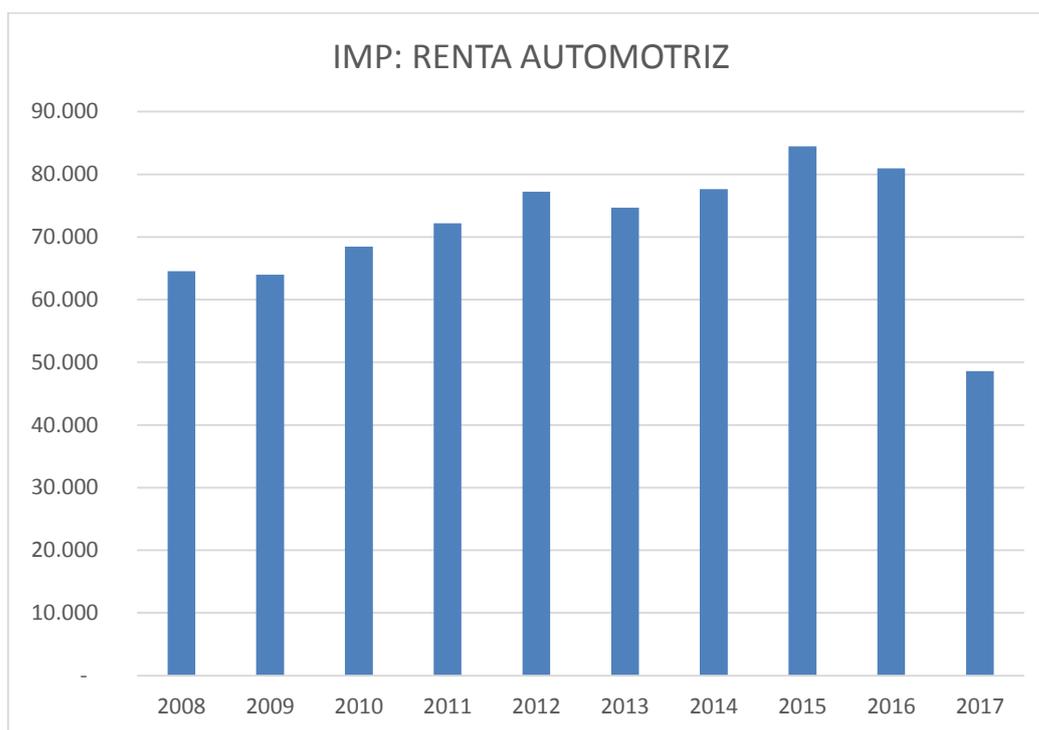
Gráfico 10. Impuesto a la Renta Global



Fuente: SRI

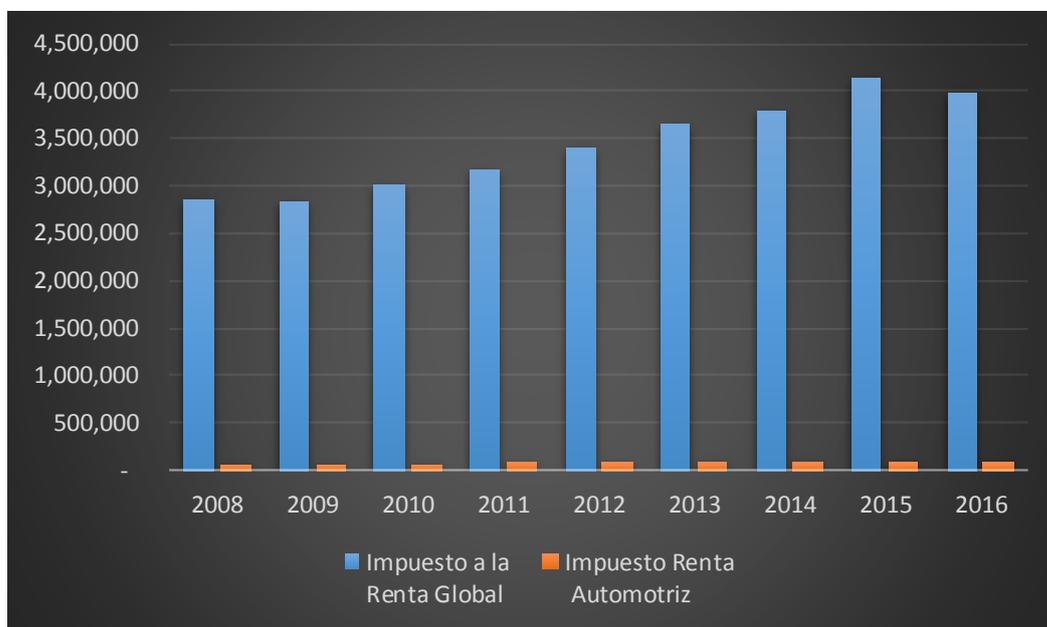
Elaborado por: La Autora

Gráfico 11. Impuesto a la Renta Automotriz



Fuente: SRI
Elaborado por: La Autora

Gráfico 12. Comparativo I.R. total e I.R. automotriz



Elaborado por: La Autora

La participación del Impuesto a la Renta automotriz en la recaudación total del Impuesto a la Renta, esta entre el 2 y 3 % cada año.

2.4.1. Declaraciones del impuesto a la renta

El impuesto sobre la renta se aplica a los ingresos recibidos por las personas naturales, sucesiones indivisas y empresas nacionales o extranjeras, y el año tributario se considera desde el 1 de enero hasta el 31 de diciembre. El impuesto se calcula restando al Ingreso imponible obtenido en el año, las deducciones, costos y gastos relacionados con esos ingresos, a este resultado obtenido se lo conoce como base imponible de Impuesto a la Renta.

No están obligados a efectuar declaraciones de Impuesto a la Renta:

1. Los contribuyentes residentes en el extranjero que no tengan un representante del país y que sólo tengan ingresos sujetos a retención en origen.
2. Personas cuyos ingresos brutos durante el año no excedan el monto establecido por el Reglamento.

Debe tenerse en cuenta que todos los negocios e individuos y sucesiones indivisas, están obligados a mantener registros contables desde el primer día del mes de enero si a esa fecha opera con un capital superior a 9 fracciones básicas desgravadas del impuesto a la renta, en el ejercicio 2017 será de \$ 101.610, o el ingreso bruto anual de sus actividades comerciales excede los \$ 169.350 o costos y gastos anuales de más de \$ 135.480 incluyendo aquellos que se dedican a actividades agrícolas, ganaderas, forestales o similares.³¹

Tabla 21. Fecha de declaración del Impuesto a la Renta

| Noveno Dígito | Fecha máxima de declaración Personas Naturales | Fecha máxima de declaración Sociedades |
|----------------------|---|---|
| 1 | 10 de marzo | 10 de abril |
| 2 | 12 de marzo | 12 de abril |
| 3 | 14 de marzo | 14 de abril |
| 4 | 16 de marzo | 16 de abril |
| 5 | 18 de marzo | 18 de abril |
| 6 | 20 de marzo | 20 de abril |
| 7 | 22 de marzo | 22 de abril |
| 8 | 24 de marzo | 24 de abril |
| 9 | 26 de marzo | 26 de abril |
| 0 | 28 de marzo | 28 de abril |

Fuente: SRI

Elaborado por: La Autora

³¹ SERVICIO DE RENTAS INTERNA, <http://www.sri.gob.ec/de/impuesto-a-la-renta>, (Quito, 2017)

La globalización en la fiscalidad, ha dado lugar a malas prácticas para los contribuyentes, como las bases imponibles en las jurisdicciones con impuestos bajos o inexistentes; por otra parte, esto ha llevado a una doble imposición para ellos, especialmente en la inversión. Los países se basan en dos principios tributarios: la personalidad o el principio de residencia y el principio territorial.

Los países en desarrollo, o los importadores de capital tienen más probabilidades de aplicar una ley básica, también conocida como el principio de origen. Este criterio indica que el país donde se imponen los impuestos es la generación de ingresos, es decir, el país donde se genera la fuente. Puede ser un lugar donde los activos de los contribuyentes se dedican a actividades productivas, independientemente de su lugar de residencia o ciudadanía.

Por otro lado, los países desarrollados prefieren basarse en el principio de residencia para aumentar los ingresos fiscales. Existen varias alternativas a la doble imposición: medidas bilaterales unilaterales y medidas multilaterales.

2.4.2. Objeto del impuesto

Según manifiesta el profesor Luis Garrido, en la obra “Derecho Constitucional Tributario Ecuatoriano”³² el objeto del impuesto a la renta está dado por establecer un gravamen a las diferentes actividades económicas establecidas por la ley, en las cuales se transforme la materia prima en productos de mayor complejidad, al mismo tiempo que se recaudan los recursos económicos necesarios, para sufragar los gastos del Estado y financiar los proyectos dirigidos al desarrollo y mejoramiento de las condiciones de vida de la población.

Debe señalarse que el impuesto a la renta es un mecanismo de redistribución de recursos entre los diferentes estratos de la sociedad, al plasmarse su utilización en servicios tales como salud, educación, creación y mantenimiento de nuevas rutas terrestres, entre otros elementos que incrementan los niveles de vida de la población.

³² Luis Garrido. Derecho Constitucional Tributario Ecuatoriano. (Guayaquil: Cosmopolita, 2010), 138

2.4.3. Hecho generador y ámbito de aplicación del Impuesto a la renta

El Economista Ramón Quezada en la obra “Políticas tributarias”³³, explica que: El hecho generador del impuesto a la renta abarca las rentas provenientes del capital, trabajo y la aplicación conjunta de ambos factores, estableciéndose como tales aquellas que provengan de fuentes durables y susceptibles a la generación de ingresos periódicos.

El impuesto sobre la renta afecta a todos los ingresos de cualquier índole, que el contribuyente haya obtenido en el ejercicio fiscal, por lo que, la obligación tributaria nace y es responsabilidad del contribuyente el instante en el que se obtienen los ingresos.

2.4.4. Ingresos gravados con Impuesto a la Renta

El financista Flavio Núñez, en la obra “Fundamentos de Tributación”³⁴, afirma que con la aplicación del impuesto sobre la renta a las actividades económicas desarrolladas por individuos, sucesiones indivisas y empresas nacionales o extranjeras se llevará a cabo durante el período comprendido entre el 1 de enero y el 31 de diciembre, para el cálculo del impuesto, pagaderos por el contribuyente sobre la renta imponible general, serán deducidos los reembolsos, rebajas, gastos y deducciones relacionados con dichos ingresos, el resultado de esa transacción se reconoce como: base imponible.

Para determinar que ingresos se encuentran gravados con impuesto a la renta, es indispensable reconocer el concepto de ingreso de fuente ecuatoriana, la tabla siguiente, detalla claramente lo establecido en el artículo 8 de la Ley de Régimen Tributario Interno.

³³ Luis Garrido. Derecho Constitucional Tributario Ecuatoriano. (Guayaquil: Cosmopolita, 2010), 138

³⁴ Flavio Núñez. Fundamentos de Tributación. (Madrid: Gran Angular, 2012), 115-116

Tabla 22. Ingresos Gravados con Impuesto a la Renta

| Ingreso | Detalle |
|---|---|
| Percibidos por ecuatorianos o extranjeros | Por actividades laborales, profesionales, comerciales, etc., realizadas en el territorio ecuatoriano. |
| Percibidos por ecuatorianos o extranjeros | Por actividades ejecutadas en el exterior que provengan de personas naturales o jurídicas con domicilio en Ecuador. |
| Utilidades al efectuarse la enajenación de: | Bienes muebles e inmuebles localizados en el país. Acciones, participaciones, otros derechos de capital. |
| Beneficios o regalías | Derechos de autor, propiedad industrial, patentes, marcas, nombre comercial. |
| Utilidades y dividendos | Distribuidos por sociedades. |
| Exportaciones | Realizadas por personas naturales o jurídicas domiciliadas en Ecuador. |
| Intereses y rendimientos financieros | Pagados por personas naturales, sociedades. |
| Rifas, loterías y similares | Promovidas en el Ecuador |
| Herencias y legados donaciones, hallazgos | De bienes situados en el Ecuador |
| Cualquier otro ingreso | Recibido por personas naturales o sociedades nacionales o extranjeras, incluido el incremento patrimonial no justificado. |

Fuente: Ley de Régimen Tributario Interno Art. # 8

Elaborado por: La Autora

2.4.5. Ingresos no gravados con Impuesto a la Renta

El economista Juan Yáñez, docente universitario en la obra “Elementos de tributación”³⁵, explica que: con el objetivo de determinar y liquidar el impuesto a la renta, se exoneran ingresos calculados posterior al pago del impuesto a la renta, distribuido por sociedades nacionales o extranjeras residentes en el Ecuador, a favor de otras sociedades nacionales o extranjeras que no se ubiquen en paraísos fiscales o jurisdicciones de menor imposición, o personas naturales no residentes en el Ecuador.

A continuación, se detallan los ingresos exentos más representativos enumerados en la Ley de Régimen Tributario Interno en el artículo # 9.

³⁵ Juan Yáñez. Elementos de Tributación. (Guadalajara: Cosmopolita, 2010), 138

Tabla 23. Ingresos exentos del impuesto a la renta

| Tipo de Transferencia | Detalle |
|---|--|
| Dividendos y utilidades | Calculados después del pago de impuesto a la renta |
| Obtenidos | Por instituciones del Estado y empresas públicas |
| Exonerados en convenios internacionales | |
| Bajo condición de reciprocidad | De estados extranjeros y organismos internacionales por bienes que posean en el país. |
| Instituciones de carácter privado sin fines de lucro. | Los bienes e ingresos deben cumplir sus fines específicos |
| Intereses | Percibidos por personas naturales en ahorro a la vista que sean pagados por instituciones financieras. |
| Los recibidos por IESS, ISPOL e ISFA. | Toda prestación, pensiones jubilares y los pensionistas del Estado. |
| Instituciones de educación superior | Siempre y cuando consten en la del de Educación Superior. |
| Viáticos | Exclusivamente los entregados a empleados públicos |
| Percibidos por adultos mayores | En un valor equivalente a una fracción básica. |
| Percibidos por discapacitados | En un valor equivalente a dos fracción básica. |
| Inversiones no monetarias | Efectuadas por sociedades que hayan suscrito contratos de explotación y exploración hidrocarburos con el Estado. |
| Enajenación ocasional de bienes inmuebles | Actividades que no corresponden al giro del negocio. |
| Los percibidos por Fideicomisos Mercantiles | No deben desarrollar actividades empresariales, ni que administren negocios en marcha. |
| Indemnizaciones de seguros | Se exceptúa de esta exoneración el lucro sesante. |
| Compensación económica | Salario digno |
| Percibidos por organizaciones | Amparadas por la Ley de Economía Popular y Solidaria. |

Fuente: Ley de Régimen Tributario Interno Art. # 9

Elaborado por: La Autora

Capítulo tercero. Incidencia tributaria que soporta la Administración por la Informalidad en la que opera el sector.

3.1.Introducción

El comercio vehículos usados, es una actividad que a nivel nacional se desarrolla de manera informal, al no existir un mecanismo de control y supervisión financiero de esta actividad, situación que afecta significativamente la recaudación fiscal derivada de los ingresos generados en este sector.

En el Ecuador existe una amplia demanda de vehículos de segunda mano muy superior a la derivada de la adquisición de vehículos nuevos, tal fenómeno se debe principalmente a la limitación económica de la mayor parte de la población, que no puede acceder a los precios de vehículos nuevos.

De ahí que se observa, un crecimiento del comercio de vehículos de segunda mano, los cuales en su mayor parte son comercializados de manera informal, es decir son negociados, por vendedores que no tributan, evidenciándose un control tributario ineficaz, en este sector de la economía nacional.

3.2.Análisis del comportamiento de ventas del mercado formal de vehículos usados en la Provincia de Pichincha.

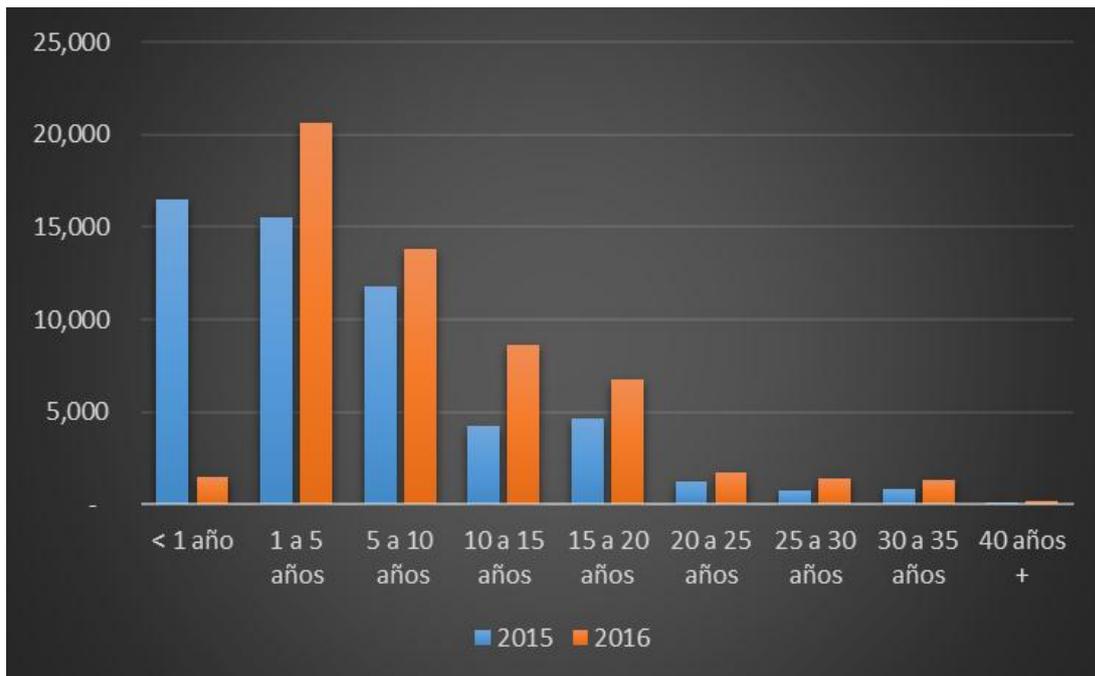
Tabla 24. Total ventas de autos usados en la Provincia de Pichincha

| AÑO | < 1 año | 1 a 5 años | 5 a 10 años | 10 a 15 años | 15 a 20 años | 20 a 25 años | 25 a 30 años | 30 a 35 años | 40 años + | TOTAL GENERAL |
|------------|-------------------|-------------------|--------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|---------------------|------------------|----------------------|
| 2015 | 16.461 | 15.551 | 11.812 | 4.266 | 4.610 | 1,233 | 769 | 807 | 135 | 56.020 |
| 2016 | 1.477 | 20.616 | 13.806 | 8.593 | 6.785 | 1.756 | 1.378 | 1.351 | 182 | 56.422 |

Fuente: Ing. Marco Núñez (Analista de mercado AEADE)

Elaborado por: La Autora

Gráfico 13. Total de ventas de autos usados en la provincia de Pichincha



Elaborado por: La Autora

La tabla anterior, nos permite observar el total de venta de autos usados en la provincia de Pichincha, en el año 2015, las ventas ascendieron a 56.020 unidades, mientras que, en el año 2016, existió un incremento de 402 vehículos, es decir, aproximadamente el 1% de incremento entre un año y otro.

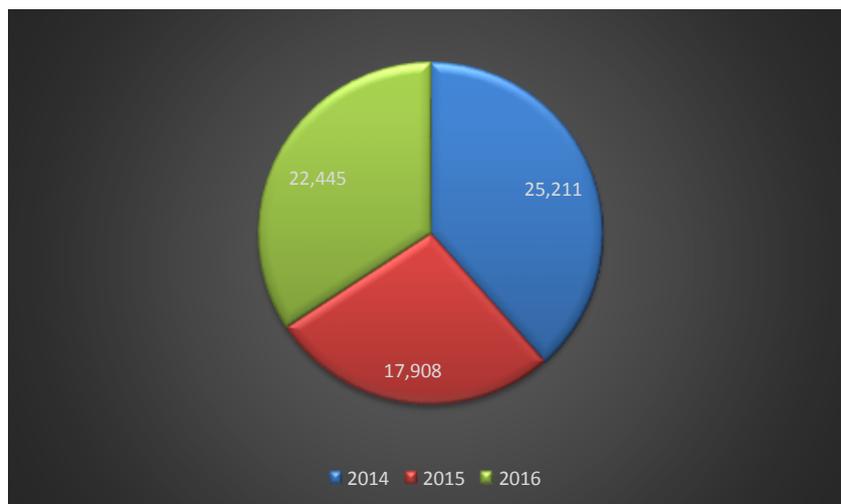
3.2.1. El mercado formal de la venta de autos usados en la Provincia de Pichincha.

Tabla 25. Venta de autos usados en los patios de autos en el periodo 2014 – 2016

| PATIO DE AUTOS | 2014 | 2015 | 2016 |
|-------------------------------|---------------|---------------|---------------|
| ACCPASS Eloy Alfaro | 767 | 322 | 429 |
| ACCSUR | 669 | 412 | 508 |
| Auto Dealer Sur | 642 | 302 | 501 |
| Auto Lav | 439 | 362 | 558 |
| Auto Mundo | 425 | 358 | 438 |
| Auto Show | 668 | 339 | 418 |
| Autocambio Verdezoto Hinojosa | 622 | 308 | 506 |
| Autocomercio Yáñez | 637 | 416 | 507 |
| AutoGarage | 586 | 398 | 598 |
| Auto House | 537 | 312 | 406 |
| Automall | 598 | 491 | 608 |
| Automotores La Carolina | 768 | 376 | 502 |
| Automotores Zhong Xing | 703 | 369 | 418 |
| Automundo | 926 | 551 | 618 |
| Autos del Sur | 1.453 | 1.059 | 1.267 |
| B Motors | 376 | 236 | 412 |
| Braman Motors | 556 | 338 | 438 |
| Brokautos | 612 | 486 | 694 |
| Cabrera Autos | 628 | 448 | 597 |
| Car Time | 631 | 417 | 531 |
| Cars to go | 758 | 449 | 624 |
| F1 Autos Aeropuerto | 759 | 445 | 583 |
| F1 Autos | 772 | 518 | 679 |
| IG Autos | 943 | 663 | 843 |
| Integrautos | 601 | 452 | 683 |
| Interautos | 615 | 427 | 582 |
| Molicars | 657 | 319 | 589 |
| Top Motors | 702 | 467 | 867 |
| AUTOMOTORES PMR | 920 | 864 | 1.056 |
| GAMA-AUTOS | 845 | 778 | 759 |
| 1001 CARROS | 2.012 | 1.959 | 1.959 |
| METROCAR COMO NUEVOS | 2.384 | 2.267 | 2.267 |
| TOTAL GENERAL | 25.211 | 17.908 | 22.445 |

Fuente: Patio de Autos
Elaborado por: La Autora

Gráfico 14. Venta de autos usados en los patios de autos en el periodo 2014 – 2016



Elaborado por: La Autora

Tal y como queda expuesto en la tabla anterior, la venta de autos usados en el periodo 2014 alcanzó el más alto de sus valores económicos ascendiendo a 25.211 unidades comercializadas, mientras que en el año 2015 la cifra descendió a 17.908 unidades.

Por su parte en el año 2016 se incrementa la venta de autos usados, evidenciándose que los compradores, tomando en cuenta sus recursos económicos, prefieren adquirir vehículos de segunda mano, tal tendencia se refleja en la cifra de 22.445 vehículos vendidos.

Se establece que patios de autos como: Metrocar como nuevos; 1001 carros; autos del sur, poseen la mayor presencia en el mercado, debido en gran medida a su experiencia y conocimiento de los requerimientos y necesidades de los consumidores, tal situación constituye una fortaleza al momento de lograr una comercialización efectiva de los vehículos usados.

Por otra parte, existen una gran cantidad de patios de autos que ofertan similares servicios, dependiendo la venta de los mismos, de la experiencia de su personal comercializador, así como de la variedad de modelos que ofertan a los consumidores, evidenciándose la tendencia a comprar vehículos de no más de cinco años de uso.

3.3. Análisis de la recaudación tributaria de la venta formal de autos usados

Tabla 26. Recaudación tributaria por patio de autos

| PATIO DE AUTOS | 2014 | Valor en ventas brutas | Valor declarado | 2015 | Valor en ventas brutas | Valor declarado | 2016 | Valor en ventas brutas | Valor declarado |
|-------------------------------|---------------|------------------------|------------------|---------------|------------------------|------------------|---------------|------------------------|------------------|
| ACCPASS Eloy Alfaro | 767 | 3,835,000 | 153,400 | 322 | 1,932,000 | 77,280 | 429 | 3,003,000 | 120,120 |
| ACCSUR | 669 | 3,345,000 | 133,800 | 412 | 2,472,000 | 98,880 | 508 | 3,556,000 | 142,240 |
| Auto Dealer Sur | 642 | 3,210,000 | 128,400 | 302 | 1,812,000 | 72,480 | 501 | 3,507,000 | 140,280 |
| Auto Lav | 439 | 2,195,000 | 87,800 | 362 | 2,172,000 | 86,880 | 558 | 3,906,000 | 156,240 |
| Auto Mundo | 425 | 2,125,000 | 85,000 | 358 | 2,148,000 | 85,920 | 438 | 3,066,000 | 122,640 |
| Auto Show | 668 | 3,340,000 | 133,600 | 339 | 2,034,000 | 81,360 | 418 | 2,926,000 | 117,040 |
| Autocambio Verdezoto Hinojosa | 622 | 3,110,000 | 124,400 | 308 | 1,848,000 | 73,920 | 506 | 3,542,000 | 141,680 |
| Autocomercio Yáñez | 637 | 3,185,000 | 127,400 | 416 | 2,496,000 | 99,840 | 507 | 3,549,000 | 141,960 |
| AutoGarage | 586 | 2,930,000 | 117,200 | 398 | 2,388,000 | 95,520 | 598 | 4,186,000 | 167,440 |
| Auto House | 537 | 2,685,000 | 107,400 | 312 | 1,872,000 | 74,880 | 406 | 2,842,000 | 113,680 |
| Automall | 598 | 2,990,000 | 119,600 | 491 | 2,946,000 | 117,840 | 608 | 4,256,000 | 170,240 |
| Automotores La Carolina | 768 | 3,840,000 | 153,600 | 376 | 2,256,000 | 90,240 | 502 | 3,514,000 | 140,560 |
| Automotores Zhong Xing | 703 | 3,515,000 | 140,600 | 369 | 2,214,000 | 88,560 | 418 | 2,926,000 | 117,040 |
| Automundo | 926 | 4,630,000 | 185,200 | 551 | 3,306,000 | 132,240 | 618 | 4,326,000 | 173,040 |
| Autos del Sur | 1,453 | 7,265,000 | 290,600 | 1,059 | 6,354,000 | 254,160 | 1,267 | 8,869,000 | 354,760 |
| B Motors | 376 | 1,880,000 | 75,200 | 236 | 1,416,000 | 56,640 | 412 | 2,884,000 | 115,360 |
| Braman Motors | 556 | 2,780,000 | 111,200 | 338 | 2,028,000 | 81,120 | 438 | 3,066,000 | 122,640 |
| Brokautos | 612 | 3,060,000 | 122,400 | 486 | 2,916,000 | 116,640 | 694 | 4,858,000 | 194,320 |
| Cabrera Autos | 628 | 3,140,000 | 125,600 | 448 | 2,688,000 | 107,520 | 597 | 4,179,000 | 167,160 |
| Car Time | 631 | 3,155,000 | 126,200 | 417 | 2,502,000 | 100,080 | 531 | 3,717,000 | 148,680 |
| Cars to go | 758 | 3,790,000 | 151,600 | 449 | 2,694,000 | 107,760 | 624 | 4,368,000 | 174,720 |
| F1 Autos Aeropuerto | 759 | 3,795,000 | 151,800 | 445 | 2,670,000 | 106,800 | 583 | 4,081,000 | 163,240 |
| F1 Autos | 772 | 3,860,000 | 154,400 | 518 | 3,108,000 | 124,320 | 679 | 4,753,000 | 190,120 |
| IG Autos | 943 | 4,715,000 | 188,600 | 663 | 3,978,000 | 159,120 | 843 | 5,901,000 | 236,040 |
| Integrautos | 601 | 3,005,000 | 120,200 | 452 | 2,712,000 | 108,480 | 683 | 4,781,000 | 191,240 |
| Interautos | 615 | 3,075,000 | 123,000 | 427 | 2,562,000 | 102,480 | 582 | 4,074,000 | 162,960 |
| Molicars | 657 | 3,285,000 | 131,400 | 319 | 1,914,000 | 76,560 | 589 | 4,123,000 | 164,920 |
| Top Motors | 702 | 3,510,000 | 140,400 | 467 | 2,802,000 | 112,080 | 867 | 6,069,000 | 242,760 |
| AUTOMOTORES PMR | 920 | 4,600,000 | 184,000 | 864 | 5,184,000 | 207,360 | 1,056 | 7,392,000 | 295,680 |
| GAMA-AUTOS | 845 | 4,225,000 | 169,000 | 778 | 4,668,000 | 186,720 | 759 | 5,313,000 | 212,520 |
| 1001 CARROS | 2,012 | 10,060,000 | 402,400 | 1,959 | 11,754,000 | 470,160 | 1,959 | 13,713,000 | 548,520 |
| METROCAR COMO NUEVOS | 2,384 | 11,920,000 | 476,800 | 2,267 | 13,602,000 | 544,080 | 2,267 | 15,869,000 | 634,760 |
| Total | 25,211 | 126,055,000 | 5,042,200 | 17,908 | 107,448,000 | 4,297,920 | 22,445 | 157,115,000 | 6,284,600 |

Fuente: Patio de Autos

Elaborado por: La Autora

Tabla 27. Total recaudación tributaria por patio de autos

| Año | Ventas Brutas en Patios | Comisión Declarada | IVA |
|--------------|--------------------------------|---------------------------|---------------------|
| 2014 | \$ 126,055,000 | \$ 5,042,200 | \$ 605,064 |
| 2015 | \$ 107,448,000 | \$ 4,297,920 | \$ 515,750 |
| 2016 | \$ 157,115,000 | \$ 6,284,600 | \$ 754,152 |
| TOTAL | \$ 390,618,000 | \$ 15,624,720 | \$ 1,874,966 |

Elaborado por: La Autora

Gráfico 15. Total recaudación tributaria por patio de autos



Elaborado por: La Autora

La tabla anterior, ilustra de forma clara la recaudación tributaria por patios de autos, queda demostrado que la tendencia en el año 2014 fue al incremento en las ventas y como consecuencia, se generó un incremento de los valores declarados al fisco; en el año 2015, se observa una disminución en el volumen de ventas, con la consecuente disminución de los valores declarados, mientras que en el año 2016, se generó una parcial recuperación en el volumen de ventas brutas, con el incremento correspondiente en el valor declarado.

De la información anterior podemos comprobar que, el valor de ventas brutas en el año 2014 ascendió a USD \$ 126.055.000, situación a través de la cual se puede

asegurarse que, la comercialización de vehículos de segunda mano, constituye un considerable aporte a la recaudación tributaria. En el año 2015 existió una disminución de aproximadamente el 14% en relación a las ventas generadas en el año 2014; para el año 2016, existió una recuperación en el sector, habiendo un incremento del 43% con relación al año 2015.

3.4. Mercado informal de venta de autos usados

El mercado informal de autos usados en la provincia de Pichincha, es controlado principalmente, por los comisionistas que operan en las ferias semanales que se celebran en el norte y sur de la ciudad de Quito, de modo que tienen la capacidad de regular el precio de vehículos usados en el mercado, en concordancia con la oferta y la demanda existente.

Por otra parte, hay que destacar, la importancia que ha ganado la comercialización de productos a través del internet, existen comisionistas que, ofrecen los vehículos haciendo uso de los patios de autos virtuales, logrando mejores resultados, incluso que los comerciantes informales de ferias, que aún utilizan métodos tradicionales de mercadeo.

Durante la investigación, se logró determinar que en la Provincia de Pichincha existen 4 ferias de vehículos usados y son: Guamaní, Cemexpo, Valle de los Chillos y Teleférico.



En la actualidad, no existen datos estadísticos del número de vehículos comercializados anualmente en las ferias de autos, por esta razón, se realizó una entrevista al Sr. Nelson Viteri, presidente de la Asociación de Comerciantes de Vehículos Usados, quien explicó que en la feria de Guamaní, existe un total de 40 socios, mientras que en la feria de CEMEXPO existe un total de 35 socios, los cuales en el año 2015 vendían un promedio de 7 a 8 carros cada sábado y de 5 a 6 autos los días domingos, mientras que para el año 2016 esta cifra bajó considerablemente, vendiendo cada feria un promedio de 5 a 6 autos los días sábados y de 4 a 5 vehículos los días domingos, datos con los cuales se obtuvieron las siguientes estadísticas.

Tabla 28. Venta el día sábado año 2015

| Ferías | Autos vendidos día sábado por feria | Total | Valor Promedio | Valor Total |
|---------------|--|--------------|-----------------------|--------------------|
| 2 | 7 | 14 | 9.000 | 126.000 |

Elaborado por: La Autora

La tabla explica, el número de autos vendidos el día sábado de feria, sumando un total de 14 vehículos, cifra significativa para un solo día de feria, tomándose solamente en consideración a los socios inscritos en la Asociación de Comerciantes de Vehículos Usados de Guamaní y CEMEXPO.

Tabla 29. Venta el día Domingo año 2015

| Ferías | Autos vendidos día domingo en cada feria | Total | Valor promedio auto | Valor total venta |
|---------------|---|--------------|----------------------------|--------------------------|
| 2 | 6 | 12 | 10.000 | 120.000 |

Elaborado por: La Autora

La información anterior demuestra, el número de autos vendidos por los socios de la Asociación de Comerciantes de Vehículos Usados de Guamaní y Cemexpo, los días domingos de feria; el monto de venta asciende a 12 vehículos, la venta disminuye en referencia al día sábado, hay que señalar que, el valor es aún significativo para un solo día de feria.

Tabla 30. Venta de autos usados en las ferias de autos de Guamaní y CEMEXPO en el año 2015

| Total fin de semana | Total mes | Total año 2015 | Valor promedio auto | Valor total venta |
|----------------------------|------------------|-----------------------|----------------------------|--------------------------|
| 14 + 12 = 26 | 104 | 1.248 | 9.000 | 11.232.000 |

Elaborado por: La Autora

Al tomarse en cuenta los 14 autos comercializados el día sábado y los 12 del día domingo de feria de autos usados en Guamaní y CEMEXPO, se obtiene un resultado de 26 vehículos comercializados los fines de semana, añadiendo a esto que cada mes tiene 4 fines de semana, el total asciende a 104 vehículos mensuales; del mismo modo al sumarse los doce meses del año, se obtiene un total de 1.248 vehículos comercializados anualmente, cantidad significativa para un comercio informal.

En el año 2016 las ferias de Guamaní y CEMEXPO mantuvieron el mismo número de socios, evidenciándose una venta de:

Tabla 31. Venta el día sábado año 2016

| Feria | Autos vendidos día sábado en cada feria | Total | Valor promedio auto | Valor total venta |
|--------------|--|--------------|----------------------------|--------------------------|
| 2 | 6 | 12 | 10.000 | 120.000 |

Elaborado por: La Autora

En el año 2016 se verificó que los socios de la Asociación de Comerciantes de Vehículos Usados de Guamaní y Cemexpo, comercializaron un vehículo menos que el año anterior, por lo que fue de seis autos vendidos los días sábados, dando un total de 12 vehículos vendidos en las dos ferias.

Tabla 32. Venta el día Domingo año 2016

| Ferías | Autos vendidos día domingo | Total | Valor promedio auto | Valor total venta |
|---------------|-----------------------------------|--------------|----------------------------|--------------------------|
| 2 | 5 | 10 | 10.000 | 100.000 |

Elaborado por: La Autora

Por su parte los días domingos, los socios de la Asociación de Comerciantes de Vehículos Usados de Guamaní y CEMEXPO comercializaron 5 vehículos, dando como resultado un total de 10 autos usados vendidos.

Tabla 33. Venta de autos usados en las ferias de autos de Guamaní y CEMEXPO en el año 2016

| Total fin de semana | Total mes | Total año 2016 | Valor promedio auto | Valor total venta |
|----------------------------|------------------|-----------------------|----------------------------|--------------------------|
| 12 + 10 = 22 | 88 | 1.056 | 10.000 | 10.560.000 |

Elaborado por: La Autora

Tomándose en cuenta los 12 vehículos comercializados los días sábados; más los 10 comercializados los días domingo, se llega a un resultado de 22 vehículos vendidos a la semana, que al ser multiplicados por las cuatro semanas que tiene el mes, da un total de 88 vehículos vendidos mensualmente, los mismos que al multiplicarse por los 12 meses del año, dan un total de 1.056 autos vendidos mensualmente, cifra menor en un 15% a la alcanzada en el año 2015, pero aun significativa para un comercio informal en las ferias de Guamaní y CEMEXPO.

En lo que respecta a la feria del Valle de Los Chillos, cuenta con 43 socios; y 41 socios tiene la feria de autos del Teleférico, los cuales vendían un promedio de 6 autos los días sábados y 4 los días domingos, en el año 2015.

La venta de autos en las ferias del Valle de Los Chillos y Teleférico establecieron las siguientes cifras:

Tabla 34. Venta el día sábado año 2015

| Ferias | Autos vendidos día sábado en cada feria | Total | Valor promedio auto | Valor total venta |
|---------------|--|--------------|----------------------------|--------------------------|
| 2 | 6 | 12 | 9.000 | 108.000 |

Elaborado por: La Autora

La información anterior detalla la venta de autos de segunda mano en las ferias del Valle de los Chillos y Teleférico, arriban a un total de 12 mensuales, realizando una venta mínima de 6 vehículos por sábado de feria, los cuales fueron

comercializados a un precio promedio de 9.000, estableciendo un valor comercial de 108.000 de dólares.

Tabla 35. Venta el día domingo año 2015

| Feria | Autos vendidos día domingo | Total | Valor promedio auto | Valor total venta |
|-------|----------------------------|-------|---------------------|-------------------|
| 2 | 4 | 8 | 9.000 | 72.000 |

Elaborado por: La Autora

El día domingo se comercializaron 4 vehículos por feria, sumando un total de 8 unidades vendidas, información que denota la existencia de una demanda de vehículos usados en el mercado interno.

Tabla 36. Venta de autos usados en las ferias de autos de los Chillos y Teleférico en el año 2015

| Total fin de semana | Total mes | Total año 2015 | Valor promedio auto | Valor total venta |
|---------------------|-----------|----------------|---------------------|-------------------|
| 12 + 8 = 20 | 80 | 960 | 9.000 | 8.640.000 |

Elaborado por: La Autora

La información anterior detalla que el día sábado en la feria de autos usados de Valle de Los Chillos y el Teleférico en el año 2016 se comercializaban 12 vehículos, y el día domingo 8 vehículos, haciendo un total semanal de 20 vehículos comercializados, valor que al multiplicarse por 4 semanas que tiene el mes, da la suma de 80 vehículos vendidos, y del mismo modo al multiplicarse la mencionada cifra por los 12 meses de año se obtiene un total de 960 vehículos vendidos en dicho año.

Para el año 2016, la venta de vehículos usados, presenta la siguiente información:

Tabla 37. Ventas del día sábado del año 2016

| Feria | Autos vendidos día sábado por feria | Total | Valor promedio auto | Valor total venta |
|-------|-------------------------------------|-------|---------------------|-------------------|
| 2 | 5 | 10 | 10.000 | 100.000 |

Elaborado por: La Autora

La información anterior, nos permite visualizar una disminución en el número de ventas de vehículos usados, de modo que se logra comercializar un total de 10 vehículos por sábados de feria, cifra significativa para un comercio informal, existiendo, también un incremento del número de socios, como respuesta a la crisis económica que ha sido causante de despidos laborales.

Tabla 38. Venta el día domingo año 2016

| Feria | Autos vendidos día sábado por feria | Total | Valor promedio auto | Valor total venta |
|--------------|--|--------------|----------------------------|--------------------------|
| 2 | 3 | 6 | 10.000 | 60.000 |

Elaborado por: La Autora

El día domingo se comercializaron 3 vehículos, sumando un total de 6 unidades vendidas, información que demuestra la existencia de una demanda de vehículos usados en el mercado interno, afectando la adquisición de vehículos nuevos dada la actual limitación económica.

Tabla 39. Venta de autos usados en las ferias de autos de Chillos y Teleférico en el año 2016

| Total fin de semana | Total mes | Total año 2016 | Valor promedio auto | Valor total venta |
|----------------------------|------------------|-----------------------|----------------------------|--------------------------|
| 10 + 6 = 16 | 64 | 768 | 10.000 | 7.680.000 |

Elaborado por: La Autora

La información anterior detalla que el día sábado en la feria de autos usados de Valle de Los Chillos y el Teleférico en el año 2016 se comercializaban 10 vehículos, y el día domingo 6 vehículos, haciendo un total semanal de 16 vehículos comercializados, al multiplicarse este valor por 4 semanas que tiene el mes, da la suma de 64 vehículos vendidos, y de la misma manera, al multiplicarse esta cifra por los 12 meses de año, se obtiene un total de 768 vehículos vendidos en dicho año.

Con este análisis podemos visualizar que existió una disminución significativa en las ventas del año 2016, en comparación con el año 2015.

3.5. Análisis del impacto tributario.

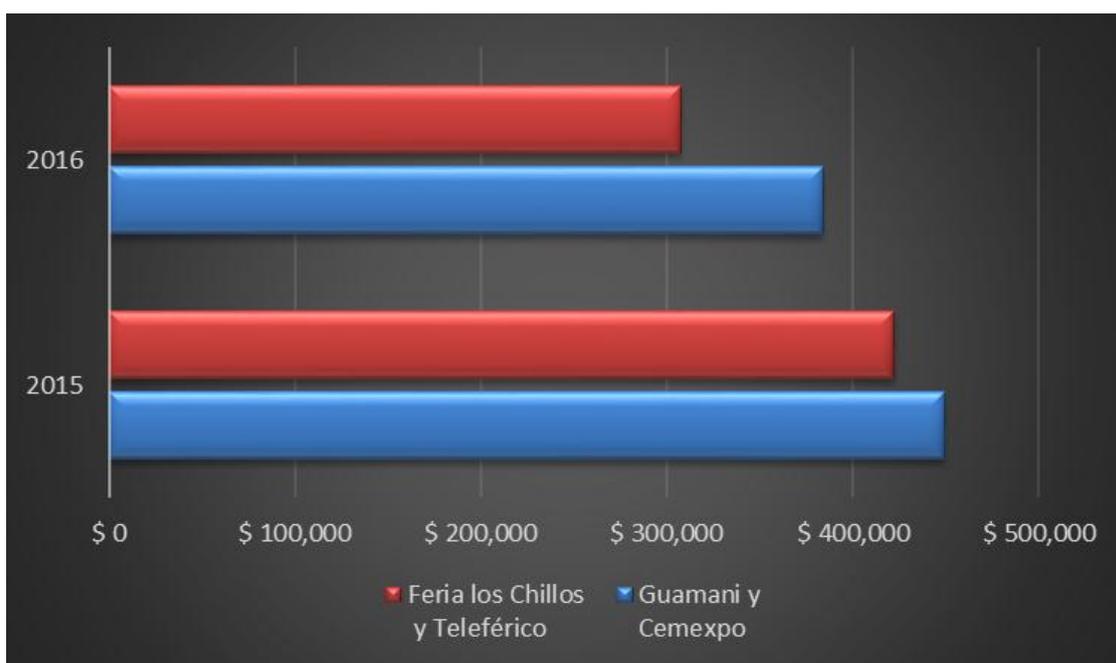
Tabla 40. Venta de autos usados en las ferias

| Feria | 2015 | | | | 2016 | | | |
|--------------------------------|-------------------|----------------------|-----------------------|------------------------------|-------------------|----------------------|-----------------------|------------------------------|
| | Unidades Vendidas | Ventas Brutas | Comisión no Declarada | Monto de I.V.A. no declarado | Unidades Vendidas | Ventas Brutas | Comisión no Declarada | Monto de I.V.A. no declarado |
| Feria Guamani y Cemexpo | 1,248 | \$ 11,232,000 | \$ 449,280 | \$ 53,914 | 1,056 | \$ 10,560,000 | \$ 422,400 | \$ 50,688 |
| Feria los Chillos y Teleférico | 960 | \$ 9,600,000 | \$ 384,000 | \$ 46,080 | 768 | \$ 7,680,000 | \$ 307,200 | \$ 36,864 |
| TOTAL | 2,208 | \$ 20,832,000 | \$ 833,280 | \$ 99,994 | 1,824 | \$ 18,240,000 | \$ 729,600 | \$ 87,552 |

Fuente: Sr. Nelson Viteri, presidente de la Asociación de Comerciantes de Vehículos Usados.

Elaborado por: La Autora

Gráfico 16. Venta de autos usados en las ferias



Elaborado por: La Autora

La tabla anterior, nos permite visualizar y analizar el monto de ventas brutas efectuadas en La Feria de Guamaní, CEMEXPO, Valle de Los Chillos y Teleférico, alcanzando un valor de ventas brutas en la feria de Guamaní y CEMEXPO para el año 2015 de USD \$ 11.232.000 dólares, y en la Feria los Chillos y Teleférico un total de USD \$ 9.600.000 dólares, el valor no declarado ascendió a USD \$ 833.280 dólares.

Para el año 2016 el valor de ventas brutas, entre las cuatro ferias anteriormente mencionadas, alcanzó el valor de USD \$ 18.240.000 dólares, con un valor no declarado de 729.600 dólares.

Tabla 41. Análisis de evasión fiscal producto de la venta de autos usados en las ferias

| Feria | Monto de I.V.A. no declarado | Monto de I.V.A. no declarado |
|--------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| Feria Guamani y Cemexpo | \$ 53,914 | \$ 50,688 |
| Feria los Chillos y Teleférico | \$ 46,080 | \$ 36,864 |
| TOTAL | \$ 99,994 | \$ 87,552 |

Elaborado por: La Autora

Gráfico 17. Análisis evasión fiscal producto de la venta de autos usados en ferias



Elaborado por: La Autora

El resultado del análisis efectuado, nos demuestra claramente que, el sector informal de compra y venta de vehículos usados en las ferias de la Provincia de Pichincha en el año 2015, dejó de tributar al estado un monto de USD \$ 99.994 dólares como concepto de Impuesto al Valor Agregado.

En el año 2016, la cifra que no declarada y pagada al S.R.I, asciende a USD \$ 87.552 dólares, correspondientes a las declaraciones de IVA, que no efectuaron los contribuyentes dedicados a esta actividad económica.

Si bien, las cifras no son muy considerables, lo importante, no es el monto que dejó de percibir la administración tributaria, sino, el determinar que este sector de la economía, no sigue los lineamientos, que el resto de ecuatorianos estamos obligados a cumplir, no acatan los deberes formales establecidos por el ente rector de la tributación ecuatoriana.

En cuanto a la evasión correspondiente al Impuesto a la Renta, no se ha podido establecer un monto estimado de evasión tributaria en este sector, debido a que las personas que se dedican al comercio de compra y venta de vehículos usados en ferias, son personas naturales no obligadas a llevar contabilidad, complicándose el hecho de que el monto a tributar depende de que el contribuyente, llegue a la base imponible para calcular el impuesto a la renta, así como, si tiene gastos asociados a esta actividad. Adicional a esto las personas naturales de acuerdo a la utilidad obtenida deberán establecer el Impuesto a la Renta a pagar de acuerdo a la tabla establecida en la Ley de Régimen Tributario Interno, en el Art. #36.

3.6. Estrategias para erradicar la evasión fiscal en la comercialización informal de autos usados.

El objetivo de esta investigación es, establecer las causas que dan origen a la evasión fiscal y las herramientas para combatirla, en el sector de compra y venta de vehículos usados que son negociados en las ferias de autos, fundamentalmente por el efecto nocivo que produce este fenómeno sobre los recursos tributario. La evasión fiscal, constituye un fenómeno que además de disminuir los ingresos del gobierno, deteriora la estructura social y económica del país. La evasión fiscal pone de manifiesto el poco interés que están asumiendo los comerciantes informales de las ferias, frente a las obligaciones con la comunidad de la que forman parte. En tal sentido el solo accionar de manera individual del organismo recaudador, en forma aislada de los restantes sectores del gobierno y de la sociedad, no son suficiente para atacar las causas de la evasión existente en este sector de la economía.

La manera más lógica para concientizar a los negociantes de vehículos usados a enmarcarse dentro de las normas tributarias para combatir estas actividades ilícitas es a través de la cultura tributaria, para ello se tiene que implementar y reforzar a los proyectos existentes con programas un poco más atrevidos, los que se pueden dar a conocer a través de los siguientes medios de comunicación: televisión local, medios radiales, medios impresos.

En la Televisión Local: Hacer la difusión de espacios publicitarios, principalmente en los espacios noticiosos, que son los más vistos por ser un informativo de noticias locales.

En los medios radiales: Realizar al igual que en los medios televisivos, cuñas publicitarias en los espacios noticiosos por ser los más escuchados, para de esta forma dar a conocer la obligatoriedad de declarar los impuestos al momento de adquirir un vehículo usado.

Desarrollo de Campañas de concientización: Para la realización de las campañas de concientización es necesario realizar un diagnóstico situacional, en el cual se analizará:

- ¿Qué se debe enseñar?
- ¿Cuándo se debe enseñar?
- ¿Dónde se debe enseñar?

Dentro del programa de capacitación se considerará la necesidad de concienciar sobre la obligatoriedad de crear una formación tributaria, es importante dejar claro que debe ser respetada por todos los ciudadanos, cuánto tiempo se dispone para la capacitación, cuánto costará la capacitación, y quien realizará la capacitación.

Para la realización de la campaña de concientización es necesario definir de forma clara los objetivos de los diversos talleres a impartir, determinando el contenido de cada uno. Se debe considerar los métodos de capacitación, y los recursos humanos, materiales y económicos que se necesitarán para la capacitación y el número de personas a capacitar.

El mobiliario básico necesario para la realización de las campañas constará de proyectores, sillas, pizarra, libretas y esferos, los cuales serán proporcionados por el Servicio de Rentas Internas.

Difusión masiva a través de medios impresos: Se entregarán de forma masiva hojas volantes en las cuales se explique con claridad la obligatoriedad de declarar al momento de adquirir un vehículo usado, en el cual se establezcan las sanciones a ser implementadas en caso de no cumplir con las obligaciones a las que deben someterse.

El SRI a través de los dípticos y trípticos que entrega en sus oficinas, los mismos que son bastante didácticos, ayuda a que más contribuyentes conozcan cuáles son sus obligaciones con el estado, y en que se invierte el dinero proveniente de la recaudación.

Otra alternativa es la creación de una oficina de fedatarios en las ferias de autos, al menos los fines de semana, en donde se puede empezar a establecer la cantidad de vehículos que son comercializados en las cuatro ferias de autos usados de la Provincia de Pichincha, la que contará con el apoyo de la Policía Nacional.

También se puede realizar un acuerdo entre el Servicio de Rentas Internas (S.R.I.), la Agencia Nacional de Tránsito (A.N.T.) y la Agencia Metropolitana de Tránsito (A.M.T.), para efectuar el cruce de información, previo al registro de cambio de propietario en la misma feria, es decir, cuando se produce la venta del vehículo.

CONCLUSIONES

La informalidad con la que actualmente operan los patios y ferias de vehículos usados, con respecto a las obligaciones tributarias derivadas de esta actividad comercial, se caracteriza por el incumplimiento de expedición de comprobantes de venta, situación que afecta notablemente la recaudación de tributos, evidenciándose manifestaciones de ilegalidad y evasión por parte de los comerciantes dedicados a la actividad económica de compra y venta de vehículos.

El sector informal automotriz, a pesar de ser una actividad comercial como otras, y de ser una fuente importante de empleos directos e indirectos, actualmente no se encuentra regulado, ni controlado por parte de la entidad estatal encargada de recaudar los impuestos provenientes de esta actividad económica. El S.R.I., debe destinar recursos y personal capacitado para controlar a este sector.

La administración tributaria del estado, no ha establecido ni desarrollado acciones directas dirigidas al control efectivo de las actividades económicas desarrolladas por el sector informal automotriz, evidenciándose la ausencia de funcionarios de la entidad en las diferentes ferias de autos desarrolladas en la Ciudad de Quito, a diferencias de otras entidades del estado como la Policía Nacional y AMT que sí ubican funcionarios en las ferias con la finalidad de prevenir acciones comerciales ilícitas.

La recaudación tributaria percibida por parte de la administración fiscal, producto del comercio informal automotriz actualmente se proyecta muy por debajo de los valores reales de recaudación a ser percibidos, como lo pudimos observar durante el desarrollo de la investigación, actualmente el aporte de este sector es nulo, lo cual evidencia la materialización del delito de evasión fiscal.

RECOMENDACIONES

Exigir por parte de los funcionarios de la administración tributaria del estado, el cumplimiento del requisito de obligatoriedad del uso de comprobantes de venta, en las actividades comerciales desarrolladas por el sector informal automotriz, enfocándose en las comisiones que se perciben por esta actividad de manera que se logre la recaudación efectiva de tributos; siendo esta actividad realizada por comerciantes informales pero que lo hacen de manera continua no ocasional, es decir hacen del comercio su profesión habitual, están obligados a emitir un comprobante de venta autorizado por el S.R.I.

Establecer una regulación específica, que abarque los aspectos y características propias del comercio desarrollado por el sector informal automotriz, de forma tal que se logre la cancelación de los impuestos a los que están sujetos por el desarrollo de esta actividad, como todos los contribuyentes que ejecutan otras actividades de comercio, con lo que se lograría una mayor recaudación de impuestos, una alternativa sería que se les incluya el Régimen Impositivo Simplificado Ecuatoriano (R.I.S.E).

Ubicar funcionarios de la administración tributaria del estado en las ferias de autos desarrolladas en la Ciudad de Quito, en coordinación con otras entidades del estado como la Policía Nacional y la Agencia Nacional de Transito, de forma que se logre un control efectivo en dicho comercio, alcanzándose del mismo modo un nivel óptimo de recaudación de impuestos.

Desarrollar campañas de concientización dirigidas a toda la población, recalando la importancia del cumplimiento de las obligaciones tributarias, para garantizar el desarrollo nacional e incremento de los niveles de vida de la población, así como la toma de medidas punitivas inmediatas en contra de los comerciantes informales del sector automotriz que persistan en manifestaciones de evasión fiscal.

Buscar a los comerciantes informales a través de la información cruzada con instituciones financieras y otros entes estatales, a los ciudadanos que a pesar de no constar en la base de datos de contribuyentes que se encuentran registrados en el Registro Único de Contribuyentes (R.U.C.), tienen un continuo movimiento de

dinero en sus cuentas bancarias o que cuentan con propiedades, pueden ser bienes muebles o inmuebles, que no pueden ser justificados ya que en el sistema del SRI constan como contribuyentes inactivos, por lo tanto la pregunta a ser efectuada es ¿De dónde provienen sus ingresos?

BIBLIOGRAFÍA

- Acosta, Alberto . *Libro del Sesquicentenario IV Economía Ecuador*. Quito: Corporación Editora Nacional, 2010.
- Álvarez, Julio. *Gestión tributaria nacional*. Cuenca: Instituto ecuatoriano de derecho tributario, 2010.
- Artiles, Rafael. *El desarrollo automotriz del Siglo XX*. Madrid: Gran Angular, 2010.
- Berliri, Antonio. *Los Impuestos*. Barcelona: Salvat, 1973.
- Bocchiardo, Daniel. *Tratado de Tributación, Derecho Tributario Sustantivo o Material*. Buenos Aires: Astrea, 2011.
- Cabanellas, Guillermo. *Diccionario Enciclopédico de Derecho Usual*. Buenos Aires: Heleaste, 2008.
- Cedeño, Rodrigo. *Tributación, el arte de gobernar*. México D.F.: Azteca, 2012.
- Enrico, Federico A. Análisis del Impuesto al Valor Agregado, de Federico A. Enrico, 733. Buenos Aires: La Ley, 202.
- Enrico, Federico. *El Impuesto al Valor Agregado*. Buenos Aires: La Ley, 2002.
- Ferreiro, Lapatza. *Curso de Derecho Tributario*. Madrid: Marcial Pons, 1996.
- Figuroa, Rubén. *La industria automotriz en Ecuador*. Quito: Casa de la Cultura Ecuatoriana, 2012.
- Garrido, Luis. *Derecho Constitucional Tributario Ecuatoriano*. Guayaquil: Cosmopolita, 2010.
- González, Eusebio. *Tratado de Derecho Tributario*. Lima: Luppá, 2014.
- Guerra, Eddy. *El Régimen Tributario Ecuatoriano*. Quito: Corporación de Estudios y Publicaciones, 2012.
- Herrera, Lorena. *Historia tributaria nacional*. Quito: Abya-Yala, 2012.

- Hilton, David. *El capitalismo y el capital*. México D.F.: Trillas, 2013.
- Huerta, Pilar. *Principios de Contaduría*. Barcelona: Planeta, 2011.
- Kester, Paúl. *Principios de Contabilidad*. Buenos Aires: Palermo, 2013.
- La Revolución Democrática de Rafael Correa*. Quito: Centro de Estudios Políticos e Internacionales – CEPI., 2014.
- Múnera, Iván. *Declaración de renta personas naturales*. . Bogotá: Ediciones de la U, 2015.
- Núñez, Flavio. *Fundamentos de Tributación*. Madrid: Gran Angular, 2012.
- Ortega, Ricardo. *Curso de Derecho Tributario*. Cali: Ácana, 2013.
- Pérez, Manuel. *La industria Automotriz Nacional*. Quito: Universidad Central del Ecuador, 2013.
- Rosero, Rosario. *Formas de evasión fiscal*. Quito: UASB, 2014.
- Ruiz, Ulpiano. *Doctrina Tributaria*. Mar del Plata: La Plata, 2011.
- Servicio de Rentas Internas. *Impuesto-a-la-renta*. 12 de 4 de 2017.
<http://www.sri.gob.ec/de/impuesto-a-la-renta> (último acceso: 20 de 7 de 2017).
- Sheldon, Jhon. *La optimización de la producción industrial*. San Diego: McDillon, 2014.
- SRI. 12 de 4 de 2016. <http://www.sri.gob.ec/de/iva> (último acceso: 10 de 4 de 2017).
- . *Sistema Tributario*. 21 de 10 de 2016.
<https://cef.sri.gob.ec/virtualcef/pluginfile.php/16864/> (último acceso: 5 de 11 de 2016).
- Torres, Wilmer. *Razones y desazones de la tributación*. Barcelona: Rey, 2013.
- Troya, José. *El Derecho Internacional Tributario*. Quito: Don Bosco, 2012.

Uckmar, Victor. *Principios comunes del Derecho Constitucional Tributario*. Bogotá:
TEMIS S.A., 2002.

Ulpiano., Ruiz. *Doctrina Tributaria*. Mar del Plata: La Plata, 2011.

Yáñez, Juan. *Elementos de Tributación*. Guadalajara: Cosmopolita, 2010.

ANEXOS

Anexo 1 Guión de entrevista

1. ¿Cuántos socios conforman la Asociación de Comerciantes de Vehículos Usados en el año 2015?

2. ¿Cuántos socios conforman la feria de Guamaní en el año 2015?

3. ¿Cuál es el promedio de vehículos comercializados en la feria de Guamaní los días sábado el año 2015?

4. ¿Cuál es el promedio de vehículos comercializados en la feria de Guamaní los días domingo el año 2015?

5. ¿Cuál es el promedio de vehículos comercializados en la feria de Guamaní los días sábado el año 2016?

6. ¿Cuál es el promedio de vehículos comercializados en la feria de Guamaní los días domingo el año 2016?

7. ¿Cuántos socios conforman la Asociación de Comerciantes de Vehículos Usados en el año 2016?

8. ¿Cuántos socios conforman la feria del Valle de los Chillos en el año 2016?

9. ¿Cuántos socios conforman la feria de autos del Teleférico en el año 2016?

10. ¿Cuál es el promedio de vehículos comercializados en la feria del Valle de los Chillos y la feria de autos del Teleférico los días sábado el año 2016?

11. ¿Cuál es el promedio de vehículos comercializados en la feria del Valle de los Chillos y la feria de autos del Teleférico los días domingo el año 2016?

Muchas Gracias

Anexo 2 Evidencia de aplicación de los instrumentos







