“Impacto en el Sector Automotriz y en la Recaudación de Servicio de Rentas Internas (SRI), del incremento en las tarifas del Impuesto al Consumo Especial (ICE) a los vehículos, en la Ley de Equidad “

Verónica Mendoza; Chavely Navarrete, Econ. Iván Rivadeneira
Facultad de Economía y Negocios
Escuela Superior Politécnica del Litoral
Km. 30.5 Vía Perimetral, Guayaquil, Ecuador
vvmendoz@espol.edu.ec, chapanav@espol.edu.ec, irivaden@espol.edu.ec

Resumen

En el presente proyecto se determino el impacto que ha causado el incremento del impuesto a los consumos especiales aplicado a los vehículos, con la nueva medida fijada por el gobierno. Se realizo un estudio mas preciso, ya que pese a lo evidente que resulta para todos las distorsiones que existen en el Ecuador en torno a la distribución del ingreso, situación que aunque parezca cotidiana, representa uno de los más grandes impedimentos para que la mayor parte de la población ecuatoriana acceda a un mismo conjunto de oportunidades en la vida.

Se demostró que el aumento en la tarifa del ICE genera una afectación negativa en el sector automotriz en un análisis de equilibrio parcial. Los resultados deberían ser un insumo para futuras investigaciones en las cuales se plantee si estas reducciones en cuanto a la venta de vehículos producto del incremento en las tarifas provoca efectos colaterales mayores ya sea en términos de mayor desempleo en el sector o en sectores complementarios al automotriz y si adicionalmente estas perdidas pueden ser compensadas con el incremento en la recaudación tributaria producto de la medida y su posterior gasto, la reducción de la contaminación ambiental por una menor circulación de vehículos, una disminución de la congestión vehicular o la reducción de los desequilibrios en cuenta corriente de balanza de pagos.

Finalmente consideramos que los problemas estructurales del Ecuador requieren medidas de mediano y largo plazo, ya sea para financiar el presupuesto público o para corregir externalidades.

Palabras Claves Adicional: Incremento del Impuesto a los consumos especiales a los vehículos.

Abstract

Determining the Structure of Optima Funding for Business Ecuadorian:
Case Avicola Fernandez S.A.

The present draft determined the impact that has caused the increase of the tax to the special consumptions applied to the vehicles, with the new measure fixed by the government. Realized a draft more precise, because the distortions that exist in the Ecuador for the distribution of the money, situation that although it seem daily, represents one of the biggest problems for that the main part of the population Ecuadorians access to a same Group of opportunities in the life.

For the development of analysis, were showed that the increase in the price of the ICE generates an affectation negative in the vehicles in an analysis of partial balance. The results would have to be for future investigations where cold know if these reductions in the sale of vehicles product of the increase in the prices causes main collateral effects in unemployment or in complementary sectors of vehicles.

Finally considered that the structural problems of the Ecuador require measures of average and long term, already was to fund the public budget or to correct externalidads.

Additional Key words: Increase of the Tax to the special consumptions to the vehicles.

Introducción

La coyuntura actual, en la cual se encuentra el Ecuador, en un proceso de transición histórica, con un cambio de modelo económico que gira de manera central en una participación más activa del Estado, obliga al gobierno a implantar medidas que permitan acrecentar el rubro de recaudaciones tributarias para financiar sus políticas de gasto público y a su vez tratar de lograr mediante una reforma integral al sistema tributario que este permita una mejor y más justa distribución de la riqueza. En tal sentido, el gobierno a través de su representación política mayoritaria en la Asamblea dio paso a una Reforma Tributaria denominada "Ley de Equidad" en la cual de manera muy resumida se dieron cambios en la estructura de impuestos como el Impuesto a la Renta, el IVA, el ICE y se crearon impuestos adicionales como el impuesto a la salida de divisas, a los ingresos extraordinarios y a las tierras improductivas.

La implantación de dicha reforma generó cuestionamientos de diferentes sectores, pues pese a la aceptación generalizada de la ciudadanía de que lo que se busca es brindarles un mejor nivel de vida a las personas, donde predomine la equidad y la justicia, está claro que esto puede tener una afectación importante en términos de crecimiento económico, empleo y eficiencia.

El sistema tributario se constituye en un elemento básico en toda sociedad civil organizada y base del Estado de Derecho, no sólo porque permite brindarle recursos públicos al Estado, a través de la puesta en marcha de su poder coercitivo, sino que además de ello se le reconoce su capacidad como un instrumento de política económica, ya sea estimulando la inversión, el ahorro o propendiendo a una mejor distribución de la riqueza. Pese a que la teoría de Hacienda Pública reconoce estos objetivos como básicos de todo sistema tributario, rara vez puede obtenerse una estructura tributaria que permita un cumplimiento cabal de todos ellos, debido fundamentalmente a que ciertos objetivos se contraponen entre sí, el ejemplo más claro de ello se da cuando el estado ecuatoriano orienta su estructura tributaria hacia la equidad, con impuestos más progresivos, esto puede dar como resultado la perdida de grados de eficiencia.

1. Impuestos.

En la mayoría de sistemas tributarios, el impuesto es la categoría más importante de los ingresos fiscales. Si bien existen muchas definiciones o conceptualizaciones sobre lo que es un impuesto, se ha tomado una que permite definirlo de manera correcta:

Lucien Mehl define a los impuestos como " Una prestación pecuniaria exigida a las personas naturales o jurídicas de derecho publico o privado autoritariamente a titulo definitivo y sin contrapartida determinada con la finalidad de cubrir las cargas publicas o de una intervención del poder publico.

1.1 Características y elementos de los Impuestos.

Dentro de las características básicas que identifican a los impuestos tenemos.

- Ingresos Coactivos
- Unilateralidad en el pago
- Carácter monetario
- Carácter normativo
- Concurrencia de sujeto activo y pasivo

Así mismo, los elementos constitutivos de los impuestos vienen determinados por su estructura:

- Hecho Imponible
- Objeto Imponible
- Base Imponible
- Base liquidable
- Tipo de gravamen
- Cuota tributaria
- Deuda tributaria

1.2 Funciones de los Impuestos.

- ✓ **Función Social**: Cuando es utilizado como instrumento para alcanzar objetivos de carácter social.
- ✓ **Función Económica:** Cuando es utilizado como instrumento para alcanzar objetivos de carácter económico.
- ✓ **Función Financiera:** Cuando es utilizado como un mecanismo para transferir recursos desde el Sector privado al Sector publico.

1.3 Clasificación de los Impuestos.

- ✓ **Impuestos Personales y Reales**: Los impuestos reales gravan los actos, objetos o riqueza en si, sin considerar las condiciones especificas de cada contribuyente. Los impuestos personales son aquellos que de alguna manera toman en cuenta las condiciones específicas de los contribuyentes cuyo presupuesto objetivo solo puede concebirse por referencia a una persona determinada (impuesto sobre la renta global o sobre el patrimonio)

- ✓ **Impuestos Directos e Indirectos:** Los impuestos Indirectos son aquellos en los que el sujeto pasivo legal[1] y real[2] son la misma persona. Los impuestos Directos son aquellos susceptibles de traslación; es decir, en los que el sujeto pasivo legal es distinto del sujeto pasivo real.

- ✓ **Impuestos Ordinarios y extraordinarios**: Los impuestos Extraordinarios son aquellos que de conformidad con la ley que los crea tienen un plazo fijo de vigencia; mientras que, los impuestos Ordinarios son los que tienen una vigencia indefinida.

2. Impuestos a los Consumos Selectivos o Especiales.

2.1 Impuestos al Consumo.

Como se mencionó anteriormente existen varias categorías de impuestos, sin embargo, los más importantes son los que tienen afectación ya sea sobre la renta o sobre el consumo. En los primeros el impuesto recae sobre los oferentes de los factores productivos; mientras que en los impuestos al consumo se establecen sobre los vendedores de productos y servicios. Los impuestos sobre la renta gravan las fuentes de obtención de renta, los impuestos al consumo gravan el uso. Un impuesto general sobre los bienes de consumo comprende todas las utilizaciones de la renta con excepción del ahorro.

[1] Sujeto Pasivo Legal, es la persona o sociedad a quien la ley le pretende gravar

[2] Sujeto Pasivo Real, es la persona que realmente paga el impuesto

Al ser un impuesto de carácter real no contempla las características personales de los consumidores, por tanto una de las características básicas de los impuestos al consumo es que no incorpora aspectos de equidad horizontal ni de equidad vertical.

2.1.1 Elementos de los Impuestos al Consumo.

- ✓ Impuestos Unitarios o específicos vs. Impuestos ad valorem.- Los impuestos específicos o unitarios son aquellos cuya base de medición consisten en números de unidades, peso o volumen u otra unidad de medida. Mientras que, los impuestos ad valorem tienen como base de medición el precio unitario multiplicado por el número de unidades vendidas o fabricadas.

- ✓ Impuestos monofásicos o Plurifásicos.- Los impuestos monofásicos consisten en gravar el producto o servicio en una sola etapa de la producción o comercialización. Puede establecerse sobre los fabricantes, ejemplo de ello Canadá, sobre los mayoristas, aplicado en Inglaterra y Australia, o sobre los minoristas, que es el aplicado en la mayoría de estados norteamericanos.
  Los impuestos Plurifásicos consisten en aplicar una tasa a todas las operaciones de venta de que sean objeto las mercaderías o productos.

2.1.2 Características.

- Exacta delimitación de los sujetos pasivos, empresarios o profesionales.
- Adecuado tratamiento a determinados consumos mediante el establecimiento de exenciones.
- Posible realización del ajuste en frontera que permita que los bienes importados se traten igual a los producidos en el interior y que estos salgan del territorio libre de impuestos aunque sin generarse subvenciones encubiertas a la exportación.
- No debe influir en el precio de los bienes y servicios, no debe producir piramidación. El impuesto ha de separase del precio, de forma que el impuesto no pase a formar parte del costo en la siguiente fase.
- Debe trasladarse completamente al consumidor.

2.2 Impuesto a los Consumos Selectivos o Específicos.

2.2.1 Justificación Económica.

Los factores más importantes que han incidido en su utilización son los siguientes:

- Su capacidad recaudatoria
- Su funcionalidad como impuestos correctores de externalidades.
- Permite aplicar de modo indirecto el principio del beneficio, al financiar gastos de actividades inherentes al bien gravado.
- Generar redistribución a través del gravamen a bienes considerados como de lujo.
- Desplazamiento de la demanda de ciertos bienes hacia otros.

2.2.2 Rasgos generales.

- Se trata de impuestos monofásicos, exigiéndose en una sola etapa del proceso productivo lo que facilita su control y recaudación
- Generalmente se trata de impuestos específicos y no ad valorem, en la medida que se quiere disuadir consumo de cierto tipo de bienes.
- La tributación específica favorece la neutralidad entre bienes importados y bienes de origen nacional, ya que siempre pueden existir los incentivos para favorecer a la industria nacional.
- Para que el impuesto sea al consumo, los sujetos pasivos (agentes de percepción) están obligados a repercutir o trasladar el impuesto sobre los adquirientes del bien, por lo que el impuesto queda convertido en uno más de los componentes del precio.

2.2.3 Impuesto a los Consumos específicos de vehículos.

Desde épocas antiguas uno de los bienes sujetos a gravamen eran los vehículos, la justificación para ello venía dada por el hecho de ser considerado un bien suntuario o de lujo. En la medida que el vehículo se constituyó en un medio de transporte general y no único de las clases altas, la justificación para gravarlo venía dada por un tema medio ambiental y para financiar actividades relacionadas a su uso, como carreteras. El gravamen se puede dar tanto en el momento de su adquisición, como por su uso.

2.2.4 Origen normativo del Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) en el Ecuador.

El ICE pertenece al grupo de impuestos que afectan a determinados bienes en forma específica y con tasas variadas, como es el caso de impuesto a las bebidas alcohólicas, a las bebidas gaseosas, a los cigarrillos y a los bienes catalogados como suntuarios o de lujo. Se inició en el Ecuador con el impuesto a los consumos selectivos creado en 1981 y sustituido con el actual ICE, el cual a más de permitir la obtención de recursos, buscaba orientar la producción, redistribuir el ingreso y suavizar la regresividad del impuesto general al consumo.

3. El Sector Automotriz en el Ecuador.

3.1 El Sector Automotriz en el Mundo.

La Industria Automotriz es una de las más importantes a nivel mundial y en el desarrollo histórico del capitalismo se relaciona de manera estrecha. Los vehículos son esenciales para el funcionamiento de la economía global, producto complejo que demanda gran número de ítems, lo que provoca importantes encadenamiento de manufactura, genera gran demanda para una amplia variedad de sectores productivos: metalurgia, plásticos, caucho, textil, electrónica, talleres de reparación, etc. Además, es generadora de empleo directo e indirecto, y uno de los mayores contribuyentes a los ingresos gubernamentales alrededor del mundo.

3.2 Principales productores a Nivel Mundial.

Entre los principales países productores que han logrado mejores posiciones en el mundo por su rápido crecimiento y desarrollo tecnológico, están: Japón, China, Estados Unidos, Australia, Canadá, Brasil, México, Egipto, Venezuela, Perú, Colombia.

Sin embargo, los principales países de origen de las importaciones son Corea (31,17%) de donde se importan vehículos de las marcas Chevrolet, Hyundai, Kia y Nissan; Japón (26,65%) con marcas como: Chevrolet, Hino, Honda, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Nissan Diesel y Toyota; y, Colombia (15,26%) con: Chevrolet, Daihatsu, Ford, Mazda. Renault y Toyota. Podemos ver que la oferta de Asia, Corea y Japón, suman el 57,82% del total de vehículos importados.

3.3 Principales Países Andinos Productores.

- ✓ **COLOMBIA**
  Posee una política Automotriz donde cualquier empresa es libre de ensamblar modelos y versiones de vehículos automotores; sin embrago, tienen la obligación de prestar el servicio de posventa y garantizar el abastecimiento de repuestos.

- ✓ **PERU**
  Los impuestos que se pagan en este país sobre los vehículos son:
  - IVA: 18%
  - Arancel: 15%
  - Impuesto de promoción mundial: 2% sobre valor CIF
  - ISC (Impuesto sobre consumo): 10% sobre valor CIF (sobre vehículos de transporte de pasajeros)

  Existe libertad de importación de vehículos, pagando un arancel de 15% Ad Valorem aplicada también a los autos usados, un impuesto a las ventas del 18%, un impuesto selectivo de consumo del 10% calculado en el valor CIF y en el valor de la tarifa.

- ✓ **BOLIVIA**
  Ofrece libertad de importación de vehículos ya sean estos usados o nuevos porque no cuenta con planta ensambladora de vehículos. El arancel a pagar en Bolivia es del 10% para vehículos livianos y del 5% para camiones que superen las 6 toneladas, un IVA del 13%, impuesto para las ventas de carros del 10%, derecho de aduana del 1.9% sobre el valor FOB y 2% para los agentes de aduanas sobre el valor CIF. Se considera que un vehículo esta sujeto a 35% de impuestos aproximadamente.

3.4 El Sector Automotriz en el Ecuador.

3.4.1 Antecedentes.

El Sector Automotriz está compuesto principalmente por los sub sectores: importadores, empresas ensambladoras, firmas de auto partes y distribuidores. Es importante tomar en cuenta que un análisis más detallado de este sector no se circunscribiría sólo a la venta de vehículos nuevos, sino además a la actividad de los talleres, venta de llantas, lubricantes, financiamiento automotriz y otros negocios relacionados como: seguros, dispositivos de rastreo, venta de combustibles, entre otros.
Adicionalmente existen sectores conexos a la actividad automotriz. Se trata de cadenas directas como son los talleres de servicio, neumáticos y repuestos, entre otros. Por estar relacionados de manera directa con la actividad automotriz pueden ser considerados como parte del sector. Desafortunadamente, muchas de estas actividades no están registradas de manera individual en las estadísticas nacionales y por ese motivo no es posible medir el peso que tienen de manera individual en la economía.

La oferta de insumos para la industria ensambladora tuvo un relativo desarrollo gracias al apoyo de la normativa que requería que las ensambladoras utilicen un porcentaje mínimo de insumos nacionales para beneficiarse de las exoneraciones arancelarias de importaciones dentro de la CAN. El arancel para el resto de los países se fijo en 35%. Esta reglamentación fue cambiada con la firma del Convenio de Complementación del Sector Automotriz entre Colombia, Ecuador y Venezuela. Puesto que este convenio estableció la exigencia de que el valor mínimo sea sub regional para poder beneficiarse de las exoneraciones, dejando de lado la exigencia del componente mínimo nacional anterior.

3.4.2 Segmento de Importación.

La importación de vehículos (terminados o por partes) en el Ecuador se realiza bajo regimenes especiales, a continuación se detalla los mas comunes al momento de importar.

- ✓ **Importación a Consumo**: Es el régimen aduanero por el cual las mercancías extranjeras son nacionalizadas y puestas a libre disposición para su uso o consumo definitivo.
  Existen 130 contribuyentes en promedio que realizan importaciones bajo este régimen.

- ✓ **Deposito aduanero:** Es el régimen aduanero suspensivo del pago de impuesto por el cual las mercancías permanecen almacenadas por un determinado plazo en lugares autorizados y bajo control de la Administración Aduanera, en espera de su destino.

Es el segundo régimen mas utilizado por los importadores.

- ✓ **Zona Franca:** Es el régimen liberatorio que permite el ingreso de la mercancía, libre de pago de impuestos, a espacios autorizados y delimitado del territorio nacional.

3.4.3 Formación de precios de Vehículos Importados.

Para el sector automotor ecuatoriano ha sido de gran importancia el impacto que ha tenido sobre la demanda las variables ingreso disponible, precios y nivel de inflación en términos generales para el caso de vehículos importados como nacionales. Dependiendo de que el vehículo es de fabricación naciones, o si es importado desde el país de la marca, este tendrá un mayor o valor precio respectivamente, por tal razón, los importadores deben de cubrir costos para importar un vehículos al país, lo que produce un encarecimiento en el valor del vehículo, en el caso de que el vehículo sea importado desde Colombia o Venezuela estará exento del 35% de aranceles; sin embargo, deberá cubrir los demás costos de importación que representan ingresos para el Estado como contribución del sector automotriz al Fisco.

Las ensambladoras y los distribuidores pueden llegar a un acuerdo en vender los vehículos sin ciertos accesorios tales como aire acondicionado, vidrios eléctricos, estas son algunas estrategias que empleas para abaratar costos al consumidor y poder competir con precios en el mercado automotriz.

4. Análisis Económico.

La reforma debe introducir los mecanismos para que los tributos sean efectivamente progresivos y quien más riqueza obtiene tenga una mayor responsabilidad con su sociedad; son objetos de diversas discusiones, siempre basadas en que tan perjudicial será el incremento del impuesto a los consumos especiales para los vehículos tanto para el Sector Automotriz como para el Estado, porque si el volumen de ventas disminuye el Gobierno dejara de recaudar por lo menos 35 millones de dólares en impuesto. Además, el sector perdería alrededor de 1500 plazas de trabajo.

Como consecuencia de la nueva Ley de Reforma Tributaria el Sector Automotriz se vera afectado, de manera que habrá pérdida en las ventas de vehículos que mas impuestos pagan, disminuirá los ingresos por impuestos automotrices en 354 millones con relación a la recaudación del 2007. Razón por la cual se ven obligados a contrarrestar este impacto en el Sector Automotriz tiende a desequipar los vehículos. Los importadores y ensambladores disminuirán el equipamiento de los vehículos para disminuir su costo y precio y así evitar la aplicación de tarifas mayores que aumentarían los precios, esto a su vez ocasiona que los vehículos sean fabricados con menor seguridad (frenos antibloqueo ABS, las bolsas de aire AIRBAG, etc.), se estaría retrocediendo en cuanto a seguridad automotriz.

Recientemente ha surgido una corriente de interrogantes en el Sector Automotriz ya que un auto puede pagar hasta 87% de impuesto, dado que el sector automotor es uno de los que mas variados impuestos aporta al Fisco, por ejemplo.

- ✓ Aranceles de importación
- ✓ Tasas portuarias
- ✓ Impuestos a los consumos Especiales
- ✓ Impuesto a las ventas
- ✓ Impuesto a las Rentas
- ✓ Impuesto a la propiedad de los Vehículos Motorizados (MATRICULA)

4.1 Análisis FODA del Sector Automotriz.

Fortalezas:

- ✓ Presencia de varios años en el mercado, certificaciones internacionales de calidad y especialización en el ensamblaje de determinados modelos de marca.
- ✓ Ensambladoras participan en el patrimonio de ciertas empresas autopartista.
- ✓ Personal de ingeniería calificado y entrenado, a nivel de ensambladoras y con capacidad de formación en las universidades en la especialidad automotriz.
- ✓ Organización del sector a nivel de ensambladoras y consecionarias, atractiva a las firmas internacionales.
- ✓ Cercanía hacia países destino de exportaciones nacionales: Colombia, Perú y Bolivia, implica ahorros de transporte y logística.
- ✓ El sector automotriz es uno de los principales sectores productivos del país. Es muy importante por el volumen de ventas que tiene, es uno de los sectores que más aporta al fisco por concepto de

aranceles, impuesto a la renta y a los vehículos motorizados.

- ✓ El sector Automotriz aporta aproximadamente con el 14 por ciento del PIB nacional y genera alrededor de 77 mil fuentes de empleo directas e indirectas.

Debilidades:

- ✓ Sector altamente dependiente de la Banca.
- ✓ Alta dependencia de proveedores de la Subregión para el ensamblaje de unidades.
- ✓ No se ensambla en Ecuador vehículos pesados, se subutiliza la capacidad instalada y dificulta economías de escala.
- ✓ Bajo nivel de exportaciones de producción nacional, más aun en mercados "extra zona". Limitada variedad de modelos para exportación.
- ✓ Efecto negativo de importaciones de vehículos y autopartes en la balanza comercial del sector.
- ✓ Alta concertación industrial. Oligopolio. Una sola compañía posee casi el 50% del mercado nacional.
- ✓ Escaso control de antigüedad del parque automotor, ocasiona contaminación medioambiental.
- ✓ Carencia de sociedades tecnológicas, o alianzas estratégicas con fabricantes o proveedores automotrices regionales o internacionales. No existe transferencia de tecnología para un mejor desarrollo industrial.

Oportunidades:

- ✓ Posibilidad de negociar en bloque con Colombia y Perú, el TLC con Estados Unidos que permitirá una mejor posición relativa de este sector.
- ✓ Potencial mercado para autopartistas nacionales en el Perú, de prohibirse en ese país la importación de partes y piezas, que permitirá incrementar la producción y lograr economías de escala.
- ✓ Crecimiento de demanda de vehículos nacionales en Colombia con posibilidades de incrementarse por renovación del parque automotor de ese país.
- ✓ Capacidad de planta disponible para expandir producción nacional.
- ✓ Convenio de Complementación Automotor posibilita alianzas estratégicas
- ✓ acuerdos de cooperación tecnológica con Colombia y Venezuela y un aumento de las exportaciones ecuatorianas.

Amenazas:

- ✓ Sector altamente influenciado para que el Estado aumente este impuesto.
- ✓ Incremento de ventas de vehículos de menor valor que son los mas inseguros, dado que los importadores y ensambladores disminuirán el equipamiento de los vehículos para disminuir su costo y precio y así evitar la aplicación de tarifas mayores que aumentarían los precios, esto a su vez ocasiona que los vehículos sean fabricados con menor seguridad (frenos antibloqueo ABS, las bolsas de aire AIRBAG, etc.)
- ✓ Incremento de las preferencias por vehículos importados, de mejor calidad y con mayores prestaciones que los nacionales.
- ✓ Inestabilidad política y económica, que disminuiría demanda y crecimiento del Sector.
- ✓ Aumento de cargas tributarias que graven la adquisición de vehículos que desmotivarían la demanda.
- ✓ Existencia de autopartistas subregionales con mayor grado de competitividad que empresas nacionales, que amenaza su supervivencia.
- ✓ Dificultad de acceso a nuevas tecnologías por parte de empresas ensambladoras y autopartistas, debido a su escaso nivel de inversión y desarrollo.
- ✓ Velocidad de cambio tecnológico, que vuelve obsoletos o poco atractivos los modelos de fabricación nacional y le resta competitividad frente a los vehículos importados, limitando además las posibilidades de exportación del Sector.
- ✓ Incremento de costos en las importaciones de vehículos y demás componentes por variaciones de tipo de cambio de aquellos procedentes de Europa, Japón y Corea.

4.2 Impactos impositivos de las modificaciones a las tarifas del impuesto a los consumos especiales.

Uno de los argumentos esgrimidos por el gobierno a la hora de modificar las tarifas impositivas, no solo en el impuesto a los consumos especiales sino también en otros impuestos como el de la renta, se basa en que esto permitirá lograr una mayor recaudación tributaria.

Sin embargo esta afirmación requiere de una mayor profundidad en el análisis del mercado relevante en el que se establezca el impuesto, pues no necesariamente el mercado reacciona de la forma que el gobierno ha supuesto a la hora de incrementar las tarifas.

De acuerdo a la teoría económica, pueden existir un sinnúmero de explicaciones que hagan que este supuesto planteado por el gobierno no se cumpla, como resultado el incremento en la tabla de Impuesto a los Consumos Especiales, no necesariamente se traduce en un aumento de las recaudaciones. Estos análisis se realizan caracterizando el comportamiento tanto de la oferta como de la demanda en un sector determinado se determina.

Si la demanda es muy inelástica en relación con la oferta, la carga impositiva recae principalmente en los compradores, trasladando el vendedor casi toda la totalidad de la carga. Uno de estos principios se lo explica a través de la curva de Laffer, en la que se muestra que es necesario buscar un equilibrio entre tasa y recaudaciones, a fin de que exista un equilibrio en la economía y el efecto del impuesto en la demanda, sea la menor posible. Es decir, la eficiencia máxima se alcanza en el punto o región óptima, y va disminuyendo conforme nos alejamos - hacia derecha o izquierda - del óptimo[3]. El argumento de Laffer establece que los incrementos en las tasas de impuestos reducen la demanda de consumo. Sin embargo, en mercados con demandas elásticas, puede ser el productor quien asuma parte del impuesto. En tal sentido, si la curva de demanda es elástica el impuesto establecido será absorbido en mayor medida por los oferentes.

Según la teoría de Robert S. Pindyck y Daniel L. Rubinfeld manifiestan que si el -precio de los automóviles aumentan los consumidores posponen inicialmente la compra de un nuevo automóvil, por lo que la demanda anual se vera afectada ya que desciende significativamente, es por ello que a largo plazo los automóviles viejos se desgastan y deben reponerse, por lo que la demanda anual se recupera. Por lo tanto la demanda es menos elástica a largo plazo que a corto plazo.[4]

5. Evidencia Empírica.

El objetivo del presente trabajo es desarrollar a través de un modelo econométrico que explique la variación de la demanda de vehículos en el Ecuador, como consecuencia del incremento en el Impuesto a los Consumos Especiales (ICE), mediante un conjunto de variables explicativas relacionadas con factores del entorno macroeconómico, y de un grupo de variables microeconómicas que recopile el comportamiento individual de cada una de las unidades de estudio.

5.1 Análisis de Datos de Panel.

Los resultados son significativos y con los signos esperados. Así, un aumento del 1% en el riesgo país provoca una disminución del 0,305% en las ventas de vehículos. Un aumento en los salarios tiene un impacto negativo en las ventas de vehículos, la explicación a esta relación puede venir por el efecto inflacionario que provoca un aumento de salarios. La tasa de interés tiene un efecto positivo inmediato en al venta de vehículos, la explicación esta asociada a que los agentes económicos perciben que la tasa de interés puede presentar una tendencia creciente y prefieren realizar la adquisición de manera inmediata. En cuanto a las importaciones el signo es el esperado un aumento en las importaciones de vehículos es consistente con un aumento en ese mismo periodo de las ventas.

En cuanto al ICE la relación va de acuerdo a la lo que establece la lógica económica y un aumento en los impuestos en un 1% genera una reducción en la venta de vehículos de 1,177%, con lo cual se demuestra el efecto negativo que para la comercialización de vehículos tiene el aumento del ICE.[5]
Se evaluaron los supuestos de heterocedasticidad y auto correlación, esto pese a que para los fines que persigue este estudio estos análisis no son relevantes.

[3] Instrumentos económicos para la gestión ambiental: Decisiones monocriteriales versus decisiones multicriteriales" Por Fander Falconí y Rafael Burbano

[4] Robert S. Pindyck y Daniel L. Rubinfeld " Microeconomía" tercera y cuarta edición
[5] Para ver el detalle de las estadísticas de la regresión ver el anexo 1.

Conclusiones y Recomendaciones

Se concluye en el presente trabajo con la prueba de que los aumentos efectuados por el gobierno en cuanto a las tarifas del ICE a la comercialización de vehículos genera una reducción en la venta de los mismos. Este resultado se fundamenta en un análisis de equilibrio parcial, lamentablemente la falta de cifras y de publicaciones oficiales no permiten la realización de un modelo de equilibrio general donde se evalúen de manera global la incidencia de dicho incremento.

En cuanto a las recomendaciones creemos que estas medidas fiscales coyunturales pueden ofrecer a las autoridades económicas soluciones de corto plazo a los graves problemas que afronta el país. Si las mismas no van acompañadas de medidas estructurales estas serán ineficientes en corregir los problemas, las soluciones que proponemos pueden ir por estas vías:

- Búsqueda de mayores incrementos en recaudación tributaria a través de un mayor dinamismo económico.
- Aumentos de recaudación a través de una lucha constante contra la evasión y la elusión fiscal.
- Reducción de la contaminación ambiental que provocan los vehículos a través de estímulos al uso de combustibles no contaminantes.
- Verdadera reforma al servicio de transportación pública, para que se vuelva una alternativa de solución eficiente al uso de vehículos particulares.

Literatura Citada

1. Robert S. Pindyck y Daniel L. Rubinfeld “Microeconomía” tercera y cuarta edición.
2. Instrumentos económicos para la gestión ambiental: Decisiones monocriteriales versus decisiones multicriteriales" Por Fander Falconí y Rafael Burbano
3. Manual del Administrador de Planificación Familiar. The Manager’s Electronic Resource Center.
4. Teoría Microeconomica “Principios básicos y aplicaciones” por Walter Nicholson.
5. Economía Publica II “Teoría de la Imposición, Sistema Impositivo, Otros ingresos Publicos” por Emilio Albi Ibanez, José Manuel Gonzáles Paramo e Ignacion Zubiri. Segunda Edicion.
6. Hacienda Publica “Teoría aplicada” por Richard A. Musgrave y Peggy B. Musgrave. Quinta Edición.