



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO

FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

**Proyecto de Investigación, previo a la obtención del Título de Licenciada en
Contabilidad y Auditoría C.P.A.**

Tema:

**“Recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM)
de transporte terrestre antes y durante la pandemia en el Ecuador”**

Autora: Iza Criollo, Andrea Maribel

Tutor: Dr. Arias Pérez, Mauricio Giovanni

Ambato – Ecuador

2022

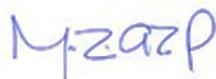
APROBACIÓN DEL TUTOR

Yo, Dr. Mauricio Giovanni Arias Pérez, con cédula de identidad No 180276726-7 en mi calidad de tutor del proyecto de investigación sobre el tema: “**RECAUDACIÓN DEL IMPUESTO A LA PROPIEDAD DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS (IPVM) DE TRANSPORTE TERRESTRE ANTES Y DURANTE LA PANDEMIA EN EL ECUADOR**” desarrollado por Andrea Maribel Iza Criollo estudiante de la Carrera de Contabilidad y Auditoría, modalidad presencial, considero que dicho Informe Investigativo, reúne los requisitos tanto técnicos como científicos y corresponde a las normas establecidas en el Reglamento de Graduación de Pregrado, de la Universidad Técnica de Ambato y en el normativo para presentación de Trabajos de Graduación de la Facultad de Contabilidad y Auditoría.

Por lo que autorizo la presentación del mismo ante el organismo pertinente, para que sea sometido a evaluación por los profesores calificadores designados por H. Consejo Directivo de la Facultad.

Ambato, marzo 2022

TUTOR



Dr. Mauricio Giovanni Arias Pérez

C.I. 180276726-7

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Andrea Maribel Iza Criollo con cédula de identidad No. 180533836-3, tengo a bien indicar que los criterios emitidos en el proyecto de investigación, bajo el tema: **“RECAUDACIÓN DEL IMPUESTO A LA PROPIEDAD DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS (IPVM) DE TRANSPORTE TERRESTRE ANTES Y DURANTE LA PANDEMIA EN EL ECUADOR”**, así como también los contenidos presentados, ideas, análisis, síntesis de datos, conclusiones, son de exclusiva responsabilidad de mi persona, como autora de este Proyecto de Investigación.

Ambato, marzo 2022

AUTORA



Andrea Maribel Iza Criollo

C.I. 180533836-3

CESIÓN DE DERECHOS

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que haga de este proyecto de investigación, un documento disponible para su lectura, consulta y procesos de investigación.

Cedo los derechos en línea patrimoniales de mi proyecto de investigación, con fines de difusión pública; además apruebo la reproducción de este proyecto de investigación, dentro de las regulaciones de la Universidad, siempre y cuando esta reproducción no suponga una ganancia económica potencial; y se realice respetando mis derechos de autora.

Ambato, marzo 2022

AUTORA



Andrea Maribel Iza Criollo

C.I. 180533836-3

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

El Tribunal de Grado, aprueba el proyecto de investigación, sobre el tema: **“RECAUDACIÓN DEL IMPUESTO A LA PROPIEDAD DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS (IPVM) DE TRANSPORTE TERRESTRE ANTES Y DURANTE LA PANDEMIA EN EL ECUADOR”**, elaborado por Andrea Maribel Iza Criollo, estudiante de la Carrera de Contabilidad y Auditoría, el mismo que guarda conformidad con las disposiciones reglamentarias emitidas por la Facultad de Contabilidad y Auditoría de la Universidad Técnica de Ambato.

Ambato, marzo 2022



Dra. Mg. Tatiana Valle
PRESIDENTE



Dra. Rocío Cando
MIEMBRO CALIFICADOR



Dr. Carlos Barreno
MIEMBRO CALIFICADOR

DEDICATORIA

Dedico el presente proyecto de investigación en primera instancia, a Dios por moldear mis objetivos por un buen camino.

A mis padres Blanca Criollo y Elías Iza, porque a pesar de protagonizar circunstancias económicas regulares me regalaron muchas oportunidades y siempre direccionaron mis objetivos en la importancia de ejercer una profesión.

A mi hermano David, ejemplo de lucha y perseverancia frente a las adversidades de la sociedad.

A mi pequeña hermana Deisy, motivación diaria.

A mi hermana Evelyn, cómplice de aventuras quien compartía el sueño de una profesión y que ahora descansa en el cielo.

Andrea Maribel Iza Criollo.

AGRADECIMIENTO

A Dios por brindarme aliento y sabiduría para lograr culminar con esta anhelada etapa.

Un agradecimiento eterno a mis padres, por entregar sacrificio diario en sus labores, por inculcarme valores humanos valiosos, por haberme regalado consejos, por brindarme apoyo absoluto y sobre todo, por darme la oportunidad de explorar gran parte del conocimiento desde una corta edad.

A Josue Robalino, por el apoyo incondicional y acompañamiento en cada uno de mis pasos.

A la Universidad Técnica de Ambato, alma mater, la cual a través de sus docentes formó gran parte de mi profesión; al Dr. Mauricio Arias por el tiempo de revisión y orientación entregada en el presente trabajo.

Andrea Maribel Iza Criollo.

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

TEMA: “RECAUDACIÓN DEL IMPUESTO A LA PROPIEDAD DE VEHÍCULOS MOTORIZADOS (IPVM) DE TRANSPORTE TERRESTRE ANTES Y DURANTE LA PANDEMIA EN EL ECUADOR”

AUTORA: Andrea Maribel Iza Criollo

TUTOR: Dr. Mauricio Giovanni Arias Pérez

FECHA: Marzo 2022

RESUMEN EJECUTIVO

Ecuador, a través del tiempo ha presenciado varios determinantes que inciden en la disminución o incremento recaudatorio de impuestos. El fin del presente estudio, es analizar la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre durante el período 2016-2021.

La presente investigación se encuentra integrada bajo un enfoque cuantitativo; en primera instancia, apoyado de un estudio documental considerando principalmente la página oficial del Servicio de Rentas Internas (SRI); y en otra, apoyado de un estudio descriptivo, el cual permite el análisis de la recaudación del IPVM.

Los resultados muestran que; por un lado, la recaudación del IPVM en los años 2016, 2017 y 2020 sufrieron un declive recaudatorio, y por otro, los años 2018, 2019 y 2021 protagonizaron un incremento, esto confirma que el evento pandémico por COVID-19 iniciado en el Ecuador en el año 2020, forma una de las causas en el descenso recaudatorio para dicho año. Aquello, induce a fomentar armonización entre administración tributaria y contribuyente para cumplir responsabilidades tributarias de manera oportuna, afrontando aquellos hechos fortuitos.

PALABRAS DESCRIPTORAS: RECAUDACIÓN, IMPUESTOS, VEHÍCULOS, VARIACIONES.

TECHNICAL UNIVERSITY OF AMBATO
FACULTY OF ACCOUNTING AND AUDITING
ACCOUNTING AND AUDITING CAREER

TOPIC: "COLLECTION OF TAX ON THE PROPERTY OF MOTORIZED VEHICLES (IPVM) OF LAND TRANSPORT BEFORE AND DURING THE PANDEMIC IN ECUADOR "

AUTHOR: Andrea Maribel Iza Criollo

TUTOR: Dr. Mauricio Giovanni Arias Pérez

DATE: March 2022

ABSTRACT

Ecuador, over time, has witnessed several determinants that affect the decrease or increase in tax collection. The purpose of this study is to analyze the collection of the Motor Vehicle Ownership Tax (IPVM) for land transport during the 2016-2021 period.

This research is integrated under a quantitative approach; in the first instance, supported by a documentary study considering mainly the official website of the Internal Revenue Service (SRI); and in another, supported by a descriptive study, which allows the analysis of the collection of the IPVM.

The results show that; On the one hand, the collection of the IPVM in the years 2016, 2017 and 2020 suffered a collection decline, and on the other, the years 2018, 2019 and 2021 led to an increase, this confirms that the COVID-19 pandemic event that began in Ecuador in the year 2020, it forms one of the causes in the collection decrease for that year. This leads to promoting harmonization between the tax administration and the taxpayer to meet tax responsibilities in a timely manner, facing those fortuitous events.

KEYWORDS: COLLECTION, TAXES, VEHICLES, VARIATIONS.

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDO	PÁGINA
PÁGINAS PRELIMINARES	
PORTADA	i
APROBACIÓN DEL TUTOR	ii
DECLARACIÓN DE AUTORÍA	iii
CESIÓN DE DERECHOS	iv
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO	v
DEDICATORIA	vi
AGRADECIMIENTO	vii
RESUMEN EJECUTIVO	viii
ABSTRACT	ix
ÍNDICE GENERAL	x
ÍNDICE DE TABLAS	xii
ÍNDICE DE GRÁFICOS	xiv
CAPÍTULO I	1
INTRODUCCIÓN	1
1.1 Justificación	1
1.1.1 Justificación teórica	1
1.1.2 Justificación metodológica (viabilidad)	4
1.1.3 Justificación práctica	5
1.1.4 Formulación del problema de investigación	6
1.2 Objetivos	6
1.2.1 Objetivo general	6
1.2.2 Objetivos específicos	6
CAPÍTULO II	8
MARCO TEÓRICO	8
2.1 Revisión de literatura	8
2.1.1 Antecedentes investigativos	8
2.1.2 Fundamentos teóricos	14
2.2 Preguntas de investigación	29

CAPÍTULO III	30
METODOLOGÍA.....	30
3.1 Recolección de la información.....	30
3.2 Tratamiento de la información.....	34
3.3 Operacionalización de las variables	36
CAPÍTULO IV.....	38
RESULTADOS	38
4.1 Resultados y discusión	38
4.2 Fundamentación de las preguntas de investigación	80
4.3 Limitaciones del estudio.....	81
CAPÍTULO V	82
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	82
5.1 Conclusiones.....	82
5.2 Recomendaciones.....	83
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	85
ANEXOS	95

ÍNDICE DE TABLAS

CONTENIDO	PÁGINA
Tabla 1. Tipos de impuestos.....	18
Tabla 2. Composición tributaria	19
Tabla 3. Componentes que definen el IPVM de transporte terrestre.....	21
Tabla 4. Incisos que determinan el avalúo del vehículo	21
Tabla 5. Tarifa para determinación del IPVM.....	23
Tabla 6. Calendario 1 para el pago del impuesto.....	25
Tabla 7. Calendario 2 para el pago del impuesto.....	25
Tabla 8. Tasas de interés en autodeterminación del contribuyente	27
Tabla 9. Tasas de interés de las facultades de la administración tributaria.....	27
Tabla 10. Codificación de las provincias del Ecuador.....	32
Tabla 11. Operacionalización de la variable	37
Tabla 12. Distribución zonal de estudio.....	38
Tabla 13. Recaudación IPVM año 2016 - zona 1 y 2	41
Tabla 14. Recaudación IPVM año 2016 - zona 3 y 4	42
Tabla 15. Recaudación IPVM año 2016 - zona 5 y 6	43
Tabla 16. Recaudación IPVM año 2016 - zona 7 y 8	44
Tabla 17. Recaudación IPVM año 2017 - zona 1 y 2	45
Tabla 18. Recaudación IPVM año 2017 - zona 3 y 4	46
Tabla 19. Recaudación IPVM año 2017 - zona 5 y 6	47
Tabla 20. Recaudación IPVM año 2017 - zona 7 y 8	48
Tabla 21. Recaudación IPVM año 2018 - zona 1 y 2	49
Tabla 22. Recaudación IPVM año 2018 - zona 3 y 4	50
Tabla 23. Recaudación IPVM año 2018 - zona 5 y 6	50
Tabla 24. Recaudación IPVM año 2018 - zona 7 y 8	51
Tabla 25. Recaudación IPVM año 2019 - zona 1 y 2	52
Tabla 26. Recaudación IPVM año 2019 - zona 3 y 4	53
Tabla 27. Recaudación IPVM año 2019 - zona 5 y 6	54
Tabla 28. Recaudación IPVM año 2019 - zona 7 y 8	55
Tabla 29. Recaudación IPVM año 2020 - zona 1 y 2	56

Tabla 30. Recaudación IPVM año 2020 - zona 3 y 4	57
Tabla 31. Recaudación IPVM año 2020 - zona 5 y 6	58
Tabla 32. Recaudación IPVM año 2020 - zona 7 y 8	59
Tabla 33. Recaudación IPVM año 2021 - zona 1 y 2	60
Tabla 34. Recaudación IPVM año 2021 - zona 3 y 4	61
Tabla 35. Recaudación IPVM año 2021 - zona 5 y 6	62
Tabla 36. Recaudación IPVM año 2021 - zona 7	63
Tabla 37. Participación recaudatoria IPVM por provincia año 2016	64
Tabla 38. Participación recaudatoria IPVM por provincia año 2017	65
Tabla 39. Participación recaudatoria IPVM por provincia año 2018	66
Tabla 40. Participación recaudatoria IPVM por provincia año 2019	67
Tabla 41. Participación recaudatoria IPVM por provincia año 2020	68
Tabla 42. Participación recaudatoria IPVM por provincia año 2021	69
Tabla 43. Principales variaciones recaudatorias IPVM 2016.....	70
Tabla 44. Principales variaciones recaudatorias IPVM 2017.....	71
Tabla 45. Principales variaciones recaudatorias IPVM 2018.....	71
Tabla 46. Principales variaciones recaudatorias IPVM 2019.....	72
Tabla 47. Principales variaciones recaudatorias IPVM 2020.....	73
Tabla 48. Principales variaciones recaudatorias IPVM 2021.....	73
Tabla 49. Variaciones recaudatorias IPVM 2016-2021	76
Tabla 50. Cumplimiento de metas recaudatorias IPVM período 2016 -2021.....	78
Tabla 51. Participación recaudatoria IPVM período 2016-2021	79

ÍNDICE DE GRÁFICOS

CONTENIDO	PÁGINA
Gráfico 1. Clasificación de los tributos.....	16
Gráfico 2. Involucrados en elaborar Base Nacional de Datos de Vehículos.....	28
Gráfico 3. Recaudación IPVM período 2016 - 2021	74
Gráfico 4. Cantidad de contribuyentes del IPVM.....	75
Gráfico 5. Cantidad de vehículos matriculados.....	76

CAPÍTULO I

INTRODUCCIÓN

Recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre antes y durante la pandemia en el Ecuador.

1.1 Justificación

1.1.1 Justificación teórica

El Ecuador, a través del tiempo, ha presenciado varios factores económicos, políticos, sociales, ideológicos, culturales e incluso naturales, los mismos que han influenciado en gran parte, en aquella necesidad de implementar cambios en la política tributaria, surgiendo efectos en la forma de gestión por parte de la administración tributaria; todo aquello permite reconocer que, ningún territorio en el mundo se encuentra aislado de concebir ciertas complicaciones en tema de recaudación de impuestos. La creación y eliminación de impuestos, el establecimiento de reformas en leyes tributarias y otros sucesos relacionados, también han repercutido de manera gradual en la recaudación de impuestos (Mejía et al., 2019a).

Los sentimientos morales, valores propios de cada persona, la correspondencia en la relación Estado-contribuyente y demás factores socio democráticos, son también considerados como determinantes en las decisiones del cumplimiento tributario, esto se evidencia empíricamente en la cantidad de recaudación que se receipta por parte de la administración tributaria y que al mismo tiempo, se refleja como ingresos para el Estado (Bedoya & Vásquez, 2010). Además, eventos naturales que se presentan sin aviso alguno, son considerados hechos influyentes en el ascenso y descenso de los valores recaudatorios; la pandemia mundial iniciada en el Ecuador en el año 2020 es uno de ellos.

Dicho lo anterior, es de vital importancia resaltar la preocupación actual de la sociedad ante la propagación del coronavirus SARS-CoV-2 (COVID-19), que al 20 de marzo del 2020 pasó de emergencia de salud internacional a ser oficialmente reconocida en

condición de pandemia mundial. La rapidez de propagación del virus, en consecuencia, dio cabida a que colapsaran los sistemas de salud a una altura mundial, aquello ha provocado una enorme crisis, social, psicológica y sobre todo económica en diferentes países como Italia, España, Argentina, EE. UU., Brasil, Perú, Reino Unido, e incluso Ecuador (Cuestas & Minassian, 2020).

La pandemia ha provocado un impacto enorme en el entorno diario de las personas, trayendo consigo tiempos difíciles a corto y largo plazo. Además, los efectos económicos se denotan considerablemente como graves, cuya fuerza depende del estado de cada economía, es por ello que la variación negativa de ingresos en el estado, está sujeta en frecuencia del comercio, la duración de la pandemia y, las medidas sociales y económicas que son aplicadas en el país (Ortega, 2020).

En relación a lo anterior, la salud de las personas es esencial para ejercer actividades productivas de diferente índole, debido a que, permite concebir ingresos familiares de manera fructuosa, los mismos que inciden en el dinamismo de la economía, por un lado, mediante el consumo de bienes o servicios, y por otro, mediante el cumplimiento puntual de responsabilidades tributarias, las cuales dan paso al fortalecimiento de la productividad nacional (Cruz, 2020).

La recaudación de impuestos en el Ecuador proviene de diferentes actividades económicas que involucran a personas y empresas que operan en diferentes sectores; es así que, evidentemente a raíz de la pandemia “Las empresas, de los sectores comercial, educación, turismo, transporte, manufactura y recursos naturales, independientemente del tamaño se han visto afectadas por la suspensión de la actividad productiva interna, generando desempleo y menor crecimiento y desarrollo económico” (Ortega-Vivanco, 2020, p. 234).

Actualmente, uno de los impuestos que aporta en los ingresos tributarios del Estado ecuatoriano, es el Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre, el mismo que se encuentra incluido en el valor a cancelar por concepto de matrícula vehicular y debe ser cancelado por parte de los propietarios de vehículos motorizados. Este impuesto se encuentra regulado por la Ley Orgánica de

Simplificación y Progresividad Tributaria, Ley de Reforma Tributaria, Reglamento a la Ley del Impuesto a los Vehículos Motorizados y Resoluciones respectivas (Servicio de Rentas Internas, 2022).

Es lógico mencionar que “El crecimiento del número de vehículos motorizados está en la raíz misma de la movilidad, por una parte, como indicador del aumento de la movilidad motorizada de la población” (Gakenheimer, 1998, p. 39), en este aspecto, durante los primeros meses de pandemia fabricantes e importadores de vehículos han limitado el número de dichos bienes tanto en su producción como en el consumo.

En cuanto a la pandemia por COVID-19, se ha impulsado cambios en la movilidad de las personas, denotándose diferentes panoramas. Dos de los hechos que se ha presentado mayoritariamente, es la adaptación de la movilidad no motorizada y la restricción del transporte público mediante una perspectiva socio-económica, dichas afirmaciones, determinan el incremento de adquisiciones de los vehículos de uso particular por parte de la sociedad (Hermida, 2020).

De igual forma, en razón de la pandemia, los segmentos de vehículos motorizados que más impacto tuvieron en ventas fueron los buses y automóviles. Por un lado, la necesidad de transporte público estuvo restringida durante meses; y por otro, los automóviles fueron demandados en carácter minoritario debido a que la cuarentena limitó la necesidad de comprar este tipo de transporte (Enríquez, 2021).

En otra instancia, es necesario mencionar que la administración tributaria en uno de los principios los cuales conforman la esencia de cada uno de los impuestos, hace referencia a la suficiencia recaudatoria, el cual relaciona un buen destino de los recursos tributarios, es decir, la recaudación de impuestos no únicamente debe ser justificada, sino que a futuro debe ser rentable y positiva para la sociedad (Saltos, 2016).

En términos generales, el aporte de cada uno de los impuestos en el territorio ecuatoriano tiene un papel importante e independientemente de su fracción, conforman una cantidad significativa de ingresos para el Estado. En tal sentido, el Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre representa el 2%

en relación al total de la recaudación bruta en millones de dólares, cuyo incremento o decremento recaudatorio depende de los procesos de control y cobro aplicados por la Administración Tributaria (Servicio de Rentas Internas, 2021a).

En última instancia, se resalta que la recaudación de impuestos permite financiar necesidades comunes, pero esta se puede ver afectada por varios factores, razón por la cual nace la oportunidad de encaminar la presente investigación al estudio de la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre en el Ecuador en un determinado período.

1.1.2 Justificación metodológica (viabilidad)

Es relevante mencionar que, la aplicación de la metodología del presente estudio investigativo se encuentra apoyado en una investigación de tipo documental y descriptiva con un enfoque cuantitativo. La secuencia de pasos a ejecutarse para el desarrollo de la presente investigación es:

En primera instancia y considerando la aplicación de la investigación documental. Se realizó: recolección, análisis, e interpretación de información secundaria como son las bases de datos, generadas por el Servicio de Rentas Internas (SRI) en su página web oficial, considerando el soporte de normativas, leyes, reglamentos, reformas y demás recursos legislativos que presenta la misma administración tributaria. Además, se acogió el apoyo de información por parte del Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), los mismos que brindan un apoyo efectivo en cuanto a la disponibilidad de recursos para el desarrollo de la investigación.

El desarrollo investigativo adquirió forma mediante la aplicación de la investigación descriptiva, en donde se evaluó e interpretó el comportamiento de los valores monetarios correspondientes a la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre. Mediante la aplicación de tablas de doble entrada y a través del programa informático Excel, se plasmó información para su posterior análisis e interpretación. La información que contienen las tablas de doble entrada corresponde a: recaudación total por provincia representadas en cada una de las 8 Zonas de estudio, participación recaudatoria en

relación al total recaudado cada período, variaciones recaudatorias en valores absolutos y porcentuales, cumplimiento de metas recaudatorias proyectadas por el SRI y participación del IPVM en relación al total recaudado por impuestos nacional.

Según lo mencionado anteriormente, se puede afirmar que, la accesibilidad y tratamiento de la información necesaria, que en este caso fue proporcionada por el Servicio de Rentas Internas (SRI), hizo factible el desarrollo investigativo; la información para desarrollar la metodología de la investigación comprende el período 2016-2021. Finalmente, es necesario expresar que, no existieron obstáculos ni barreras significativas para el desarrollo del presente trabajo investigativo, al contrario, se denotó total accesibilidad a la información suficiente para su elaboración efectiva.

1.1.3 Justificación práctica

La aplicación tributaria se encuentra íntimamente relacionada a la Contabilidad, es por eso que, se define importante tratar temas investigativos que surjan del pensamiento crítico, cuyo desarrollo aporte a la formación y progreso profesional, tal es el caso de los impuestos, los mismos que enmarcan una línea importante para unir ciertos lazos de conocimiento en la carrera de Contabilidad y Auditoría. Además, la ejecución del presente estudio se encuentra encaminada en apoyar futuras investigaciones relacionadas con el estudio del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre.

En un contexto social, el trabajo investigativo radica en la importancia de descubrir determinados hechos cambiantes en la recaudación de impuestos en un país y más aún en la realidad actual que se encuentra la sociedad en general por la presencia del coronavirus SARS-CoV-2 (COVID-19); en tal virtud, el desarrollo del presente estudio es considerado como un portavoz dirigido a la sociedad en donde pueden conocer el comportamiento de la recaudación del IPVM durante el período 2016-2021.

La ejecución del trabajo de investigación permite evidenciar el comportamiento del IPVM mediante la aplicación de la estadística y la matemática, mismas que figuran como elementos básicos en el ejercicio profesional, que, en este escenario, permite el cumplimiento de los objetivos planteados. Además, los resultados arrojados, en el

desarrollo investigativo, permite establecer alternativas principalmente dirigidas a la administración y política tributaria.

1.1.4 Formulación del problema de investigación

¿Existieron variaciones significativas en los valores de recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre antes y durante la pandemia en el Ecuador?

1.2 Objetivos

1.2.1 Objetivo general

Analizar la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre durante el período 2016-2021 para la determinación de variaciones antes y durante la pandemia en el Ecuador.

1.2.2 Objetivos específicos

Identificar la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) por provincia, período 2016–2021 para la medición del comportamiento del tributo.

Determinar las variaciones absolutas y porcentuales de la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) en el Ecuador durante los períodos de estudio para la determinación de la óptima recaudación en ciertos territorios por parte de la administración tributaria.

Diagnosticar los valores reales de recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre en relación a las proyecciones de recaudación impuestas por la administración tributaria para la determinación del cumplimiento de metas recaudatorias durante los períodos de estudio.

Relacionar la participación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) con la recaudación total de impuestos en el Ecuador, durante el período 2016-2021 para la comprensión del dinamismo de este impuesto.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1 Revisión de literatura

2.1.1 Antecedentes investigativos

Los impuestos son dueños de una extensa trayectoria, siendo estos reconocidos por ser tributos que se pagan con el fin de solventar diferentes necesidades de la sociedad, y al mismo tiempo, estos impulsan el desarrollo económico de un país. Luego de la revisión de artículos científicos en relación al tema “Recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre antes y durante la pandemia en el Ecuador” se acogió información amplia, de los cuales se cita los siguientes:

Según Lamanna (2000), expresa que el tema tributario en cuanto a la recaudación de impuestos se encuentra estrechamente ligada a la política fiscal, puesto que, los ingresos percibidos por un Estado en carácter de impuestos deben sustentar los gastos públicos, no obstante, la creciente inestabilidad en el mercado, ha ocasionado que los gobiernos implementen importantes reformas en el sistema tributario, ocasionando una imprecisión, donde el Estado gasta más con menos recursos. En tal razón, es necesario hacer hincapié en el tema de estudio, puesto que, el IPVM no es marginado al momento de acoger ingresos tributarios y sabiendo que su aportación varía con el tiempo en un 1 % y 2% o viceversa, los valores monetarios realmente son considerables.

Para el sector financiero, la recaudación de impuestos y su distribución equitativa es considerada un medio eficiente para fortalecer la política fiscal, logrando potencializar el desarrollo económico, conductos de empleo e incluso determinados incentivos en inversiones, el mismo que se reconoce como un pilar fundamental del esqueleto productivo tanto de bienes como de servicios (Campos et al., 2018).

En definitiva, se requiere el cumplimiento estricto de las responsabilidades, tanto por parte de la administración tributaria, como de los ciudadanos para conseguir una recaudación eficiente. Existen varios caminos que permiten el cumplimiento cabal del

pago de impuestos, y el acogimiento de estos, facilita el alcance de todo tributo, impulsando considerablemente el desarrollo y productividad nacional (Blacio, 2011).

El Estado, mediante una relación estrecha entre la política fiscal y tributaria, busca garantizar dos elementos que son empíricamente imposible disgregar, aquellos elementos, por una parte, comprenden un sistema tributario que permite financiar el desenvolvimiento y progreso territorial a través de la recaudación tributaria, por otra parte, considera un gasto público que destina oportunidades y al mismo tiempo este corresponde a las necesidades básicas de las personas (Amoroso et al., 2015).

Además, la relación sociedad y gobierno juega un papel importante en el cumplimiento recaudatorio; por un lado, el gobierno es aquel que especifica quienes y cuánto se debe pagar de impuestos; y por otro, los contribuyentes aportan mediante la cancelación esperando conocer y presenciar cómo y en qué se emplean aquellos recursos (Mayer-Serra, 2014).

Es necesario expresar que, en el sistema tributario los ciudadanos y su aporte buscan respuesta en cuanto a beneficio, es decir, los contribuyentes ponderan las obras y servicios que reciben en relación con lo que aportan a través de los tributos. Mientras más relación exista entre los ingresos del estado con los bienes o servicios, más será la disposición de aportar con el pago de tributos, en consecuencia y a largo plazo, esto recae en una sociedad equitativa (Pinilla et al., 2014).

En otro escenario, la elusión y la evasión tributaria es tema de cada día, siendo conocido por sus efectos perjudiciales como la escasez de fondos necesarios en la economía de un país, provocando un déficit fiscal y afectando notablemente el presupuesto de una nación, el mismo que se sujeta principalmente de los ingresos tributarios. Es por eso que, actualmente, el mantener o incrementar la recaudación de impuestos es una insistente lucha para la administración tributaria.

Con una visión amplia de la intervención que tienen ciertos factores en determinar el grado de recaudación de impuestos, existen en gran parte, conocidos artificios que algunos contribuyentes optan aplicar para mermar el cumplimiento del valor real de los impuestos. La mayoría de las pequeñas y medianas empresas (PYMES) referente

al mantenimiento y venta de equipos acondicionados, se sostienen de aquellos artificios; una de aquellas acciones ingeniosas, es precisamente la adquisición de facturas por medio de empresas inexistentes con oficio a esta forma de actividades ilícitas (Coello et al., 2021).

La toma de decisiones acertadas frente a temas tributarios es esencial para mantener o mejorar la economía ecuatoriana a corto, mediano o largo plazo. A partir del año 2008, surgieron reformas con el fin de minimizar pérdidas de ingresos fiscales por evasión tributaria; progresivamente, en los últimos años, la administración ha ocupado un lugar protagónico con una transformación experimentada dentro de la sociedad para reducir este problema, lo que ha permitido el paso de un incremento en la recaudación de impuestos en determinados territorios del Ecuador; en efecto, para el año 2019 el Servicio de Rentas Internas (SRI) recaudó alrededor de USD 6.000 millones, considerándose como un valor superior al recaudado en el año 2018 (Vega et al., 2020).

En el caso de América Latina, los contribuyentes prefieren pagar menos impuestos debido a que en la mayoría de los países que conforman este territorio, aplican tasas de impuestos prominentes, con el fin de recaudar mayores ingresos para el cumplimiento de planeaciones presupuestarias. Para confirmar la idea, la evasión por Impuesto al Valor agregado (IVA) e Impuesto a la Renta (IR) refleja un 60% en determinados países de América Latina, siendo de constancia, que aquella fracción representa las principales causas que la ciudadanía aplica para evadir o pagar menos impuestos (J. Sánchez et al., 2020).

Sin embargo, países latinoamericanos como: Nicaragua, Bolivia y Ecuador experimentaron la implementación de nuevos modelos económicos, enfocados principalmente en el desarrollo y crecimiento del país. Según el Gobierno Nacional Central (GNC) de América latina, mediante datos estadísticos financieros del Fondo Monetario Internacional (FMI) se evidenció que, durante el período 1994-2009, Ecuador apreció un incremento sustancial del 15,5% al 27,2% en el ingreso fiscal; aquella ascendencia, por un lado, desembocó en gran parte del Impuesto al Valor Agregado (IVA) e impuesto al ingreso conocido como Impuesto a la Renta (IR), por

otro lado y en inferior cantidad, surgieron de las Contribuciones por Seguridad Social y otro tipo de impuestos derivados como son los Aranceles al Comercio Exterior (Arévalo, 2014).

En un estudio y mediante la recolección de datos del año 2011, se evidenció que, la recaudación en el Estado comprendía, impuestos, intereses, multas y otros. El impuesto a la renta, representaba un tercio de los ingresos del Estado ecuatoriano, no obstante, en el mismo año, los ingresos por impuesto al valor agregado representaron un 52%; impuesto a la renta 33%; consumos especiales 7%; salida de divisas 5%; vehículos motorizados 1,08%; intereses y multas tributarias 0.6% y el 0,5% correspondía a otros ingresos, la acotación de cada uno de estos, conformaron en su momento un valor de USD 9.462.000, siendo este, el total de recaudación en ingresos por impuestos (Cuesta & Jara, 2019).

La evolución escalonada del sistema tributario en el Ecuador, fue a cierto tiempo, tema de cada día, aunque en algunos casos, ha sido considerado como un país que carece de potencial para dinamizar la recaudación eficaz de impuestos, se hace hincapié en la información actual disponible, la misma que evidencia lo contrario, demostrando que, el régimen fiscal presente es producto de cambios progresivos y positivos aplicados a través del tiempo en el régimen tributario, permitiendo el fortalecimiento de la vértebra impositiva de los impuestos aplicados a bienes y servicios, los mismos que representan casi la mitad de entradas monetarias en el país (Centro de Desarrollo de la OCDE, 2020).

En América Latina, se considera la tributación directa sobre la propiedad como un ejemplar en cuanto a equidad y eficiencia. La cantidad de impuestos que contempla la tributación es amplia, además, se los reconoce como un medio viable para generar entradas firmes de recursos tributarios, pero es primordial recalcar la importancia de cada uno de los impuestos, que sin resaltare su parte fraccionaria aportan positivamente al Estado (CEPAL, 2015).

Sin menoscabo de algún tipo de impuesto, es esencial exponer que cada uno de los impuestos conforman una pieza esencial en los recursos de un Estado; es así que,

diferentes análisis tributarios, han determinado que los sistemas simplificados y sistemas generales son un péndulo de gran relevancia; además, el cumplimiento cabal de las responsabilidades tributarias, sin importar el tamaño del contribuyente en relación proporcional a su actividad económica, sin duda, complementa el cuerpo tributario (Rodríguez, 2014).

Mediante un análisis realizado a la política tributaria del sector automotriz, durante el año 2019, se evidenció que, en el Ecuador en la provincia de Chimborazo, el Impuesto a la Renta (IR) generó un aporte del 0%, el Impuesto al Valor Agregado (IVA) 1%, el Impuesto a los Vehículos Motorizados (IVM) 2%, el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV) 3%; dichos valores representaron el aporte tributario del sector automotriz. Además, en el mismo año, el Impuesto a los Vehículos Motorizados internos fue significativo no solo en la provincia de estudio, sino en todo el país, aportando en un 2% al total de ingresos que percibió el Estado (Celin et al., 2020).

Además, los vehículos en el Ecuador han incrementado progresivamente durante los últimos años, hecho por el cual, el Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) en un escenario donde no existe incumplimiento de las responsabilidades tributarias o inconsistencias, de manera estimada debe acoger un incremento recaudatorio proporcional al número de vehículos matriculados.

Mediante el Anuario de Estadísticas de Transporte que presenta el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC), se evidenció que en el período 2010-2020, la matriculación vehicular ha protagonizado un incremento, y es así que, en el año 2020 se muestra un ascenso del 2,1%; fracción mayor correspondiente al número de vehículos matriculados en el año anterior. Además en el año 2019, la Agencia Nacional de Tránsito (ANT), por un lado, registró un número mayor de vehículos que fueron dados de baja, y por otro, registró un menor número de vehículos, los cuales accedieron a la renovación de matrícula (Instituto Nacional de Estadística y Censos, 2021).

En otro panorama, la relación existente entre la población y ciertos factores económicos, sociales, políticos, culturales e incluso naturales, intervienen de una u

otra forma en el comportamiento y desenvolvimiento normal de las actividades diarias de las personas y como es en ciertos casos, conlleva al incumplimiento de la responsabilidad tributarias (Alma et al., 2017).

Ahora bien, cabe resaltar la mención acerca de la baja recaudación en América Latina en los últimos tiempos, haciendo hincapié en el escenario pandémico en el que se encuentra actualmente la sociedad en general. Actualmente, la pandemia es un factor importante a considerar para la toma decisiones en política fiscal y tributaria.

El confinamiento por SARS-CoV-2 (COVID-19), como una de las medidas emergentes aplicadas por el Estado, ha ocasionado que los consumos y usos cotidianos de productos, servicios y actividades que consideraban las personas, en algunos casos, se paralicen y se vean alterados. Saber de aquellas consecuencias e impactos, tiene un valor sustancial, debido a que la sociedad ha tenido que afrontar cambios económicos, sociales, tecnológicos, psicológicos y culturales, los mismos que podrían incidir gradualmente en los hábitos de comportamiento y consumo, afectando así, el ciclo económico del país (Ortega, 2020).

Evidentemente, cuando la recaudación de impuestos es potencial, permite que aquellos ingresos monetarios sedan el paso al fortalecimiento de la capacidad del sistema tributario, en donde se logra reducir o eliminar la desigualdad, es decir, cuando mayor se aprecie la equidad en la distribución de los ingresos, mayor será el aumento de la recaudación y efectividad de los sistemas tributarios (Casares et al., 2015).

Actualmente, es un reto importante mantener o incrementar la recaudación de impuestos, no obstante, mediante la publicación anual de la División de Desarrollo Económico de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) se puede evidenciar que, durante los últimos años, en países latinoamericanos como: Argentina, Ecuador, México, Bolivia, Uruguay, Perú, Bolivia, El salvador, Costa Rica, Chile, República Dominicana, Cuba y Guatemala, durante el período 2010-2019, se mostró un delgado incremento de los ingresos tributarios totales, representados en más del 80%, de los cuales el 19,7% correspondió a los impuestos por propiedad

inmobiliaria, y el 66,1% a impuestos por consumo y actividad económica (Santiago, 2021).

Es importante considerar que, a pesar de las inconsistencias y la lucha continua de mejorar el sistema tributario, Ecuador se destaca dentro de los países sudamericanos por su aumento en la recaudación tributaria progresiva y se aferra a la tendencia territorial de incrementar la participación de los impuestos directos y progresivos sobre los indirectos. De la misma manera, se resalta como un país el cual ha acrecentado el gasto público; considerando que, un incremento en el gasto público aumenta el consumo, inversión, empleo, salarios e incluso el pago a tiempo de obligaciones tributarias (W. Mendoza et al., 2018).

2.1.2 Fundamentos teóricos

Tributos

Son aquellos ingresos monetarios exigidos por la administración pública, como una forma de cumplimiento de la responsabilidad unilateral con el Estado para el sostenimiento de los diferentes gastos públicos, dirigidos al bienestar social de un país. Sin dejar un lado lo establecido en diferentes marcos constitucionales, los tributos tienen un fin contributivo y fiscal, contemplándose como una herramienta principal dentro de la política económica (Matus, 2014).

A través de las disposiciones regulatorias establecidas en el país, este tipo de ingresos son recolectados de manera periódica en base al sistema tributario. Por un lado, este sistema es considerado como un medio de recaudación de recursos para el Estado; y por otro, se acoge como una importante herramienta dentro de la política fiscal, la misma que incentiva la inversión, brindando el paso a una buena distribución de recursos (Ministerio de Economía y Finanzas, 2019).

En el Ecuador, en los últimos tiempos, luego de la caída del precio del petróleo los tributos han acogido una posición importante. Dicho aquello, actualmente, resulta primordial dinamizar la relación entre las políticas tributarias y el cumplimiento del mismo por parte del contribuyente para así garantizar la evolución de políticas

económicas, las mismas que recaen en la sociedad de manera distributiva (Mejía et al., 2019b).

Principios tributarios

El Estado se encuentra enfocado en mejorar la calidad de vida de las personas y es por eso que, a través del tiempo, ha venido ejecutando cambios en las diferentes fuentes de ingreso para sustentar el presupuesto general del Estado, el mismo que depende de aquellos ingresos permanentes como son los recursos tributarios. En concordancia con lo mencionado y en base a la nueva Constitución de la República del Ecuador que se encuentra vigente desde el año 2008, hasta la actualidad, se han redefinido los conocidos principios tributarios (Saltos, 2016).

Mediante la Constitución de la República del Ecuador en el artículo 300 establece que el régimen tributario se guiará por los principios de “generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria” (Asamblea Nacional, 2021, p. 141), esto impone un límite en la intervención o actuación ilegítima del Estado dentro del sistema tributario.

Tributos según el principio del beneficio

Nace de la indispensabilidad de distribución de la carga tributaria a los diferentes contribuyentes, es decir, hace referencia a un sistema fiscal y tributario más equitativo, donde el ciudadano contribuye dependiendo de su capacidad contributiva, la cual es medida y controlada por la administración tributaria, mediante el cumplimiento de responsabilidades, todo aquello a cambio de recibir beneficios enmarcados en necesidades comunes (Rangel, 2002).

Se considera un estado equitativo, cuando los contribuyentes aceptan el pago de los tributos en proporción a su responsabilidad tributaria con el Estado, esperando recibir algún beneficio a cambio. Independientemente de la capacidad de pago, los beneficios esperados por parte de las personas forman parte de la responsabilidad que tiene el Estado con la sociedad, y aquello, se constata a través de la ejecución de obras públicas.

Tributos según el principio de capacidad contributiva

Radica en el papel de los tributos y su distribución, considerando la capacidad de cancelación de cada contribuyente, es decir, se aplica con atención a la equidad, donde un grupo determinado de personas que se encuentran en la misma condición paga la misma cantidad monetaria; por un lado, pagan más dinero por impuestos aquellas personas que más tienen y menos aquellas personas que poseen menor capacidad de pago (López et al., 2016).

La capacidad contributiva considera la estabilidad y derechos de las personas en general con el fin de captar el cumplimiento efectivo en cuanto al pago de tributos, además, está relacionada con las responsabilidades, tanto de la administración tributaria como de los contribuyentes, en donde, dependiendo el tipo de contribuyente, se cancela o paga los tributos.

Clasificación de los tributos

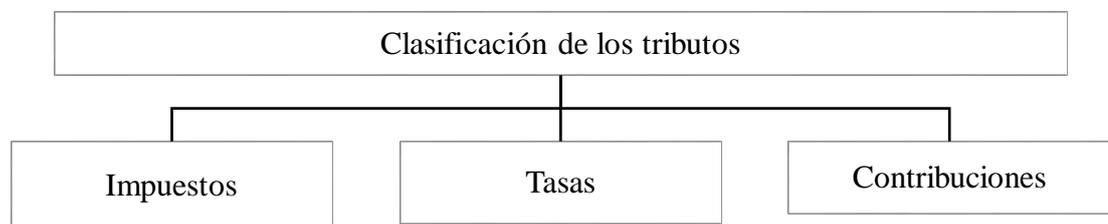


Gráfico 1. Clasificación de los tributos

Fuente: Bolaños (2017)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Historia de los impuestos en el Ecuador

La narración se remonta necesariamente a la época republicana en el año de 1830, cuando el país se consolidó como un Estado independiente, y ya separado de la Gran Colombia, se dio inicio a la historia de cambio que incluye el tema de impuestos; para el año de 1835, la moneda nacional fue el sucre, mientras que en la actualidad es el dólar, moneda que se encuentra vigente desde el año 2000. Es inverosímil, conocer que en aquella época, cuando circulaba el sucre, la recaudación del tributo indígena fue casi igual a los recaudados por Aduana en la ciudad de Guayaquil (Paz & Cepeda, 2018).

En el año de 1832 Juan José Flores es proclamado como primer presidente del Ecuador y crea nuevas reformas de impuestos que beneficiaron a determinados grupos oligarcas del país. En el gobierno de Febres Cordero, se incrementó el impuesto a las transacciones mercantiles y también el impuesto referente a la prestación de servicios, pero sorprendentemente y relacionándolo con la actualidad, el impuesto a las rentas en aquel entonces, pasó desapercibido (Paz & Cepeda, 2016).

Con el pasar del tiempo, los tributos fueron considerados como una forma de aportación, y entre aquellos tributos, los impuestos fueron la principal fuente de ingresos para el Estado. Actualmente, los impuestos que incluye la recaudación tributaria son: Impuesto a la Renta (IR), Impuesto al Valor Agregado (IVA), Impuesto a la Salida de Divisas (ISD), Impuesto a Consumos Especiales (ICE), Impuesto a los Vehículos Motorizados (IVM), Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV), Impuesto Redimible a las Botellas Plásticas (IRBP) no retornables, Impuesto a las Tierras Rurales, Impuesto a los Activos en el Exterior, Impuesto a la renta de ingresos Provenientes de Herencias, Legados y Donaciones; Patentes de Conservación para Concesión Minera, Regalías a la actividad minera, Contribución destinada al financiamiento de la atención integral del cáncer y, Contribución Solidaria (Servicio de Rentas Internas, 2021b).

Impuestos

Los impuestos son aquellos tributos que el Estado exige cancelar a los contribuyentes mediante legislación establecida, con el único propósito de financiar al Estado y al mismo tiempo este pueda proceder a la distribución de los ingresos en calidad de obras públicas. Aquella obligación de pago, es cancelada sin la necesidad de haberse efectuado un servicio directo por parte de la administración tributaria (López et al., 2016).

Un impuesto es reconocido o considerado como progresivo, cuando se orienta a recaudar ingresos, estableciendo la aplicación de fracciones crecientes en proporción al incremento del valor imponible. El impuesto a la renta, es uno de los tributos

distintivos de progresividad, porque quien paga más, es aquella persona o contribuyente que más riquezas o ingresos posee (Strada & Velarde, 2021).

Los impuestos hoy en día, son una esfera incansable de estudios con interés en diferentes ámbitos, que envuelve estrechamente lo económico y legal; dicho interés, radica en el objeto del impuesto sobre los negocios, situaciones o actos que dan paso a ser propietarios de un patrimonio, bienes o ingresos monetarios, los mismos que determinan la capacidad contributiva de la persona (Blacio, 2011)..

Recaudación de impuestos

La recaudación de impuestos depende del grado económico de un país; por un lado, cuando el Producto Interno Bruto (PIB) incrementa, también asciende los ingresos por impuestos que acoge el Estado; y por otro, cuando el PIB sufre un decremento, el Estado deja de receptor ingresos por impuestos. Esta relación es proporcional entre la productividad e ingresos de un territorio, el comportamiento de aquello, permite la variación de incremento o declive del consumo (Vega et al., 2020).

La recaudación de impuestos como función de la administración tributaria y el cumplimiento por parte del sujeto pasivo, juegan un papel importante de sincronización para que se efectúe el pago de impuestos, aquel pago influye en mayor fracción en la estabilidad de características, económicas, políticas, familiares, educativas e incluso de comercio (Quishpe et al., 2020).

Tipo de impuestos

La literatura contemporánea abarca ciertos tipos de impuestos, los mismos que se evidencian y detallan a continuación:

Tabla 1. Tipos de impuestos

Tipo de impuestos	Definición
Directos e indirectos	Son acreedores en mayor parte a características económicas que jurídicas. Los directos son aquellos que inciden en el patrimonio del contribuyente, en cambio, los indirectos son aquellos que no tienen incidencia en el patrimonio.

Reales y personales	Los reales consideran determinadas manifestaciones objetivas, que son aisladas de la riqueza que tengan las personas, en cambio, los personales consideran a los contribuyentes sin importar bienes, cosas o ingresos que posean.
Generales y especiales	Los generales gravan a variedad de operaciones, en cambio, los especiales recaen únicamente en un elemento de un hecho económico.
Específicos y ad-valorem	Los específicos hacen referencia a características cuali-cuantitativas, es decir, se establece en dirección a una unidad de medida o cualidad de un determinado bien; en cambio, los impuestos ad-valorem se dirigen principalmente en función del valor de un bien.

Fuente: Rodríguez (1982)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

En el renglón del pensamiento de Andino (2009), básicamente los tipos de impuestos que integran mayor aplicación son:

- **Directos**

Son aquellos impuestos que gravan las entradas de dinero de las personas que ejercen actividades económicas o que se encuentran sujetas a una relación de dependencia.

- **Indirectos**

Son aquellos impuestos que gravan el gasto de bienes de capital, de consumo y servicios, es decir, son impuestos que una persona debe pagar por el hecho de adquirir algo.

Composición tributaria

Según describe el Servicio de Rentas Internas, la contribución tributaria se encuentra conformada por varios impuestos, los mismos que se presentan distribuidos en directos e indirectos como se muestra a continuación:

Tabla 2. Composición tributaria

Tipo de Impuestos	Impuestos
Impuestos Directos	Impuesto a la Renta (IR) Impuesto a los Ingresos Extraordinarios (IIE) Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular (IACV) Impuesto a los Vehículos Motorizados

	Impuesto a la Salida de Divisas
	Impuesto a los Activos en el Exterior
	Régimen Impositivo Simplificado Ecuatoriano (RISE)
	Impuesto a las Tierras Rurales (ITR)
	Regalías, Patentes y utilidades de Conservación Minera, entre otros
Impuestos Indirectos	Impuesto al Valor Agregado (IVA)
	Impuesto a los Consumos Especiales (ICE)
	Impuesto Redimible a Botellas Plásticas no Retornables

Fuente: Ayala et al. (2020)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Impuestos a la Propiedad de Vehículos Motorizados de transporte terrestre

Mencionado impuesto, se creó mediante Ley No. 2001-41 de Reforma Tributaria, la misma que fue promulgada en el Suplemento del Registro Oficial No. 325 el 14 de mayo del 2001. En la actualidad, la Ley de Reforma Tributaria (LRT) evidencia su última modificación al 31 de diciembre 2019.

El presidente constitucional de la República del Ecuador Gustavo Noboa Bejarano, en 1998, con atribución y derecho que le permitió la Constitución política del Ecuador de aquel tiempo, decretó el Reglamento del impuesto anual a los Vehículos Motorizados, el mismo que fue publicado mediante Registro Oficial No. 460, el 23 de noviembre del año 2001. Ahora, conjuntamente con la Ley de Reforma Tributaria, la Ley Orgánica de Simplificación y Progresividad Tributaria (LOSPT); y resoluciones emitidas por el Servicio de Rentas Internas (SRI), son consideradas como la base legal principal a la cual se encuentra sujeta el Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre.

El Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM), es un impuesto directo, que grava la propiedad de vehículos motorizados, los mismos que se encuentran destinados al transporte terrestre, ya sea de personas o también de carga; con el fin de uso privado o de servicio público. Este impuesto, debe ser pagado en las instituciones financieras autorizadas por parte de los propietarios de los vehículos motorizados, aquel valor del impuesto, se incluye en el valor a pagar por razón de matrícula (Servicio de Rentas Internas, 2022).

Según la Ley de Reforma tributaria, los componentes que definen el Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre son los siguientes:

Tabla 3. Componentes que definen el IPVM de transporte terrestre

Componentes	Definición
Objeto de Impuesto	Es la propiedad de los vehículos motorizados de transporte terrestre, de personas o carga, destinado como servicio público o de uso particular.
Sujeto Activo	Hace referencia al Estado ecuatoriano, el mismo que administra recursos a través de la administración tributaria conocida como el Servicio de Rentas Internas (SRI).
Sujeto Pasivo	Los propietarios de los vehículos de transporte terrestre de personas o carga para el servicio público o privado son considerados como sujetos pasivos.

Fuente: Asamblea Nacional (2019a)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Base Imponible

La base imponible del Impuesto a la propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre, será el avalúo del automotor, lo que significa, que el impuesto será calculado sobre el valor del avalúo del vehículo.

Según la Ley de Reforma Tributaria (LRT), la base imponible se determina conforme las siguientes consideraciones:

Tabla 4. Incisos que determinan el avalúo del vehículo

N°	Incisos para la determinación del avalúo
1	Hasta el 30 de noviembre del ejercicio fiscal anterior, los fabricantes e importadores de automotores, presentarán la información de los precios de venta incluido impuestos al Servicio de Rentas Internas.
2	En el caso de vehículos de años anteriores, el avalúo será el resultado de la deducción entre el avalúo original y la depreciación del 20% anual. Además, el valor residual en relación al avalúo original no debe ser menor al 10%.
3	Cuando los ingresos o producción de un vehículo hayan sufrido una discontinuidad, se establecerá el precio de venta dirigido al público en el último año de ingresos o producción, aquel precio se considerará como base para las depreciaciones.
4	En el caso de que los vehículos no consten en la base de datos nacional y también este no se comercialicen de manera continua, se acogerá la información que se encuentre en aquellos documentos de importación mediante su valor Costo, Seguro y Flete (CIF) en adición a los impuestos, tasas y otras contribuciones aduaneras.

Fuente: Asamblea Nacional (2019)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Si la información mencionada en el primer inciso llegare a ser falsa y una vez corroborada por el Servicio de Rentas Internas (SRI), este tomará las debidas acciones penales en concordancia con el Código Tributario y Penal.

Avalúo de vehículos

Mediante el Reglamento del Impuesto anual a los Vehículos Motorizados (RIVM) se puede evidenciar que, la administración tributaria, con fecha máxima al 31 de diciembre de cada período fiscal, determinará los avalúos de vehículos incorporándolos en la base nacional de datos de vehículos.

Dicho lo anterior, para incorporar los avalúos de vehículos en la base de datos nacional, se deben cumplir determinadas normas. Según el Reglamento del Impuesto anual a los Vehículos Motorizados (2001) expresa que son las siguientes:

- 1.- Los importadores y los fabricantes o ensambladores nacionales de vehículos informarán al Servicio de Rentas Internas, hasta el 30 de noviembre de cada año, sobre los precios de venta al público incluido impuestos, que regirán para el siguiente año, del nuevo modelo de cada marca, clase y tipo de vehículo que importen o fabriquen. No podrá ser comercializado ningún vehículo nuevo, cuyos datos o avalúo no se hayan incorporado a la Base Nacional de Datos de Vehículos.
2. Los precios de venta al público informados por los importadores y fabricantes de vehículos, constituirán los avalúos de los vehículos del último modelo correspondiente al año en el que van a regir los avalúos. Si respecto de marca, tipo, clase y más características exactamente iguales, se produjere distinta la información de los vehículos que salgan de los recintos fabriles hacia los centros de distribución o entregados a los concesionarios.
- 3.- En base de los reportes de los concesionarios o de sus propias facturas, los importadores y sociedades fabricantes o ensambladoras nacionales de vehículos, ingresarán a la Base Nacional de Datos de Vehículos la información de los nuevos propietarios, quienes pagarán el impuesto antes de retirar el vehículo del establecimiento del distribuidor.
- 4.- En el caso de vehículos que no consten en la Base Nacional de Datos de Vehículos y las sociedades que los importaron o fabricaron hubieren liquidado o que, por cualquier causa no se pueda obtener la información y su ingreso a la base conforme lo previsto en los numerales anteriores, los tenedores deberán seguir los trámites judiciales que sean del caso, para que, mediante sentencia, el Juez determine la propiedad del vehículo. Con dicha sentencia, la Dirección Nacional de Tránsito o la Comisión de Tránsito de la Provincia del Guayas, en su caso, ingresarán a la base la información de tales vehículos.

5.- Entre los datos de identificación del propietario del vehículo se hará constar el número de su registro único de contribuyentes (RUC) (p. 1).

Aquellos vehículos nuevos que se fabriquen o ingresen al país, a partir del 1 de enero y respecto de los cuales no conste el avalúo en la base nacional de datos de vehículos, en forma previa a su comercialización, deberá cumplirse con lo previsto en los dos primeros casos expuestos anteriormente.

Tarifa

Según la Ley de Reforma Tributaria, publicado mediante Registro Oficial Suplemento 325, el 14 de mayo de 2001, expresa que, sobre la base imponible se aplicará la tarifa presentada en la siguiente tabla:

Tabla 5. Tarifa para determinación del IPVM

Base imponible (avalúo)		Tarifa	
Desde (\$)	Hasta (\$)	Sobre la fracción Básica (\$)	Sobre la fracción Excedente (%)
\$ -	\$ 4.000,00	\$ -	0,5
\$ 4.001,00	\$ 8.000,00	\$ 20,00	1,0
\$ 8.001,00	\$ 12.000,00	\$ 60,00	2,0
\$ 12.001,00	\$ 16.000,00	\$ 140,00	3,0
\$ 16.001,00	\$ 20.000,00	\$ 260,00	4,0
\$ 20.001,00	\$ 24.000,00	\$ 420,00	5,0
\$ 24.001,00	En adelante	\$ 620,00	6,0

Fuente: Asamblea Nacional (2019a)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Exenciones

Según la Asamblea Nacional (2019a), mediante la Ley de Reforma tributaria (LRT) publicado en el Registro Oficial Suplemento 325, el 14 de mayo de 2001, afirma que:

Se encuentran exentos del pago del Impuesto a los Vehículos Motorizados de Transporte Terrestre, los siguientes vehículos:

- a) Los de propiedad de entidades y organismos del sector público, según la definición del artículo 118 de la Constitución Política de la República, excepto los de empresas públicas;
- b) Los que se encuentren temporalmente en el país por razones de turismo o en tránsito aduanero, siempre que su permanencia en el país no sea mayor de tres meses;

c) Los de servicio público de propiedad de choferes profesionales, a razón de un vehículo por cada titular; y, d) Los de propiedad de la Cruz Roja Ecuatoriana, Sociedad de Lucha Contra el Cáncer - SOLCA- y Junta de Beneficencia de Guayaquil (p. 3).

Es necesario mencionar que, únicamente por determinación de la Función Ejecutiva y mediante ley establecida por la Asamblea Nacional se dará paso a “establecer, modificar, exonerar o extinguir impuestos” (Asamblea Nacional, 2021, p. 142), mediante los cuales, se resalta el poder y espacio que tiene la legislación ecuatoriana en la toma de decisiones, las mismas que se encuentran ligadas a los derechos y deberes que describe la Constitución de la República del Ecuador.

Reducción del impuesto

Según la Ley de Reforma Tributaria (LRT), acerca de la reducción del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM), expresa que los vehículos que pueden acceder a determinadas rebajas son: los vehículos de servicio público, de transporte de personas o carga; y, los vehículos de una tonelada o más. Los de propiedad de personas naturales o empresas que lo usen en actividades productivas o también de comercio serán acreedores a una rebaja del 80% del impuesto causado (Asamblea Nacional, 2019b).

Rebajas especiales

Mediante la Ley de Reforma tributaria (LRT) publicado en el Registro Oficial Suplemento 325, el 14 de mayo de 2001, afirma que, serán acreedores a las rebajas especiales, las personas de la tercera edad y los discapacitados; por un lado, en la circunstancia de adultos mayores, se efectuará una rebaja especial del 70% de una fracción básica gravada con tarifa cero de impuesto a la renta de personas naturales a la base imponible; y por otro, referente a personas con algún tipo de discapacidad, para establecer la base imponible, se considerará una rebaja especial de una fracción básica gravada con tarifa cero de impuesto a la renta de personas naturales (Asamblea Nacional, 2019b).

Pago del impuesto

Mediante la calendarización presentada en Reglamento del Impuesto anual a los Vehículos Motorizados (RIVM), se evidencia que los propietarios de los vehículos deberán pagar este impuesto en un período comprendido desde la fecha 10 de enero hasta el último día hábil de cada mes. Según el último dígito de la placa del vehículo y el tipo de servicio, las fechas de cancelación del Impuesto se presenta de diferente forma.

Por un lado, la calendarización para el pago del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) que no corresponden al servicio público o comercial se muestra de la siguiente manera:

Tabla 6. Calendario 1 para el pago del impuesto

Vehículos que no son de servicio público o comercial	
Mes	Último dígito numérico de placa
Febrero	1 y 2
Marzo	3 y 4
Abril	5 y 6
Mayo	7 y 8
Junio	9 y 0

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2021d)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Por otro lado, la calendarización para el pago del Impuesto a la Propiedad de los Vehículos Motorizados (IVM) que son de servicio público o comercial, es el siguiente:

Tabla 7. Calendario 2 para el pago del impuesto

Vehículos que son de servicio público o comercial	
Mes	Último dígito numérico de placa
Febrero	1
Marzo	2
Abril	3
Mayo	4
Junio	5
Julio	6
Agosto	7
Septiembre	8
Octubre	9
Noviembre	0

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2021d)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Los contribuyentes deben acudir a las instituciones financieras autorizadas en recaudar el pago por Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) y antes de la correspondiente matriculación vehicular, deben cancelar el valor monetario respectivo; por una parte, en el caso de vehículos nuevos, el impuesto debe ser cancelado antes de que el propietario reciba el automotor por parte del distribuidor; por otra parte, en el caso de vehículos importados por una persona natural o sociedad, que comúnmente no se dedique a importar o comercializar vehículos, el impuesto debe ser cancelado en inclusión con las responsabilidades arancelarias antes del despacho aduanero.

Si el vehículo es adquirido en el primer trimestre del año, el propietario del vehículo pagará el 100% del impuesto mediante la aplicación de la tarifa sobre el avalúo del vehículo, pero en el caso de que los vehículos nuevos sean adquiridos desde el segundo trimestre del año, el impuesto a pagar será únicamente por la parte proporcional correspondiente a los meses que faltan para completar el año.

Interés por mora

Según el Código tributario (CT), el incumplimiento del pago oportuno de los tributos a nombre del contribuyente “causará a favor del respectivo sujeto activo y sin necesidad de resolución administrativa alguna, el interés anual equivalente a la tasa activa referencial para noventa días establecida por el Banco Central del Ecuador” (Asamblea Nacional, 2019a), dicho interés se acogerá desde la fecha de exigibilidad de pago hasta la fecha de extinción de la obligación.

El interés anual en el caso de las obligaciones tributarias determinadas luego del período de las respectivas facultades de la Administración Tributaria, incluidas las obligaciones por concepto de impuesto a los vehículos, corresponderá a 1,3 veces la tasa activa referencial presentada por el Banco Central del Ecuador (BCE) (Asamblea Nacional, 2019a).

En tal escenario, se causarán los intereses de mora, según lo previsto en el Código Tributario, si el Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) es cancelado fuera de las fechas máximas establecidas en el Reglamento del Impuesto

anual a los Vehículos Motorizados (RIVM), además el Servicio de Rentas Internas (SRI) exigirá el pago mediante coactiva una vez vencido el período fiscal (Noboa, 2010).

Según el Servicio de Rentas Internas (SRI), el Banco Central del Ecuador (BCE) presenta las tasas de interés por mora tributaria, aplicables a raíz del incumplimiento de pago y son las siguientes: Por un lado, se presenta las tasas de interés (porcentajes) en lapsos de tiempo trimestrales por mora tributaria en autodeterminación del contribuyente, durante el período 2016-2021.

Tabla 8. Tasas de interés en autodeterminación del contribuyente

Trimestre	Año					
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Enero - marzo	1,140	1,013	0,979	0,724	0,732	0,708
Abril - junio	1,108	1,018	0,979	0,729	0,731	0,677
Julio - septiembre	1,083	0,965	0,916*	0,668	0,758	0,672
Octubre - diciembre	1,098	1,024	0,668	0,721	0,752	0,631

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2021e)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Por otro lado, se presenta las tasas de interés (porcentajes) en lapsos de tiempo trimestrales por mora tributaria en ejercicio de las facultades de la Administración Tributaria, durante el período de estudio.

Tabla 9. Tasas de interés de las facultades de la administración tributaria

Trimestre	Año					
	2016	2017	2018	2019	2020	2021
Enero - marzo	1,140	1,013	0,979	0,941	0,952	0,920
Abril - junio	1,108	1,018	0,908	0,948	0,950	0,880
Julio - septiembre	1,083	0,965	0,916**	0,868	0,985	0,874
Octubre - diciembre	1,098	1,024	0,868	0,937	0,978	0,820

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2021e)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Destino de la recaudación

Los valores recaudados serán depositados en el Banco Central del Ecuador en la cuenta del Servicio de Rentas Internas (SRI) por parte de las instituciones financieras autorizadas en recaudar el Impuesto anual a los Vehículos Motorizados (RIVM) y una vez registrados en contabilidad, en un plazo no mayor a 24 horas, el SRI transferirá los

valores correspondientes a una Cuenta Única del Tesoro Nacional (Asamblea Nacional, 2019b).

Base Nacional de Datos de Vehículos

Según Noboa (2010) mediante el Reglamento del Impuesto anual a los Vehículos Motorizados (RIVM) menciona que la Base Nacional de Datos de Vehículos será elaborada conjuntamente con la colaboración de:

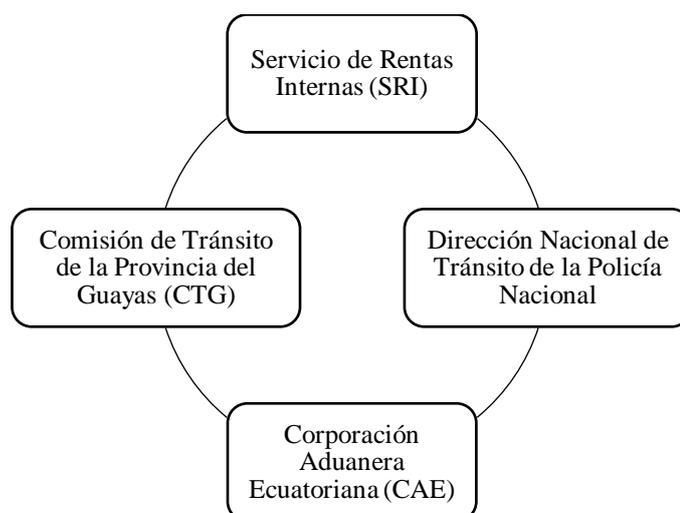


Gráfico 2. Involucrados en elaborar Base Nacional de Datos de Vehículos

Fuente: Noboa (2010)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

En mencionada base de datos, consta la identificación de los vehículos, los avalúos e identificación de cada uno de los propietarios.

Bloqueo y baja de oficio de vehículos

La Agencia Nacional de Regulación y Control del Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, bloqueará o en ciertos casos, suspenderá de manera temporal del catastro de aquellos vehículos que no posean procedimientos por parte del Estado como el registro de matriculación u otros tipos de procesos, durante tres ejercicios fiscales considerados desde la fecha del último trámite de matriculación (Asamblea Nacional, 2019c).

El Servicio de Rentas Internas (SRI), pone a disposición en su portal web aquella información que envuelve la esfera tributaria en relación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre. El siguiente enlace <https://www.sri.gob.ec/impuesto-a-los-vehiculos-motorizados>, redirecciona a toda la información mencionada incluyendo a la base legal vigente a la que se encuentra sujeta el impuesto de estudio.

2.2 Preguntas de investigación

¿Cuáles son las provincias que tienen un aporte mayor en la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre durante los períodos de estudio?

¿Existen fluctuaciones significativas en cuanto a la Recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre antes y durante la pandemia?

¿Se cumplen las metas recaudatorias del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre, impuestas por la administración tributaria durante los períodos de estudio?

¿Cuál es la participación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) en relación a la recaudación tributaria total en el Ecuador durante el período 2016 - 2021?

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1 Recolección de la información

En primera instancia, en la presente investigación, se consideró la aplicación de diferentes tipos de investigación; por un lado, la investigación documental, debido a que esta posee objetivos claramente definidos dentro del estudio investigativo, siendo uno de estos, el establecer relaciones o diferencias de posturas pasadas con respecto a las presentes (Bernal, 2010).

En este aspecto, la ejecución de la investigación documental se encontró apoyado principalmente en la recopilación, análisis y selección de datos secundarios de ciertos documentos digitales, los mismos que se encuentran disponibles en: <https://www.sri.gob.ec/estadisticas-generales-de-recaudacion-sri> y <https://www.ecuadorencifras.gob.ec/estadisticas-de-transporte-2019/>, cuyos enlaces permitieron el acceso a la información necesaria.

Además, es esencial el acceso a la página oficial del Servicio de Rentas Internas (SRI), en donde se encontró información cuantitativa como son las bases de datos, las mismas que componen las estadísticas generales de recaudación de impuestos. Además, este acceso permitió al investigador extraer la información necesaria en diferentes períodos y territorios, todo aquello en línea de los objetivos planteados con respecto a la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) durante el período 2016-2021.

También, el desarrollo investigativo consideró el apoyo de información del Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) mediante el Anuario de Estadística de Transporte (ANET), el mismo que procesa principales resultados sobre la matriculación vehicular, datos que son entregados por la Agencia Nacional de Tránsito (ANT).

En otra instancia, se aplicó una investigación de tipo descriptiva basada en un estudio comparativo, el mismo que permitió de manera efectiva, realizar un análisis e

interpretación completa de la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre. Este tipo de investigación puntualiza las diferentes características o propiedades de una población de estudio, permitiendo al investigador clasificar la información, profundizando así la realidad de los sucesos y sobre todo dando paso a su acertada interpretación (Miler, 2011).

Finalmente, el presente estudio investigativo se asentó con una entrevista directa a un representante de la administración tributaria SRI, esto con el fin de recolectar información crítica con una visión dependiente a la realidad para apoyar la interpretación de resultados en cuanto a las variantes de la recaudación de Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre durante el período de estudio.

El análisis toma protagonismo antes y durante la pandemia y por ello, se consideró un análisis por período y provincia en las diferentes zonas territoriales, en los cuales se reflejó información acerca de la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre. Además, la aplicación de los tipos de investigación del presente trabajo investigativo se denotó complementada por un enfoque cuantitativo, el mismo que brindó cabida al uso de procedimientos tanto matemáticos como estadísticos para el correspondiente análisis e interpretación de datos, direccionando así en la obtención de resultados con respecto a las preguntas de investigación anteriormente planteadas.

Población y Muestra

Población

Para el investigador, la población es el principal recurso accesible y de interés, puesto que da paso a desarrollar el estudio de investigación. De acuerdo con el criterio de Levin y Rubin (2004) una población se conoce como un conjunto formado por elementos característicos que el investigador desea estudiar y acerca de los cuales, pretende sacar conclusiones. En este caso y considerando lo anterior, la población de estudio de la presente investigación es el Ecuador.

Según el alcance establecido en los objetivos de la presente investigación y sobre todo a la grata accesibilidad de la información que brindan determinadas páginas oficiales, como el Servicio de Rentas Internas (SRI), la autora resolvió la factibilidad de estudiar toda la población.

Según el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) mediante la División Político-Administrativa (DPA), el Ecuador se encuentra constituido por 24 provincias, las mismas que se encuentran codificadas como se muestra a continuación:

Tabla 10. Codificación de las provincias del Ecuador

Código	Provincia
01	Azuay
02	Bolívar
03	Cañar
04	Carchi
05	Cotopaxi
06	Chimborazo
07	El Oro
08	Esmeraldas
09	Guayas
10	Imbabura
11	Loja
12	Los Ríos
13	Manabí
14	Morona Santiago
15	Napo
16	Pastaza
17	Pichincha
18	Tungurahua
19	Zamora Chinchipe
20	Galápagos
21	Sucumbíos
22	Orellana
23	Santo Domingo de los Tsáchilas
24	Santa Elena
90	Zona no delimitada

Fuente: Constante et al. (2021)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Además, determinadas provincias se encuentran agrupadas de acuerdo a su cultura, economía y delimitación geográfica, aquella agrupación se denomina zonas administrativas de planificación (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo, 2012).

Fuentes primarias y secundarias

Fuentes primarias

Las fuentes primarias son consideradas aquellos medios o personas, a los cuáles se les empleo un instrumento investigativo y evidentemente, los datos que se desprenden de manera directa, contienen información netamente original, la misma que ciertamente no ha sufrido arreglos, modificaciones o alteraciones en algún otro tipo de poder (Ubaldo & Acosta, 2015). En tal razón, las fuentes primarias en la presente investigación se encuentran omitidas, debido a que se considera información secundaria.

Fuentes secundarias

Cuando se cuenta con información accesible y sobre todo confiable, sin la necesidad de contemplar una indagación directa con quienes faciliten determinada información, se hace uso de fuentes secundarias, que por otros investigadores, estas han sido sintetizadas o reorganizadas para el conocimiento público o privado (Aragón, 2013), en efecto y haciendo énfasis en la metodología investigativa, las fuentes secundarias en la presente investigación se encuentran constituidas por información proporcionada por el Servicio de Rentas Internas (SRI) y el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC) en sus respectivas páginas web oficiales.

Resaltando la metodología documental a aplicarse, es necesario mencionar que el tipo de fuente de información se los reconoce dependiendo la metodología de investigación, en efecto son “primarios en diseños de campo y secundarios en estudios documentales” (Arias, 2012, p. 27).

Métodos, técnicas e instrumentos para la recolección de información

Cabe mencionar que el tipo de investigación es documental y descriptiva con un enfoque cuantitativo. Según Bernal (2010) el enfoque cuantitativo hace énfasis en la medición de características poblacionales, ya sean en términos numéricos a manera de promedios o totales, permitiendo así generalizar resultados.

En efecto a lo puntualizado anteriormente, la técnica que se aplicó es la de datos en panel, esto permitió organizar la información correspondiente a la recaudación del Impuesto a los Vehículo Motorizados (IVM) de transporte terrestre período 2016-2021 distribuidos en zonas, para una mejor apreciación del análisis comparativo. En tal razón, Marques (2000) afirma que la técnica datos en panel es una técnica la cual considera una mayor cantidad de información con variedad de datos, suministrando cabida a una mejor apreciación de análisis.

El instrumento que se utilizó para la recolección de información fue la matriz de doble entrada, la misma que se encuentran conformada por datos dentro de un eje horizontal y otro vertical. Según menciona Sánchez (2018) las tablas de contingencia o matrices de doble entrada permiten al investigador recopilar, organizar y sintetizar información, admitiendo al investigador ejecutar una comparación de resultados de una forma efectiva.

Además, las matrices de doble entrada se mostraron conformadas por categorías o palabras claves (variables) y subcategorías en las primeras filas y columnas. Debido al cruce de la información que contienen estas variables, en el presente trabajo investigativo se reflejaron datos mediante un análisis ordenado y con gran precisión.

3.2 Tratamiento de la información

Considerando la aplicación de una investigación de tipo documental y descriptiva basada en un enfoque cuantitativo, se presenta los pasos a realizarse para el cumplimiento de los objetivos del presente trabajo investigativo:

En primer lugar, se realizó la recolección de información suficiente a través de la página oficial del Servicio de Rentas Internas (SRI) y el Instituto Nacional de Estadísticas y Censos (INEC), consecuentemente, se consideró los valores de recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre desde el año 2016 al 2021 por provincias y la participación recaudatoria que cada una de las provincias tuvo dentro de cada Zona, aquellos valores fueron representados en matrices de doble entrada, las mismas que fueron elaboradas mediante el software informático Excel.

En segundo lugar, se realizó la representación de la participación recaudatoria en relación al total recaudado en cada período de estudio, aquello fue representado una vez más en tablas de doble entrada. Además, para identificar la participación recaudatoria del IVM, se aplicó el indicador Porcentaje de Participación Recaudatoria (PPR), la misma que se presenta a continuación:

$$PPR = \frac{\text{Total recaudación del IPVM}}{\text{Total recaudación impuestos Nacional}} * 100$$

En otro proceso, con el objetivo de determinar las fluctuaciones e identificar la óptima recaudación que ha protagonizado la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre en ciertas provincias, durante el período 2016-2021 y sobre todo identificar las variaciones dentro de la etapa pandémica por SARS-CoV-2 (COVID-19), el mismo que aún permanece en la sociedad; se empleó el indicador denominado Porcentaje de Variación Recaudatoria del Impuesto (PVRI), cuya fórmula es la siguiente:

$$PVRI = \frac{\text{Recaudación IPVM año presente} - \text{Recaudación IPVM año anterior}}{\text{Recaudación IPVM año anterior}} * 100$$

Además, seguido de la identificación de variaciones recaudatorias en cada provincia, nuevamente se aplicó las matrices de doble entrada o tablas de contingencia para agrupar los valores de la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre, es decir, se presentaron valores consolidados de la recaudación tributaria de cada año, durante los períodos de estudio con el fin de determinar las variaciones absolutas y porcentuales.

Después, se presentó una matriz de doble entrada con información acerca de la meta recaudatoria anual considerando el mismo período 2016-2021; mediante aquella información, también se empleó para cada año el siguiente indicador denominado Porcentaje de Cumplimiento Recaudatorio (PCR):

$$PCR = \frac{\text{Recaudación anual IPVM de transporte terrestre}}{\text{Meta recaudatoria anual IPVM de transporte terrestre}}$$

Es necesario hacer énfasis en que las matrices de doble entrada fueron elaboradas en el programa informático Excel y cierta información fue representada mediante gráficos estadísticos. En adición, con los resultados obtenidos de la aplicación del procedimiento metodológico descrito anteriormente, se realizó el respectivo análisis e interpretación de resultados, también esto estuvo apoyado de argumentos extraídos mediante la aplicación de una entrevista dirigida a un funcionario del SRI (Ver Anexo 2).

3.3 Operacionalización de las variables

En la investigación científica se aplica la operacionalización de variables, refiriéndose al proceso en el cual una variable de conceptos teóricos se convierte en términos observables, concretos y sobre todo medibles (dimensiones o indicadores) (Arias, 2012), en tal virtud, la variable de estudio en el presente trabajo investigativo es el “impuesto” y en este caso se puntualiza en el Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre.

A continuación, se presenta la operacionalización de la variable, la misma que se encuentra representada en la siguiente tabla:

Tabla 11. Operacionalización de la variable

Conceptualización	Categorías	Indicadores	Ítems básicos	Técnica / Instrumento
Es un impuesto directo, el mismo que grava la propiedad de vehículos motorizados, los mismos que se encuentran destinados al transporte terrestre, ya sea de personas o de carga; con el fin de uso privado o de servicio público (Servicio de Rentas Internas, 2022).	Recaudación	Variación de recaudación del IPVM	$\frac{\text{Recaudación año 2} - \text{Recaudación año 1}}{\text{Recaudación año 1}} * 100$	
		Cumplimiento de la meta de recaudación del IPVM	$\frac{\text{Recaudación real del IPVM}}{\text{Meta de recaudación del IPVM}} * 100$	Datos en panel/ Matriz de doble entrada
		Participación del IPVM	$\frac{\text{Total recaudación del IPVM}}{\text{Total recaudación impuestos Nacional}} * 100$	

Elaborado por: Iza, A. (2021)

CAPÍTULO IV

RESULTADOS

4.1 Resultados y discusión

El presente trabajo investigativo, estuvo direccionado en la aplicación de la metodología antes expuesta en relación a la delimitación territorial presentado por el SRI en su base de datos, es decir, se consideró 8 Zonas. En primera instancia, la apreciación de los datos para el correspondiente análisis del Impuesto a la Propiedad de los Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre, se encuentra clasificado de la siguiente manera:

Las 7 zonas contienen 24 provincias distribuidas correspondientemente, la última y octava zona, representa a los domicilios no asignados, los cuales representan aquellas personas naturales no registradas en el Registro Único de Contribuyentes (RUC).

En razón a lo expuesto, las zonas de estudio se encuentran distribuidas de la siguiente manera:

Tabla 12. Distribución zonal de estudio

Zonas de estudio	Código	Provincias del Ecuador
Zona 1	08	Esmeraldas
	10	Imbabura
	04	Carchi
	21	Sucumbíos
Zona 2	17	Pichincha
	15	Napo
	22	Orellana
Zona 3	05	Cotopaxi
	06	Tungurahua
	18	Chimborazo
	16	Pastaza
Zona 4	13	Manabí
	23	Santo Domingo de los Tsáchilas
Zona 5	24	Santa Elena
	09	Guayas
	02	Bolívar

	12	Los Ríos
	20	Galápagos
Zona 6	03	Cañar
	01	Azuay
	14	Morona Santiago
Zona 7	07	El Oro
	11	Loja
	19	Zamora Chinchipe
Zona 8	90	Domicilio no asignado

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2021)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Para mayor confiabilidad de la información, los valores totales de recaudación del impuesto de estudio, los mismos que se encuentran disponibles en la página oficial del SRI, mediante solicitud y en respuesta con Oficio N° 118012021OPLN005843 entregado por la Dirección Zonal 3 del Servicio de Rentas Internas fueron avalados y confirmados (Ver Anexo 1). Es necesario mencionar que, los valores de recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados que se consideraron más adelante son aquellos que incluyen valores extraordinarios u ocasionales.

Una vez expuesto lo anterior y con el fin de dar cumplimiento al primer objetivo, se inicia con el análisis de la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre por provincias, agrupadas en zonas durante el período 2016-2021.

Recaudación del IPVM año 2016

La administración tributaria en el año 2016 refleja ingresos de \$13.387 millones, correspondientes al total por recaudación bruta de impuestos, de los cuales \$194.675 corresponden al total recaudado por Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de Transporte terrestre (Servicio de Rentas Internas, 2021a).

Según el Servicio de Rentas Internas (SRI), en el año 2016 se adoptaron reformas tributarias con el fin de reducir o eliminar injusticias en la ejecución de beneficios tributarios, todo aquello, a través de la optimización y redistribución recaudatoria dirigidas a los adultos mayores y personas con discapacidad. En el caso del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM), por un lado, para personas con

discapacidad, se estableció una rebaja de una fracción básica desgravada del Impuesto a la Renta (IR); y por otro, para las personas de la tercera edad se estableció una rebaja de una fracción básica desgravada de Impuesto a la Renta (IR) del 70%. (Dirección Nacional de Planificación y Gestión Estratégica, 2016).

Zona 1 y 2

Por un lado, la Zona 1 se encuentra compuesta por las Provincias: Esmeraldas, Carchi, Imbabura y Sucumbíos; y por otro, la Zona 2 contiene las provincias: Pichincha, Napo y Orellana.

El 16 de abril de 2016, el territorio ecuatoriano sufrió un sismo de 7,8 grados según la escala sismológica de Richter; este evento, causó grandes consecuencias en las provincias de Manabí y Esmeraldas. Tal hecho, dejó como resultado, además de personas heridas y gran cantidad de desaparecidos, 663 personas fallecidas, afectación en la infraestructura y varios sectores productivos en declive económico (Delgado et al., 2017). En tal razón, aquel evento podría ser uno de los determinantes que afecten el nivel recaudatorio a corto o largo plazo.

Con el fin de identificar el nivel de aportación recaudatoria de cada provincia en cada zona, se aplicó el indicador Porcentaje de Participación Recaudatoria (PPR), el mismo que se presenta como sigue:

$$\% \text{ de Participación Recaudatoria} = \frac{\text{Total recaudación por provincia}}{\text{Total recaudación IPVM Zona X}} * 100$$

Para su aplicación ilustrativa, se considera el valor total recaudatorio de IPVM de transporte terrestre de la provincia de Esmeraldas y el valor total recaudatorio por cada Zona.

$$PPR_{Esmeraldas} = \frac{\$ 2.133.958}{\$ 8.348.653} * 100$$

$$PPR_{Esmeraldas} = 26\%$$

En la siguiente tabla, se presenta la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de la Zona 1 y 2, también la participación de cada provincia en relación al total recaudado en dichas Zonas.

Tabla 13. Recaudación IPVM año 2016 - zona 1 y 2

Zona 1			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
08	Esmeraldas	\$ 2.133.958,25	26%
10	Imbabura	\$ 3.523.191,06	42%
04	Carchi	\$ 1.112.071,83	13%
21	Sucumbíos	\$ 1.579.432,28	19%
Recaudación total		\$ 8.348.653,42	100%
Zona 2			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
17	Pichincha	\$ 61.957.809	97%
15	Napo	\$ 708.791	1%
12	Orellana	\$ 1.419.048	2%
Recaudación total		\$ 64.085.647	100%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2016)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Luego de analizar la información plasmada en la tabla 13, se puede evidenciar que la provincia que más recaudación aportó a la Zona 1 durante el año 2016, fue Imbabura con un valor de \$3.523.191 cantidad que representó el 42% del total recaudado la Zona 1 y la provincia que menos participación recaudatoria tuvo fue Carchi con un 13%, fracción que representó una recaudación por un valor de \$1.112.072. En otra instancia, la recaudación total en la Zona 2, es en gran parte proporcionada por la provincia de Pichincha en un 97% equivalente a \$61.957.809, por su parte Napo tuvo un aporte del 1%, siendo esta la provincia con baja participación recaudatoria para la Zona 2, fracción equivalente a \$708.791.

Zona 3 y 4

Es necesario mencionar que, Manabí una de las provincias correspondientes a la Zona 4, fue una de las provincias más afectadas por el sismo ocurrido el sábado 16 de abril de 2016. A continuación, se presenta la recaudación del Impuesto a los Vehículos Motorizados (IPVM) correspondiente a la Zonas 3, y 4 en el año 2016.

Tabla 14. Recaudación IPVM año 2016 - zona 3 y 4

Zona 3			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
05	Cotopaxi	\$ 2.867.253	21%
06	Tungurahua	\$ 6.851.078	49%
18	Chimborazo	\$ 3.439.468	25%
16	Pastaza	\$ 684.343	5%
Recaudación total		\$ 13.842.142	100%

Zona 4			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
13	Manabí	\$ 7.155.943	69%
23	Santo Domingo de los Tsáchilas	\$ 3.232.008	31%
Recaudación total		\$ 10.387.951	100%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2016)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Mediante el análisis de los valores recaudatorios reflejados en la tabla 14, en el año 2016, en la Zona 3, Tungurahua fue la provincia que mayor aporte asignó con un valor de recaudación de \$6.851.078 equivalente al 49% en relación al total recaudado en la Zona; el 5% fue una aportación perteneciente a Pastaza, el mismo que representó \$684.343, dicho valor aportó en menor cantidad al total recaudado por Impuesto a la Propiedad de los Vehículos Motorizados en la Zona 1. En otro escenario, en el mismo año de estudio, en la Zona 4, Manabí fue la provincia que mayor participación recaudatoria tuvo con \$7.155.943 representado en un 69% en comparación con la provincia de Santo Domingo de los Tsáchilas que aportó 31% por un valor de \$3.232.008.

Zona 5 y 6

La Zona 5 se encuentra conformada por las provincias: Santa Elena, Guayas, Bolívar, Los Ríos y Galápagos; la Zona 6 se encuentra conformada por las provincias: Cañar Azuay, y Morona Santiago. A continuación, se presenta la recaudación del Impuesto a los Vehículos Motorizados (IPVM) correspondiente a la Zonas 5 y 6 durante el año 2016.

Tabla 15. Recaudación IPVM año 2016 - zona 5 y 6

Zona 5			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
24	Santa Elena	\$ 1.330.010	3%
09	Guayas	\$ 40.292.178	87%
02	Bolívar	\$ 896.975	2%
12	Los Ríos	\$ 3.262.756	7%
20	Galápagos	\$ 334.992	1%
Recaudación total		\$ 46.116.910	100%
Zona 6			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
03	Cañar	\$ 1.590.420	15%
01	Azuay	\$ 8.218.980	79%
14	Morona Santiago	\$ 599.138	6%
Recaudación total		\$ 10.408.538	100%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2016)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Después de analizar información recaudatoria de las Zonas 5 y 6, se puede mencionar que en la Zona 5 Galápagos fue la provincia que menor aportación recaudatoria tuvo en un 1% correspondientemente, dicha fracción representó un valor monetario bajo de \$334.992, sin embargo, Guayas fue la provincia con mayor aportación recaudatoria con \$40.292.178, valor que representó el 87% del total recaudado en la Zona 5. Por otro lado, en la Zona 6 la provincia que mayor aportación acogió en el 2016 fue Azuay en un 79%, fracción que representó \$8.218.980 del total de \$10.408.538 recaudado en la Zona; Morona Santiago por su parte, tuvo una participación recaudatoria del 6%, dicha aportación se consideró bajo en relación a lo aportado por las demás provincias correspondientes a esta Zona.

Zona 7 y 8

En este caso, los contribuyentes de las provincias: Zamora Chinchipe, Loja y El Oro, conforman la Zona 7 y la Zona 8 corresponde a los contribuyentes no identificados o que no poseen Registro Único de Contribuyentes (RUC). En la siguiente tabla se presenta los valores recaudatorios correspondientes a la Zonas 7 y 8.

Tabla 16. Recaudación IPVM año 2016 - zona 7 y 8

Zona 7			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
07	El Oro	\$ 5.088.308	56%
11	Loja	\$ 3.187.843	35%
19	Zamora Chinchipe	\$ 788.073	9%
Recaudación total		\$ 9.064.224	100%

Zona 8			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
90	No asignado	\$ 32.421.321	100,0%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2016)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Mediante el análisis de la información se resalta que, en la Zona 7 la provincia El Oro es la que aporta significativamente a la Zona 7 por recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM), dicha provincia recaudó \$5.088.308 en el año 2016 y representó el 56% del total recaudado en la Zona 7; por su parte, Zamora fue la provincia que menos aportación tuvo con un 9% equivalente a un valor monetario de \$788.073. El valor recaudado correspondiente a la Zona 8 representa el 100% de aportación a esta Zona por un valor de \$32.421.321.

Recaudación del IPVM año 2017

En el año 2017, la administración tributaria recaudó ingresos de \$13.679 millones, correspondientes a recaudación total bruta por impuestos. El total recaudado en ese año por Impuesto a los Vehículos Motorizados de transporte terrestre fue de \$191.480 (Servicio de Rentas Internas, 2021a).

Es necesario resaltar que, a partir de este año los vehículos motorizados de transporte público de pasajeros y los taxis que se encuentran constituidos de manera legal, pueden acceder a un beneficio del 100% de exoneración del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre.

Zona 1 y 2

La tabla que se presenta a continuación evidencia los valores recaudatorios de cada provincia que conforma la Zona 1 y 2. Dichos valores corresponden al total recaudado en el año 2017.

Tabla 17. Recaudación IPVM año 2017 - zona 1 y 2

Zona 1			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
08	Esmeraldas	\$ 2.753.631	28%
10	Imbabura	\$ 4.295.747	43%
04	Carchi	\$ 1.370.486	14%
21	Sucumbíos	\$ 1.454.247	15%
Recaudación total		\$ 9.874.111	100%
Zona 2			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
17	Pichincha	\$ 72.460.560	97%
15	Napo	\$ 687.220	1%
12	Orellana	\$ 1.299.617	2%
Recaudación total		\$ 74.447.397	100%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2017)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

En el 2017, Imbabura fue la provincia que mayor recaudación tuvo, aportando significativamente al total recaudado en la Zona 1, esta provincia recaudó \$4.295.747 con una participación del 43%, seguido por Esmeraldas con una participación del 28% recaudando \$2.753.631; Carchi tuvo una recaudación de \$1.370.486 con una aportación recaudatoria baja del 14%. En otro escenario, en la Zona 2, Pichincha aportó significativamente en la recaudación del IPVM con un 97%, seguido por Orellana y Napo en bajas fracciones del 2% y 1% correspondientemente. La provincia de Orellana aportó en con \$1.299.617 y Napo aportó un valor de \$687.220 al total recaudado en la Zona 2.

Zona 3 y 4

A continuación, se presenta los valores recaudados en cada provincia y su participación recaudatoria en relación al total recaudado en las Zonas 3 y 4.

Tabla 18. Recaudación IPVM año 2017 - zona 3 y 4

Zona 3			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
05	Cotopaxi	\$ 3.580.387	21%
06	Tungurahua	\$ 8.414.133	50%
18	Chimborazo	\$ 4.227.082	25%
16	Pastaza	\$ 741.972	4%
Recaudación total		\$ 16.963.574	100%
Zona 4			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
13	Manabí	\$ 9.579.879	72%
23	Santo Domingo de los Tsáchilas	\$ 3.776.687	28%
Recaudación total		\$ 13.356.566	100%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2017)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

En el 2017, Tungurahua fue la provincia que mayor aporte tuvo dentro de la Zona 3 en cuando a la recaudación del Impuesto a la Propiedad de los Vehículos Motorizados (IPVM), el 50% corresponde a la aportación de esta provincia, fracción equivalente a \$8.414.133; la provincia Pastaza, acogió una participación baja de \$741.972, acogiendo una participación del 4% a esta Zona. En otro panorama, en la Zona 4, la provincia de Manabí tuvo una mayor aportación recaudatoria del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) en un 72%, representando un valor de \$9.579.879, en cambio Santo Domingo de los Tsáchilas tuvo una participación del 28% dentro de la Zona 4, con un valor de \$3.776.687. Es necesario hacer hincapié en el escenario sísmico ocurrido en el anterior año, en el cuál Manabí fue una de las provincias afectadas económicamente. Para este año, Manabí evidentemente incrementó su participación recaudatoria.

Zona 5 y 6

En la siguiente tabla, se presenta la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de la Zona 5 y 6 y la participación de cada provincia en relación al total recaudado en dichas Zonas.

Tabla 19. Recaudación IPVM año 2017 - zona 5 y 6

Zona 5			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
24	Santa Elena	\$ 1.483.980	3%
09	Guayas	\$ 46.148.508	87%
02	Bolívar	\$ 1.002.251	2%
12	Los Ríos	\$ 3.815.017	7%
20	Galápagos	\$ 340.379	1%
Recaudación total		\$ 52.790.135	100%

Zona 6			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
03	Cañar	\$ 2.074.677	16%
01	Azuay	\$ 10.260.718	79%
14	Morona Santiago	\$ 621.758	5%
Recaudación total		\$ 12.957.153	100%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2017)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

La provincia que mayor aportó recaudatoriamente en el año 2017 en la Zona 5, fue Guayas con un 87%, seguido por Los Ríos en un 7%, y en bajas fracciones fueron: Santa Elena, Bolívar y Galápagos con un 3%, 2% y 1% correspondientemente. Guayas recaudó \$46.148.508, Los Ríos \$3.815.017, Santa Elena \$1.483.980, Bolívar \$1.002.251 y Galápagos \$340.379. Por otro lado, en la Zona 6 la provincia que mayor participación tuvo en cuanto a la recaudación por Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM), fue Azuay, con una participación recaudatoria del 79%, fracción que representó \$10.260.718; Cañar tuvo una participación de \$2.074.677 representado en un 16%; con una baja aportación se encuentra Morona Santiago, la misma que tuvo una participación recaudatoria del 5%.

Zona 7 y 8

A continuación, se presenta la recaudación de las provincias correspondientes a las Zonas 7 y 8.

Tabla 20. Recaudación IPVM año 2017 - zona 7 y 8

Zona 7			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
07	El Oro	\$ 6.214.561	56%
11	Loja	\$ 3.980.323	36%
19	Zamora Chinchipe	\$ 879.774	8%
Recaudación total		\$ 11.074.659	100%

Zona 8			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
90	No asignado	\$ 16.743	100%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2017)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

En el año 2017, en la Zona 7, El Oro fue una de las provincias que mayor aportación recaudatoria generó, la aportación fue de \$6.214.561 representados en un 56%; seguido se encuentra la provincia de Loja con una participación del 36% y una recaudación del \$3.980.323. Finalmente, la provincia de Zamora Chinchipe recaudó \$879.774, teniendo así, una aportación recaudatoria del 8%. En la Zona 8 el valor de \$16.743 representa el 100% de aportación recaudatoria.

Recaudación del IPVM año 2018

La administración tributaria en el año 2018, acogió ingresos de \$15.145 millones, correspondientes al total por recaudación bruta de impuestos, de los cuales \$214.621 corresponden al total recaudado por Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre (Servicio de Rentas Internas, 2021a).

Zona 1 y 2

A continuación, se presenta los valores recaudados por IPVM de transporte terrestre en cada provincia durante el año 2018.

Tabla 21. Recaudación IPVM año 2018 - zona 1 y 2

Zona 1			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
08	Esmeraldas	\$ 3.727.531	32%
10	Imbabura	\$ 4.859.814	42%
04	Carchi	\$ 1.504.150	13%
21	Sucumbíos	\$ 1.452.130	13%
Recaudación total		\$ 11.543.624	138%
Zona 2			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
17	Pichincha	\$ 77.764.408	97%
15	Napo	\$ 714.608	1%
12	Orellana	\$ 1.333.886	2%
Recaudación total		\$ 79.812.902	100%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2018)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Mediante la tabla 21, se puede evidenciar que Imbabura fue una de las provincias que mayor aportación recaudatoria tuvo en la Zona 1 durante el año 2018, dicha provincia tuvo una participación del 42% recaudando alrededor de \$4.859.814; por el contrario, y en bajas fracciones, las provincias de Carchi y Sucumbíos tuvieron una aportación del 13%, por un lado, Carchi recaudó \$1.504.150, y por otro, Sucumbíos \$1.452.130. En otro ambiente, Pichincha fue una de las provincias que mayor aportación recaudatoria tuvo en la Zona 2, aquella participación fue del 97%, es decir, del total de \$79.812.902 correspondiente a la Zona 2, el valor monetario de \$77.764.408 fue aportación de la provincia Pichincha; por otra parte, la provincia Orellana recaudó \$1.333.886, teniendo así una participación del 2%, seguido por Napo con un valor recaudatorio del \$714.608 equivalente al 1% de aportación.

Zona 3 y 4

En la siguiente tabla, se presenta la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de cada una de las provincias de la Zona 3 y 4 correspondiente al año 2018 y la participación que estas tuvieron en relación al total recaudado en dichas Zonas.

Tabla 22. Recaudación IPVM año 2018 - zona 3 y 4

Zona 3			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
05	Cotopaxi	\$ 5.146.341	25%
06	Tungurahua	\$ 9.631.279	47%
18	Chimborazo	\$ 4.683.079	23%
16	Pastaza	\$ 878.104	5%
Recaudación total		\$ 20.338.804	100%
Zona 4			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
13	Manabí	\$ 10.912.091	71%
23	Santo Domingo de los Tsáchilas	\$ 4.354.168	29%
Recaudación total		\$ 15.266.259	100%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2018)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

En la Zona 3, durante la recaudación enero-diciembre del 2018, Tungurahua fue la provincia que mayor aportación recaudatoria tuvo. Del total recaudado en la Zona 3, \$9.631.279 corresponde a la provincia de Tungurahua, con un 47% de participación y Pastaza tuvo una participación recaudatoria del 5%, aunque la fracción es razonablemente baja, representó \$878.104. En otra instancia, en el año 2018, en la Zona 4, comparando las 2 únicas provincias que conforman esta Zona, Manabí tuvo una aportación recaudatoria del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) del 71%, es decir, esta recaudó \$10.912.091 y Santo Domingo de los Tsáchilas recaudó \$4.354.168, valor monetario equivalente al 29% en relación al total recaudado en la Zona 4.

Zona 5 y 6

A continuación, se presenta la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de la Zonas 5 y 6 como también la participación de cada provincia en relación al total recaudado en dicha Zona.

Tabla 23. Recaudación IPVM año 2018 - zona 5 y 6

Zona 5			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
24	Santa Elena	\$ 1.640.523	3%

09	Guayas	\$	51.417.296	87%
02	Bolívar	\$	1.148.483	2%
12	Los Ríos	\$	4.450.593	7%
20	Galápagos	\$	452.142	1%
Recaudación total		\$	59.109.036	100%

Zona 6

Código	Provincia		Recaudación	% Participación
03	Cañar	\$	2.403.637	16%
01	Azuay	\$	11.860.241	79%
14	Morona Santiago	\$	754.311	5%
Recaudación total		\$	15.018.190	100%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2018)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Luego de analizar información recaudatoria del año 2018 de las Zonas 5 y 6, se pudo evidenciar que Guayas fue la provincia que mayor recaudación aportó al total recaudado en la Zona 5, la provincia mencionada tuvo una participación de \$51.417.296, valor representado en un 87%; en otro escenario, las provincias que tuvieron una aportación recaudatoria baja fueron: Los Ríos con el 7%; Santa Elena con el 3%; Bolívar con el 2% y Galápagos con el 1%. Mediante la determinación de la participación porcentual que protagonizó cada una de las provincias en relación al total recaudado en la Zona 6, se logró evidenciar que, en el año 2018, Azuay fue la provincia que tuvo una mayor aportación con un 79% y Morona Santiago tuvo una participación recaudatoria del 5%, considerado una fracción baja de aportación dentro de la Zona 6.

Zona 7 y 8

En la siguiente tabla, se presenta la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de la Zonas 7 y 8 y la participación de cada provincia en relación al total recaudado en dichas Zonas.

Tabla 24. Recaudación IPVM año 2018 - zona 7 y 8

Zona 7				
Código	Provincia		Recaudación	% Participación
07	El Oro	\$	7.890.104	58%
11	Loja	\$	4.548.893	34%
19	Zamora Chinchipe	\$	1.090.701	8%
Recaudación total		\$	13.529.698	100%

Zona 8			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
90	No asignado	\$ 2.178	100,0%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2018)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Mediante el análisis de información contemplada en la tabla 24, se puede mencionar que, el total recaudado en la Zona 7, se encuentra involucrado por la aportación de 3 provincias, una de ellas aporta más de la mitad en la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM); El Oro ocupa una participación recaudatoria del 58% con un valor de \$7.890.104; Loja recaudó \$4.548.893 representando una participación del 34%; en continuidad, se encuentra Zamora Chinchipe, esta provincia aportó en un 8%, fracción que representó \$1.090.701. Evidentemente y como en el análisis de años anteriores, la Zona 8 se encuentra representada únicamente por un valor de \$2.178, el mismo que representa el 100% recaudado en esta Zona.

Recaudación del IPVM año 2019

En el año 2019, la administración tributaria acogió ingresos de alrededor de \$14.269 millones, correspondientes a la recaudación total bruta por impuestos. Además, el Impuesto a la Propiedad de los Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre presentó un valor total de \$223.052 (Servicio de Rentas Internas, 2021a).

Zona 1 y 2

En la siguiente tabla, se presenta la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de las Zonas 1 y 2 y la participación de cada provincia en relación al total recaudado en dicha Zona.

Tabla 25. Recaudación IPVM año 2019 - zona 1 y 2

Zona 1			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
08	Esmeraldas	\$ 3.616.825	30%
10	Imbabura	\$ 5.269.143	44%
04	Carchi	\$ 1.602.705	14%
21	Sucumbíos	\$ 1.462.742	12%

Recaudación total		\$ 11.951.415	100%
Zona 2			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
17	Pichincha	\$ 79.727.554	97%
15	Napo	\$ 733.302	1%
12	Orellana	\$ 1.556.728	2%
Recaudación total		\$ 82.017.583	100%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2019)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Luego de aplicar el indicador porcentaje de participación recaudatoria, se determinó que del total recaudado por Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) el 44% corresponde al valor recaudado por Imbabura, esta provincia recaudó \$5.269.143; Esmeraldas recaudó \$3.616.825 aportando un 30%; Carchi recaudó \$1.602.705, valor monetario representado en un 14% y Sucumbíos recaudó 1.462.742, esto significa que tuvo una participación del 12%. En otro escenario. la Zona 2, la misma que se encuentra compuesta por tres provincias, refleja un valor total de \$82.017.583, el mismo que corresponde a la recaudación del IPVM de transporte terrestre, en donde en el año 2019, Pichincha fue la provincia que mayor recaudación aportó con un 97%, es decir, esta provincia recaudó alrededor de \$79.727.554; Napo por su parte, recaudó \$733.302, representándose en un 1% de aportación recaudatoria más baja en esta Zona.

Zona 3 y 4

A continuación, se presenta la recaudación por provincia correspondiente a las Zonas 3 y 4, así mismo, se presenta la participación recaudatoria de cada provincia en relación a mencionadas Zonas.

Tabla 26. Recaudación IPVM año 2019 - zona 3 y 4

Zona 3			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
05	Cotopaxi	\$ 4.921.455	23%
06	Tungurahua	\$ 10.091.803	48%
18	Chimborazo	\$ 5.074.555	24%
16	Pastaza	\$ 939.279	5%
Recaudación total		\$ 21.027.092	100%

Zona 4			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
13	Manabí	\$ 11.349.766	71,9%
23	Santo Domingo de los Tsáchilas	\$ 4.425.336	28,1%
Recaudación total		\$ 15.775.102	100%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2019)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

En el año 2019 del total que conforma la recaudación de Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre en la Zona 3, Tungurahua ocupa un 48%, esto es \$10.091.803 del total recaudado en dicha Zona, siendo esta provincia la que mayor aportación acogió en aquel período; por otra parte, en menor fracción está Pastaza con un 5%, es decir esta provincia recaudó para el año 2019 un valor de \$939.279. En la Zona 4 de las dos provincias que conforman esta Zona, Manabí a diferencia de Santo Domingo de los Tsáchilas, aportó significativamente al total recaudado en mencionada Zona.

Zona 5 y 6

En la siguiente tabla, se presenta la recaudación del IPVM de cada una de las provincias de la Zonas 5 y 6 correspondiente al año 2018 y la participación que estas tuvieron en relación al total recaudado en dichas Zonas.

Tabla 27. Recaudación IPVM año 2019 - zona 5 y 6

Zona 5			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
24	Santa Elena	\$ 1.710.233	3%
09	Guayas	\$ 54.023.520	87%
02	Bolívar	\$ 1.251.515	2%
12	Los Ríos	\$ 4.643.732	7%
20	Galápagos	\$ 414.230	1%
Recaudación total		\$ 62.043.230	100%

Zona 6			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
03	Cañar	\$ 2.603.473	16%
01	Azuay	\$ 12.795.256	79%
14	Morona Santiago	\$ 867.504	5%
Recaudación total		\$ 16.266.233	100%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2019)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

En el año 2019, Guayas fue la provincia que aportó mayormente en un 87% al total recaudado por Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre en la Zona 5, mencionada fracción representa \$54.023.520; en cambio, Galápagos tuvo una recaudación baja en relación a Guayas, es decir, recaudó \$414.230 representando el 1% de participación. En otro escenario, en la Zona 6, Azuay fue la provincia que tuvo una mayor aportación recaudatoria con un 79% con valor monetario de \$12.795.256 y finalmente y en baja fracción se encuentra Morona Santiago, con una participación recaudatoria del 5%. Este análisis permitió determinar que, la aportación recaudatoria porcentual de las provincias pertenecientes a la Zona 6 en el año 2018 fueron similares para el año 2019.

Zona 7 y 8

A continuación, se presenta los valores recaudados por IPVM de transporte terrestre en las Zonas 7 y 8.

Tabla 28. Recaudación IPVM año 2019 - zona 7 y 8

ZONA 7			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
07	El Oro	\$ 7.946.698	57%
11	Loja	\$ 4.729.813	34%
19	Zamora Chinchipe	\$ 1.290.693	9%
Recaudación total		\$ 13.967.204	100%
Zona 8			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
90	No asignado	\$ 4.040	100,0%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2019)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Luego de la aplicación del indicador porcentaje de participación recaudatoria, se determinó que, en el 2019, El Oro fue una de las provincias que tuvo mayor aportación recaudatoria con más de la mitad del total recaudado por Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) en la Zona 7, esta provincia ocupa una participación del 57% con un valor de \$7.946.698; en cambio, Zamora Chinchipe aportó en un 9%, fracción que representó \$1.290.693. La recaudación total en la Zona 8 correspondiente al año 2019 fue de \$4.040, considerándose como el 100% de participación.

Recaudación del IPVM año 2020

La administración tributaria en el año 2020 acogió \$12.382 millones, correspondientes al total recaudación bruta por impuestos, de los cuales \$192.593 correspondieron a la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre (Servicio de Rentas Internas, 2021a).

Es de gran relevancia hacer énfasis que, durante este período, la pandemia por Covid-19 sacudió notablemente la economía; más adelante, se concretan los resultados de las variaciones protagonizadas durante el año 2020.

Zona 1 y 2

En la siguiente tabla, se presenta la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de la Zonas 1 y 2 durante el año 2020; también la participación de cada provincia en relación al total recaudado en dicha Zona.

Tabla 29. Recaudación IPVM año 2020 - zona 1 y 2

Zona 1			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
08	Esmeraldas	\$ 2.866.094	29%
10	Imbabura	\$ 4.573.057	46%
04	Carchi	\$ 1.361.532	14%
21	Sucumbíos	\$ 1.201.042	12%
Recaudación total		\$ 10.001.725	100%
Zona 2			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
17	Pichincha	\$ 67.944.426	97%
15	Napo	\$ 665.307	1%
12	Orellana	\$ 1.368.641	2%
Recaudación total		\$ 69.978.373	100%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2020)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Después de analizar la información de la tabla 30, se determinó que del total recaudado por IPVM en la Zona 1 durante el año 2020, el 46% correspondió al valor recaudado por Imbabura, esta provincia recaudó \$4.573.057, siendo aquella con mayor participación; en cambio, Sucumbíos recaudó \$1.201.042, esto significó que la

provincia tuvo una participación recaudatoria del 12%, aporte bajo dentro de la Zona 1. En otro panorama, en la Zona 2, Pichincha aportó 97%, dicha fracción representó un valor de \$67.944.426, por el contrario, Napo tuvo una participación baja del 1% con una recaudación de \$665.307. A pesar de que la recaudación durante este año es menor en comparación al anterior, el porcentaje de aportación es similar al año 2019.

Zona 3 y 4

Para una mejor interpretación de la información, se presenta la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) en las Zonas 3 y 4, también la participación de cada provincia en relación al total recaudado en dicha Zona.

Tabla 30. Recaudación IPVM año 2020 - zona 3 y 4

Zona 3			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
05	Cotopaxi	\$ 3.924.205	22%
06	Tungurahua	\$ 8.358.266	47%
18	Chimborazo	\$ 4.606.111	26%
16	Pastaza	\$ 795.681	5%
Recaudación total		\$ 17.684.263	100%
Zona 4			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
13	Manabí	\$ 9.958.184	73%
23	Santo Domingo de los Tsáchilas	\$ 3.761.707	27%
Recaudación total		\$ 13.719.891	100%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2020)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Luego de determinar los porcentajes de participación recaudatoria de cada provincia en la Zona 3, se afirma que, en el año 2020 Tungurahua aportó en un 47% de su recaudación, es decir que del total de \$17.684.263 correspondiente a la Zona 3, \$8.358.266 perteneció a la provincia Tungurahua; Pastaza tuvo una aportación baja del 5%, es decir aportó \$795.681 al total recaudado en la Zona 3. Por otra parte, en la Zona 4 durante el 2020, con un 73% Manabí representó su aportación recaudatoria, y por otro, el 27% perteneció a la aportación de Santo Domingo de los Tsáchilas con un valor de \$3.761.707.

Luego de Analizar, los años 2016, 2017, 2018 y 2019, se afirma que para el 2020, Manabí por cuarta vez, fue una de las provincias que mayor participación recaudatoria presentó en relación al total recaudado en la Zona 4.

Zona 5 y 6

A continuación, se presenta la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPMV) de cada provincia, también la participación recaudatoria en relación al total recaudado en las Zonas 5 y 6 durante el año 2020.

Tabla 31. Recaudación IPVM año 2020 - zona 5 y 6

Zona 5			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
24	Santa Elena	\$ 1.545.129	3%
09	Guayas	\$ 47.254.144	87%
02	Bolívar	\$ 1.127.197	2%
12	Los Ríos	\$ 4.336.183	8%
20	Galápagos	\$ 273.486	0%
Recaudación total		\$ 54.536.139	100%
Zona 6			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
03	Cañar	\$ 2.289.121	16%
01	Azuay	\$ 11.576.507	79%
14	Morona Santiago	\$ 824.634	5%
Recaudación total		\$ 14.690.262	100%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2020)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Mediante la aplicación del indicador Porcentaje de Participación Recaudatoria, se afirma que, Guayas fue la provincia que mayor recaudación aportó al total recaudado por IPVM en la Zona 5, la provincia mencionada tuvo una participación de \$47.254.144, valor representado en un 87%; por otro lado, las provincias que tuvieron una aportación recaudatoria baja fueron: Bolívar con un 2% y Galápagos con el 0% de aportación. En la Zona 6, se logró evidencia que, en el año 2020, Azuay fue la provincia que tuvo mayor aportación, con un 79% y un valor recaudatorio de \$11.576.507; con una baja participación se encuentra Morona Santiago, provincia que tuvo una participación recaudatoria del 5%, con un valor monetario de \$824.634.

Zona 7 y 8

En la siguiente tabla, se presenta la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de la Zonas 7 y 8 y la participación de cada provincia en relación al total recaudado en dichas Zonas.

Tabla 32. Recaudación IPVM año 2020 - zona 7 y 8

Zona 7			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
07	El Oro	\$ 6.655.276	56%
11	Loja	\$ 4.081.990	34%
19	Zamora Chinchipe	\$ 1.244.979	10%
Recaudación total		\$ 11.982.245	100%

Zona 8			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
90	No asignado	\$ 174	100%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2020)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

En la Zona 7, se encuentran involucradas la aportación de 3 provincias, una de ellas aportó más de la mitad en la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) en el año 2020. El Oro ocupa una participación recaudatoria del 56% con un valor de \$6.655.276; en cambio, Zamora Chinchipe aportó en un 10%, fracción que representó 1.244.979. En cuanto a la Zona 8, el valor de \$174,00 representa el 100% de recaudación en dicha Zona.

Recaudación del IPVM año 2021

La administración tributaria en el año 2021 acogió \$13.976 millones, correspondientes a la recaudación total bruta por impuestos, de los cuales \$217.870 corresponden a la recaudación por Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre (Servicio de Rentas Internas, 2021a).

Zona 1 y 2

En la siguiente tabla, se presenta la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de la Zonas 1 y 2 y la participación de cada provincia en relación al total recaudado en dichas Zonas durante el año 2021.

Tabla 33. Recaudación IPVM año 2021 - zona 1 y 2

Zona 1			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
08	Esmeraldas	\$ 3.363.270	30%
10	Imbabura	\$ 4.957.240	44%
04	Carchi	\$ 1.476.690	13%
21	Sucumbíos	\$ 1.515.153	13%
Recaudación total		\$ 11.312.354	100%
Zona 2			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
17	Pichincha	\$ 75.064.154	97%
15	Napo	\$ 787.677	1%
12	Orellana	\$ 1.663.851	2%
Recaudación total		\$ 77.515.681	100%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2021e)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Luego de analizar la información de la tabla 33 se determinó que del total recaudado en el año 2021 por Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) con un valor de \$11.312.354 correspondiente a la Zona 1, el 44% corresponde al mayor valor recaudado por Imbabura, esta provincia recaudó \$4.957.240; en otro escenario, Carchi recaudó \$1.476.690, valor monetario representado en un 13% y Sucumbíos recaudó \$1.515.153, esto significa que esta provincia también adoptó una participación del 13%, dichos valores son aportaciones bajas en relación a las demás provincias de la Zona 1. En otro panorama, la provincia que mayor aportación recaudatoria tuvo dentro de la Zona 2, fue Pichincha con un 97%, en cambio, Napo tuvo una aportación recaudatoria del 1%, es decir que del total recaudado en la Zona 2, \$787.677 pertenece a Napo. Mediante la interpretación realizada en los años anteriores y en el año 2021 se afirma que, los porcentajes recaudatorios son los mismo para todos los años de estudio.

Zona 3 y 4

En la siguiente tabla, se presenta la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de la Zonas 3 y 4 y la participación de cada provincia en relación al total recaudado en el año 2021 en mencionadas Zonas.

Tabla 34. Recaudación IPVM año 2021 - zona 3 y 4

Zona 3			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
05	Cotopaxi	\$ 4.590.819	23%
06	Tungurahua	\$ 8.869.828	45%
18	Chimborazo	\$ 5.273.106	27%
16	Pastaza	\$ 858.574	5%
Recaudación total		\$ 19.592.327	100%
Zona 4			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
13	Manabí	\$ 11.493.430	71%
23	Santo Domingo de los Tsáchilas	\$ 4.621.729	29%
Recaudación total		\$ 16.115.158	100%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2021e)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Según la tabla 34, se puede evidenciar que, del total de \$19.592.327 correspondiente a la recaudación por IPVM en la Zona 3, el 45% pertenece a la aportación recaudatoria por Tungurahua, es necesario resaltar que para el año 2020, esta provincia tuvo una participación del 50%; en otro panorama, con una participación baja Pastaza tuvo una menor aportación en un 5%, es decir, Pastaza en el año 2021 aportó con \$858.574 al total recaudado en la Zona 3. Por otro lado, se logró determinar que, del total recaudado en el 2021, Manabí acogió gran parte recaudatoria con un 71%, esto significó que del total recaudado en la Zona 4 por un valor de \$16.115.158, \$11.493.430 perteneció a Manabí, la diferencia correspondió a Santo Domingo de los Tsáchilas con un valor de \$4.621.729, el cual representó el 29% de participación.

Zona 5 y 6

Para una mejor interpretación de la información, se presenta la recaudación del IPVM correspondientes a las Zonas 5 y 6, también la participación de cada provincia en relación al total recaudado en dichas Zonas.

Tabla 35. Recaudación IPVM año 2021 - zona 5 y 6

Zona 5			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
24	Santa Elena	\$ 1.898.870	3%
09	Guayas	\$ 54.865.199	86%
02	Bolívar	\$ 1.365.706	2%
12	Los Ríos	\$ 5.173.639	8%
20	Galápagos	\$ 307.179	1%
Recaudación total		\$ 63.610.593	100%

Zona 6			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
03	Cañar	\$ 2.745.098	17%
01	Azuay	\$ 12.430.217	77%
14	Morona Santiago	\$ 994.393	6%
Recaudación total		\$ 16.169.707	100%

Fuente: (Servicio de Rentas Internas, 2021d)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Posterior al análisis de la información plasmada en la tabla, se evidencia que, Guayas fue la provincia que mayor recaudación aportó al total recaudado por Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) en la Zona 5, la provincia mencionada tuvo una participación de \$54.865.199, valor que representó el 86% de participación. En otro escenario, las provincias que tuvieron una aportación recaudatoria baja fueron: Los Ríos con una recaudación de \$5.173.639 y con un porcentaje del 8%; Santa Elena con una participación del 3%, es decir, recaudó \$1.898.870; Bolívar por su parte, tuvo una participación de \$1.365.706, esto significó que para el año 2021 tuvo una participación del 2%; finalmente, Galápagos tuvo una participación recaudatoria del 1% y acogió \$307.179. Los valores porcentuales correspondientes a la participación recaudatoria de cada una de estas provincias en relación al total recaudado en la Zona 5 en el año 2021, fueron similares a los valores porcentuales del año 2020, con excepción de Guayas, debido a que esta tuvo una aportación del 87%.

En base a la aplicación del indicador porcentaje de participación recaudatoria, se obtuvo resultados, los mismos que se muestran en la tabla 35, los cuales permiten evidenciar que en el año 2021, Azuay fue la provincia que tuvo una mayor aportación recaudatoria con un 77% con valor monetario de \$12.430.217, la provincia que da continuidad al nivel de aportación es Cañar con un 17%, fracción que representa la recaudación de \$2.745.098; finalmente Morona Santiago tuvo una participación recaudatoria del 6%, a pesar de ser un porcentaje bajo en relación a la aportación del resto de provincias de esta Zona, el valor de \$994.393 representa una capacidad recaudatoria significativa durante el año 2021.

Zona 7

En la siguiente tabla, se presenta la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) y la participación de cada provincia en relación al total recaudado en la Zona 7.

Tabla 36. Recaudación IPVM año 2021 - zona 7

Zona 7			
Código	Provincia	Recaudación	% Participación
07	El Oro	\$ 7.369.144	54%
11	Loja	\$ 4.541.929	34%
19	Zamora Chinchipe	\$ 1.643.635	12%
Recaudación total		\$ 13.554.708	100%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2021e)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Luego de analizar la información presentada en la tabla 36, se logró determinar qué, del total recaudado en la Zona 7 corresponde a la aportación de 3 provincias, una de ellas aporta más de la mitad en cuanto a la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM); en primera instancia, El Oro ocupó una mayor participación con un 54% con un valor recaudatorio de \$7.369.144; Loja recaudó \$4.541.929 representando una participación del 34%, en continuidad y con una fracción baja se encuentra Zamora Chinchipe, esta provincia aportó en un 12%, fracción que representó \$1.643.635.

Además, se logró evidenciar que el total recaudado en la Zona 7 durante el año 2020 es menor al valor recaudado en el 2021, no obstante, la participación recaudatoria de cada provincia en el año 2021 protagonizó valores no muy lejanos a los del 2020, esto significa que para el 2020, El Oro tuvo una participación del 56%, Loja 34%, y Zamora Chinchipe 10%.

Principales participaciones recaudatorias del IPVM 2016-2021

Nuevamente, mediante la aplicación del indicador Porcentaje de Participación Recaudatoria (PPR), se presenta las principales participaciones pertenecientes a cada provincia, esta vez en relación al total recaudado en cada año de estudio.

A manera de ejemplo, se representará la aplicación del indicador con la provincia de Pichincha como se muestra a continuación:

$$\% \text{ Participación Recaudatoria} = \frac{\text{Total recaudación Provincia } X}{\text{Total recaudación Año } X} * 100$$

$$PPR_{Pichincha} = \frac{\$ 61.957.809}{\$194.675.386} * 100$$

$$PPR_{Pichincha} = 31,83\%$$

El tratamiento de la información es la misma para todas las provincias en todos los años de estudio. En el presente análisis, los porcentajes de participación se consideran con dos decimales para una mejor apreciación de los resultados.

Tabla 37. Participación recaudatoria IPVM por provincia año 2016

Recaudación año 2016			
Código	Provincia	Recaudación total	% Participación
19	Pichincha	\$ 61.957.809	31,83%
10	Guayas	\$ 40.292.178	20,70%
90	No asignado	\$ 32.421.321	16,65%
01	Azuay	\$ 8.218.980	4,22%
14	Manabí	\$ 7.155.943	3,68%
23	Tungurahua	\$ 6.851.078	3,52%
07	El Oro	\$ 5.088.308	2,61%

11	Imbabura	\$	3.523.191	1,81%
05	Chimborazo	\$	3.439.468	1,77%
13	Los Ríos	\$	3.262.756	1,68%
21	Santo Domingo	\$	3.232.008	1,66%
12	Loja	\$	3.187.843	1,64%
06	Cotopaxi	\$	2.867.253	1,47%
08	Esmeraldas	\$	2.133.958	1,10%
03	Cañar	\$	1.590.420	0,82%
22	Sucumbíos	\$	1.579.432	0,81%
17	Orellana	\$	1.419.048	0,73%
20	Santa Elena	\$	1.330.010	0,68%
04	Carchi	\$	1.112.072	0,57%
02	Bolívar	\$	896.975	0,46%
24	Zamora Chinchipe	\$	788.073	0,40%
16	Napo	\$	708.791	0,36%
18	Pastaza	\$	684.343	0,35%
15	Morona Santiago	\$	599.138	0,31%
09	Galápagos	\$	334.992	0,17%
Recaudación total		\$	194.675.386	100%

Elaborado por: Iza, A. (2021)

En base a la aplicación del indicador Porcentaje de Participación Recaudatoria (PPR), y una vez ordenado los resultados de mayor a menor, se determinó que las principales provincias que aportaron recaudatoriamente por Impuesto a la Propiedad de Vehículo Motorizados (IPVM) en el 2016 fueron: Pichincha con un 31,83%, Guayas con un 20,70%, y como tercer lugar la participación del 16,65% correspondió domicilio no asignado, el cual corresponde a valores de recaudación de personas naturales no registradas en el Registro Único de Contribuyentes (RUC).

Tabla 38. Participación recaudatoria IPVM por provincia año 2017

Recaudación año 2017			
Código	Provincia	Recaudación total	% Participación
19	Pichincha	\$ 72.460.560	37,84%
10	Guayas	\$ 46.148.508	24,10%
01	Azuay	\$ 10.260.718	5,36%
14	Manabí	\$ 9.579.879	5,00%
23	Tungurahua	\$ 8.414.133	4,39%
07	El Oro	\$ 6.214.561	3,25%
11	Imbabura	\$ 4.295.747	2,24%
05	Chimborazo	\$ 4.227.082	2,21%

12	Loja	\$	3.980.323	2,08%
13	Los Ríos	\$	3.815.017	1,99%
21	Santo Domingo	\$	3.776.687	1,97%
06	Cotopaxi	\$	3.580.387	1,87%
08	Esmeraldas	\$	2.753.631	1,44%
03	Cañar	\$	2.074.677	1,08%
20	Santa Elena	\$	1.483.980	0,78%
22	Sucumbíos	\$	1.454.247	0,76%
04	Carchi	\$	1.370.486	0,72%
17	Orellana	\$	1.299.617	0,68%
02	Bolívar	\$	1.002.251	0,52%
24	Zamora Chinchipe	\$	879.774	0,46%
18	Pastaza	\$	741.972	0,39%
16	Napo	\$	687.220	0,36%
15	Morona Santiago	\$	621.758	0,32%
09	Galápagos	\$	340.379	0,18%
90	No Asignado	\$	16.743	0,01%
Recaudación total		\$	191.480.337	100%

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Las provincias que aportaron con una participación recaudatoria mayor al total recaudado en el año 2017 fueron: Pichincha con 37,84%, Guayas con una participación del 24,10% y Azuay con 5,36%. En relación al año 2016, las provincias: Pichincha y Guayas se mantuvieron con una aportación recaudatoria mayor; la participación correspondiente a domicilio no asignado pasó de 16,65% de participación al 0,01%, esto demuestra que disminuyó los valores de recaudación por personas naturales no registradas en el Registro Único de Contribuyentes (RUC).

Tabla 39. Participación recaudatoria IPVM por provincia año 2018

Recaudación año 2018			
Código	Provincia	Recaudación total	% Participación
19	Pichincha	\$ 77.764.408	36,23%
10	Guayas	\$ 51.417.296	23,96%
01	Azuay	\$ 11.860.241	5,53%
14	Manabí	\$ 10.912.091	5,08%
23	Tungurahua	\$ 9.631.279	4,49%
07	El Oro	\$ 7.890.104	3,68%
06	Cotopaxi	\$ 5.146.341	2,40%
11	Imbabura	\$ 4.859.814	2,26%
05	Chimborazo	\$ 4.683.079	2,18%

12	Loja	\$	4.548.893	2,12%
13	Los Ríos	\$	4.450.593	2,07%
21	Santo Domingo	\$	4.354.168	2,03%
08	Esmeraldas	\$	3.727.531	1,74%
03	Cañar	\$	2.403.637	1,12%
20	Santa Elena	\$	1.640.523	0,76%
04	Carchi	\$	1.504.150	0,70%
22	Sucumbíos	\$	1.452.130	0,68%
17	Orellana	\$	1.333.886	0,62%
02	Bolívar	\$	1.148.483	0,54%
24	Zamora Chinchipe	\$	1.090.701	0,51%
18	Pastaza	\$	878.104	0,41%
15	Morona Santiago	\$	754.311	0,35%
16	Napo	\$	714.608	0,33%
09	Galápagos	\$	452.142	0,21%
90	No Asignado	\$	2.178	0,001%
Recaudación total		\$	214.620.690	100%

Elaborado por: Iza, A. (2021)

En el año 2018, las provincias que mayor participación recaudatoria acogieron fueron: Pichincha con un 36,23%, Guayas con el 23,96% y Azuay con el 5,53%; aquellas provincias también se mostraron como las principales aportadoras en cuanto a la recaudación por Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) durante el año 2017.

Tabla 40. Participación recaudatoria IPVM por provincia año 2019

Recaudación año 2019			
Código	Provincia	Recaudación total	% Participación
19	Pichincha	\$ 79.727.554	35,74%
10	Guayas	\$ 54.023.520	24,22%
01	Azuay	\$ 12.795.256	5,74%
14	Manabí	\$ 11.349.766	5,09%
23	Tungurahua	\$ 10.091.803	4,52%
07	El Oro	\$ 7.946.698	3,56%
11	Imbabura	\$ 5.269.143	2,36%
05	Chimborazo	\$ 5.074.555	2,28%
06	Cotopaxi	\$ 4.921.455	2,21%
12	Loja	\$ 4.729.813	2,12%
13	Los Ríos	\$ 4.643.732	2,08%
21	Santo Domingo	\$ 4.425.336	1,98%
08	Esmeraldas	\$ 3.616.825	1,62%

03	Cañar	\$	2.603.473	1,17%
20	Santa Elena	\$	1.710.233	0,77%
04	Carchi	\$	1.602.705	0,72%
17	Orellana	\$	1.556.728	0,70%
22	Sucumbíos	\$	1.462.742	0,66%
24	Zamora Chinchipe	\$	1.290.693	0,58%
02	Bolívar	\$	1.251.515	0,56%
18	Pastaza	\$	939.279	0,42%
15	Morona Santiago	\$	867.504	0,39%
16	Napo	\$	733.302	0,33%
09	Galápagos	\$	414.230	0,19%
90	No Asignado	\$	4.040	0,002%
Recaudación total		\$	223.051.901	100%

Elaborado por: Iza, A. (2021)

En otro escenario, para el año 2019, las provincias que mayor participación recaudatoria acogieron fueron nuevamente: Pichincha con un 35,74%, Guayas con el 24,22% y Azuay con el 5,74%; la provincia de Pichincha disminuyó su aportación recaudatoria, en razón de que en el año 2018 esta tuvo una participación del 36,23%; Guayas y Azuay por su parte incrementaron su participación recaudatoria en el año 2019.

Tabla 41. Participación recaudatoria IPVM por provincia año 2020

Recaudación año 2020			
Código	Provincia	Recaudación total	% Participación
19	Pichincha	\$ 67.944.426	35,28%
10	Guayas	\$ 47.254.144	24,54%
01	Azuay	\$ 11.576.507	6,01%
14	Manabí	\$ 9.958.184	5,17%
23	Tungurahua	\$ 8.358.266	4,34%
07	El Oro	\$ 6.655.276	3,46%
05	Chimborazo	\$ 4.606.111	2,39%
11	Imbabura	\$ 4.573.057	2,37%
13	Los Ríos	\$ 4.336.183	2,25%
12	Loja	\$ 4.081.990	2,12%
06	Cotopaxi	\$ 3.924.205	2,04%
21	Santo Domingo	\$ 3.761.707	1,95%
08	Esmeraldas	\$ 2.866.094	1,49%
03	Cañar	\$ 2.289.121	1,19%
20	Santa Elena	\$ 1.545.129	0,80%
17	Orellana	\$ 1.368.641	0,71%

04	Carchi	\$	1.361.532	0,71%
24	Zamora Chinchipe	\$	1.244.979	0,65%
22	Sucumbíos	\$	1.201.042	0,62%
02	Bolívar	\$	1.127.197	0,59%
15	Morona Santiago	\$	824.634	0,43%
18	Pastaza	\$	795.681	0,41%
16	Napo	\$	665.307	0,35%
09	Galápagos	\$	273.486	0,14%
90	No Asignado	\$	174	0,0001%
Recaudación total		\$	192.593.071	100%

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Mediante la tabla 41, se evidencia que en el año 2020, año donde inició la pandemia por coronavirus SARS-CoV-2 (COVID-19), las provincias que tuvieron mayor participación recaudatoria fueron: Pichincha con un 35,28%, Guayas con el 24,54% y Azuay con el 6,01%. Por quinta ocasión, las provincias Pichincha y Guayas conforman las principales provincias que mayor aportan recaudatoriamente al total recaudado por Impuesto a los Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre.

Tabla 42. Participación recaudatoria IPVM por provincia año 2021

Recaudación año 2021				
Código	Provincia		Recaudación total	% Participación
19	Pichincha	\$	75.064.154	34,45%
10	Guayas	\$	54.865.199	25,18%
01	Azuay	\$	12.430.217	5,71%
14	Manabí	\$	11.493.430	5,28%
23	Tungurahua	\$	8.869.828	4,07%
07	El Oro	\$	7.369.144	3,38%
05	Chimborazo	\$	5.273.106	2,42%
13	Los Ríos	\$	5.173.639	2,37%
11	Imbabura	\$	4.957.240	2,28%
21	Santo Domingo	\$	4.621.729	2,12%
06	Cotopaxi	\$	4.590.819	2,11%
12	Loja	\$	4.541.929	2,08%
08	Esmeraldas	\$	3.363.270	1,54%
03	Cañar	\$	2.745.098	1,26%
20	Santa Elena	\$	1.898.870	0,87%
17	Orellana	\$	1.663.851	0,76%
24	Zamora Chinchipe	\$	1.643.635	0,75%
22	Sucumbíos	\$	1.515.153	0,70%
04	Carchi	\$	1.476.690	0,68%

02	Bolívar	\$	1.365.706	0,63%
15	Morona Santiago	\$	994.393	0,46%
18	Pastaza	\$	858.574	0,39%
16	Napo	\$	787.677	0,36%
09	Galápagos	\$	307.179	0,14%
Recaudación total		\$	217.870.530	100%

Elaborado por: Iza, A. (2021)

A raíz de aplicar el indicador Porcentaje de Participación recaudatoria (PPR) se determinó que las principales provincias que aportan significativamente al total recaudado por Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados fueron: Pichincha con 34,45%, Guayas con el 25,18% y Azuay con 5,71%; la provincia Pichincha disminuyó su participación recaudatoria en 0,83% en relación al porcentaje de participación correspondiente al 2020; Azuay también disminuyó su participación recaudatoria en 0,30%; en el caso de Guayas, esta provincia incrementó su participación recaudatoria en 0,64% para el 2021.

Variaciones recaudatorias IPVM 2016-2021

Para brindar cumplimiento al segundo objetivo del presente trabajo investigativo, se presenta una tabla por cada período de estudio, donde se hace énfasis en las principales variaciones porcentuales, las mismas que se muestran en orden descendente y permiten determinar la óptima recaudación en ciertas provincias.

Tabla 43. Principales variaciones recaudatorias IPVM 2016

Análisis 2016					
Provincia	Recaudación			Variación	
	Año 2015	Año 2016	Porcentual	Absoluta	
Galápagos	\$ 325.119	\$ 334.992	3%	\$ 9.873	
Zamora Chinchipe	\$ 844.129	\$ 788.073	-7%	\$ -56.056	
Manabí	\$ 7.693.851	\$ 7.155.943	-7%	\$ -537.908	
Tungurahua	\$ 7.563.233	\$ 6.851.078	-9%	\$ -712.155	
Chimborazo	\$ 3.813.265	\$ 3.439.468	-10%	\$ -373.797	

Elaborado por: Iza, A. (2021)

En base a la aplicación del indicador Porcentaje de Variación Recaudatoria (PVR) se determinó que, en el año 2016 para todas las provincias con excepción de Galápagos,

existieron variaciones negativas en relación al año anterior, es decir, la recaudación por Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizadas (IPVM) en el año 2016 fue menor a los valores recaudados en cada provincia en el año 2015. La provincia de Galápagos tuvo un crecimiento recaudatorio del 3%.

La efectividad recaudatoria de cada provincia se denota independientemente del tamaño territorial y aportación recaudatoria, en este caso Galápagos que para el año 2016 tuvo una participación recaudatoria de 0,17% fue la única provincia que recaudó más que en el año 2015.

Tabla 44. Principales variaciones recaudatorias IPVM 2017

Análisis 2017					
Provincia	Recaudación			Variación	
	Año 2016	Año 2017	Porcentual	Absoluta	
Manabí	\$ 7.155.943	\$ 9.579.879	34%	\$ 2.423.936	
Cañar	\$ 1.590.420	\$ 2.074.677	30%	\$ 484.257	
Esmeraldas	\$ 2.133.958	\$ 2.753.631	29%	\$ 619.672	
Cotopaxi	\$ 2.867.253	\$ 3.580.387	25%	\$ 713.134	
Loja	\$ 3.187.843	\$ 3.980.323	25%	\$ 792.480	

Elaborado por: Iza, A. (2021)

En otro escenario, en el año 2017, las provincias Manabí, Cañar, Esmeraldas y Cotopaxi, tuvieron una mayor variación positiva; en este período, Manabí se recuperó recaudando 34% más que en el año 2016, resaltando que para el 2015, está tuvo un declive del 7%; Cañar por su parte, tuvo una variación considerable del 30%, Esmeraldas del 29%, Cotopaxi del 25% y Loja del 25%, esto significó que, estas provincias en el año 2017 recaudaron más que el año 2016.

Tabla 45. Principales variaciones recaudatorias IPVM 2018

Análisis 2018					
Provincia	Recaudación			Variación	
	Año 2017	Año 2018	Porcentual	Absoluta	
Cotopaxi	\$ 3.580.387	\$ 5.146.341	44%	\$ 1.565.954	
Esmeraldas	\$ 2.753.631	\$ 3.727.531	35%	\$ 973.901	
Galápagos	\$ 340.379	\$ 452.142	33%	\$ 111.762	

El Oro	\$	6.214.561	\$	7.890.104	27%	\$	1.675.542
Zamora Chinchipe	\$	879.774	\$	1.090.701	24%	\$	210.927

Elaborado por: Iza, A. (2021)

En base a la aplicación del indicador Porcentaje de Variación Recaudatoria (PVR) se determinó que, en el año 2018, todas las variaciones recaudatorias son positivas a excepción de la recaudación por domicilio no asignado. Las principales variaciones recaudatorias fueron protagonizadas por Cotopaxi con el 44%, Esmeraldas 35%, Galápagos 33%, El Oro con un 27% y Zamora Chinchipe con el 24% de crecimiento recaudatorio para el año 2018, esto significó que las provincias mencionadas tuvieron mayor recaudación en 2el 2018 en comparación con los valores recaudados en el año 2017.

Tabla 46. Principales variaciones recaudatorias IPVM 2019

Análisis 2019					
Provincia	Recaudación			Variación	
	Año 2018	Año 2019	Porcentual	Absoluta	
No Asignado	\$ 2.178	\$ 4.040	86%	\$ 1.863	
Zamora Chinchipe	\$ 1.090.701	\$ 1.290.693	18%	\$ 199.992	
Orellana	\$ 1.333.886	\$ 1.556.728	17%	\$ 222.842	
Morona Santiago	\$ 754.311	\$ 867.504	15%	\$ 113.192	
Bolívar	\$ 1.148.483	\$ 1.251.515	9%	\$ 103.032	

Elaborado por: Iza, A. (2021)

En primera instancia, es necesario mencionar que, mediante el análisis realizado anteriormente por provincia, se determinó que, en el año 2019, las variaciones recaudatorias en su mayoría fueron positivas con la excepción de Esmeraldas, Cotopaxi y Galápagos, estas tuvieron un declive recaudatorio en comparación al año 2018.

Como se puede evidenciar en la tabla 46, las principales provincias, las mismas que tuvieron una variación positiva fueron: la recaudación correspondiente a domicilio no asignado con un crecimiento recaudatorio del 86%, Zamora Chinchipe 18%, Orellana 17%, Morona Santiago 15%, Bolívar 9%.

Tabla 47. Principales variaciones recaudatorias IPVM 2020

Análisis 2020					
Provincia	Recaudación		Variación		
	Año 2019	Año 2020	Porcentual	Absoluta	
Zamora Chinchipe	\$ 1.290.693	\$ 1.244.979	-4%	\$ -45.714	
Morona Santiago	\$ 867.504	\$ 824.634	-5%	\$ -42.869	
Los Ríos	\$ 4.643.732	\$ 4.336.183	-7%	\$ -307.549	
Chimborazo	\$ 5.074.555	\$ 4.606.111	-9%	\$ -468.444	
Napo	\$ 733.302	\$ 665.307	-9%	\$ -67.995	

Elaborado por: Iza, A. (2021)

En el año 2020, todas las provincias disminuyeron su recaudación en relación a los valores recaudados por provincia en el año 2019; en la tabla 47 se aprecia las provincias que lograron una variación negativa menor. Es importante mencionar que, en este año inició la pandemia por Covid-19 y las variaciones recaudatorias efectivamente tienen una reacción a corto plazo al igual que el año 2016, en donde surgió una actividad sísmica, esto significó evidentemente disminución recaudatoria durante estos períodos.

Tabla 48. Principales variaciones recaudatorias IPVM 2021

Análisis 2021					
Provincia	Recaudación		Variación		
	Año 2020	Año 2021	Porcentual	Absoluta	
Zamora Chinchipe	\$ 1.244.979	\$ 1.643.635	32%	\$ 398.656	
Sucumbíos	\$ 1.201.042	\$ 1.515.153	26%	\$ 314.111	
Santa Elena	\$ 1.545.129	\$ 1.898.870	23%	\$ 353.741	
Santo Domingo	\$ 3.761.707	\$ 4.621.729	23%	\$ 860.022	
Orellana	\$ 1.368.641	\$ 1.663.851	22%	\$ 295.210	

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Para el año 2021, Zamora Chinchipe por reiterada ocasión se considera una de las provincias que ha ejercido una variación recaudatoria positiva. Seguido se encuentra Sucumbíos con un 26%, Santa Elena con 23%, Santo Domingo 23% y Orellana 22%. Según el análisis por provincia, se determinó que, en este período, todas las provincias incrementaron su valor recaudatorio en relación a los valores recaudado en el año 2020, considerándose un año pandémico, no obstante, la efectividad recaudatoria por

parte de la administración tributaria y la responsabilidad del cumplimiento tributario por parte de los contribuyentes fue oportuno.

Variación recaudatoria nacional del IPVM

Una vez analizado el comportamiento recaudatorio por provincia, se presenta el análisis de variaciones que protagonizaron año tras año las recaudaciones totales por Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre.

A continuación, se presenta un gráfico, donde se evidencian los valores totales de recaudación correspondientes a los años de estudio.

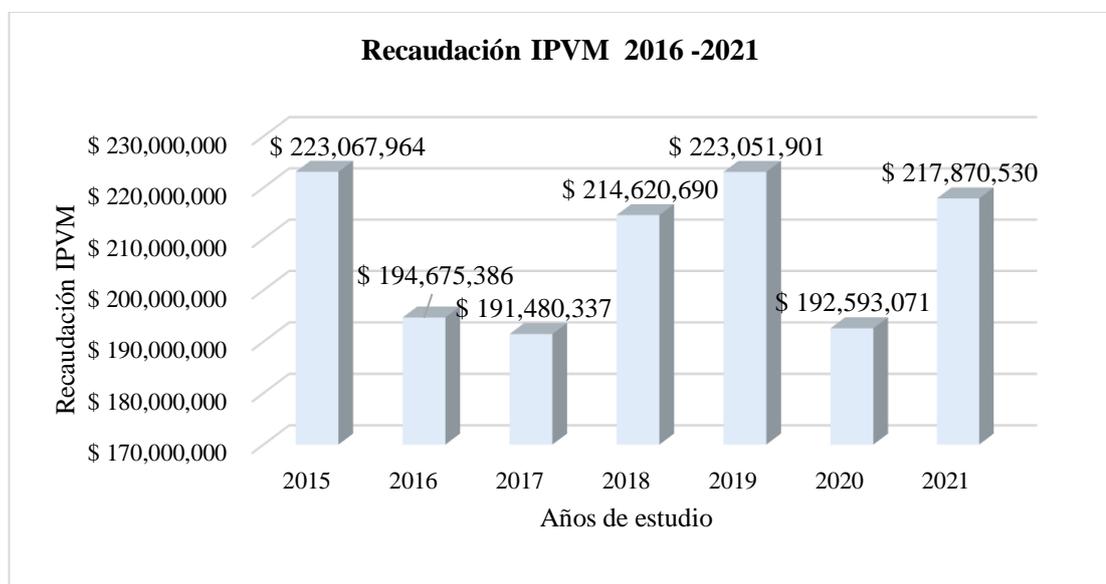


Gráfico 3. Recaudación IPVM período 2016 - 2021

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2021a)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Muchos son los factores que puede incidir en el incremento o disminución recaudatoria, eventos como: la variación de contribuyentes en el SRI, el incumplimiento de responsabilidades tributarias, reformas tributarias, desastres naturales, incluso el escenario pandémico por el cual aún atraviesa la sociedad desde el 2020, la misma que ha ocasionado una baja económica en la mayoría de los sectores. Según la entrevista realizada a un representante de la administración tributaria SRI, mencionó que evidentemente dichos factores inciden en el nivel recaudatorio, en el caso de la pandemia, la reactivación económica fue a la par con la recaudación

tributaria, es decir, cuando la economía de un país acoge una recaída, la cantidad recaudatoria de impuestos en general también disminuye.

A continuación, se presenta el número de contribuyentes del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados de transporte terrestre.

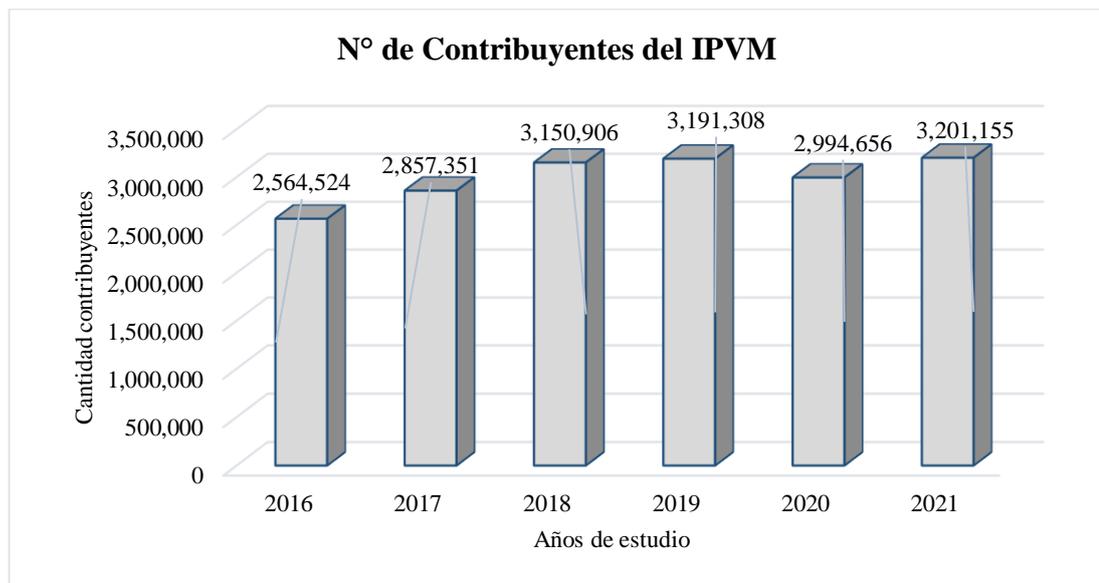


Gráfico 4. Cantidad de contribuyentes del IPVM

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2021d)

Elaborado por: Iza, A. (2021)

En virtud que el desarrollo metodológico de la presente investigación se realizó en los primeros días de enero del 2022, las cifras correspondientes al número de vehículos matriculados en el año 2021 aún no se evidenciaron en la página oficial de la Agencia Nacional de Tránsito (ANT).

A continuación, se presenta una tabla con información del número de vehículos matriculados en los años 2016-2020.

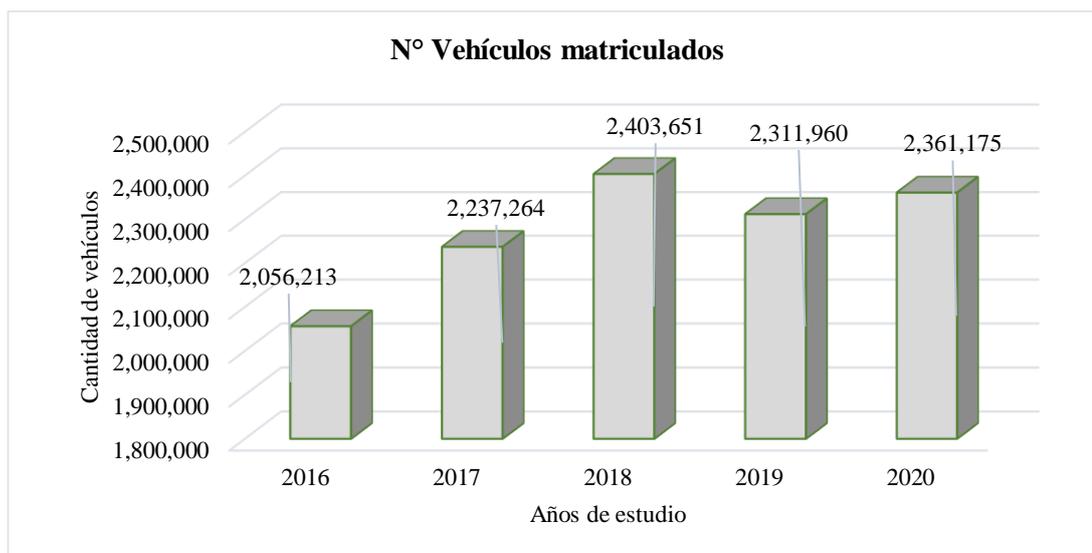


Gráfico 5. Cantidad de vehículos matriculados

Fuente: Instituto Nacional de Estadística y Censo (2021)

Elaborado por: Iza A. (2021)

Con el fin de dar cumplimiento al objetivo número dos, con respecto a la determinación de variaciones recaudatorias año tras año durante el período de estudio, se consideró la aplicación del indicador Porcentaje de Variación Recaudatoria (PVR). Para una mejor apreciación, se presenta a manera de ejemplo la variación recaudatoria del año 2016 en relación al año anterior y se presenta como sigue:

$$\% \text{ de Variación Recaudatoria} = \frac{\text{Recaudación 2016} - \text{Recaudación 2015}}{\text{Recaudación 2015}} * 100$$

$$PVR_{2016} = \frac{\$ 194.675.386 - \$ 223.067.964}{\$ 223.067.964} * 100$$

$$PVR_{2016} = -13\%$$

Tabla 49. Variaciones recaudatorias IPVM 2016-2021

Período	Variación	
	Porcentual	Absoluta
2016	-13%	\$ -28.392.577
2017	-2%	\$ -3.195.049
2018	12%	\$ 23.140.353
2019	4%	\$ 8.431.211
2020	-14%	\$ -30.458.830
2021	13%	\$ 25.277.459

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Evidentemente, en los años 2016, 2017 y 2020 surgió una disminución recaudatoria por Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM); por otro lado, en los años 2018, 2019 y 2021 existió un incremento recaudatorio. En el año 2017, pese a que el número de contribuyentes y vehículos incrementó, existió una disminución recaudatoria menor al valor recaudado en el año 2016, año que protagonizó el sismo del 16 de abril; en cambio, en el año 2018, el número de contribuyentes y el número de vehículos matriculados tuvo un incremento; en el caso del valor recaudatorio, este tuvo una variación positiva del 12%, es decir, en el año 2018 se recaudó más que en el año 2017. En el año 2019, disminuyó el número de vehículos matriculados e incrementó el número de contribuyentes, la cantidad recaudatoria por su parte también tuvo un incremento del 4%.

Para el año 2020, año donde inició la pandemia por Covid-19, la cantidad de contribuyentes disminuyó, pero el número de vehículos matriculados incrementó, la cantidad recaudatoria por su parte disminuyó en un 14% en relación al valor recaudado en el año 2019. En el año 2021, existió una variación recaudatoria del 13%, es decir, reflejó una recaudación con un valor superior al recaudado en el año 2020, también el número de contribuyentes por el IPVM incrementó a 3.201.155, siendo esta cantidad mayor a las reflejadas durante los años 2016-2020.

Cumplimiento de metas recaudatorias del IPVM

Con la finalidad de cumplir con el tercer objetivo de estudio, se aplicó el indicador Porcentaje de Cumplimiento Recaudatorio (PCR), el mismo que permitió identificar la fracción recaudada con respecto a los valores proyectados anualmente por la administración tributaria.

La aplicación del indicador como en el caso del año 2016, engloba el tratamiento para el resto de los años, la demostración se presenta a continuación:

$$PCR_{2016} = \frac{\text{Recaudación real del IPVM 2016}}{\text{Meta de recaudación del IPVM 2016}} * 100$$

$$PCR_{2016} = \frac{\$194.675.386}{\$226.641.094} * 100$$

$$PCR (2016) = 86\%$$

Tabla 50. Cumplimiento de metas recaudatorias IPVM período 2016 -2021

Año	Recaudación real	Meta Recaudatoria	% Cumplimiento
2016	\$ 194.675.386	\$ 226.641.094	86%
2017	\$ 191.480.337	\$ 226.641.094	84%
2018	\$ 214.620.690	\$ 210.362.727	102%
2019	\$ 223.051.901	\$ 238.091.365	94%
2020	\$ 192.593.071	\$ 152.992.694	126%
2021	\$ 217.870.530	\$ 249.995.589	87%

Elaborado por: Iza, A. (2021)

En base a los resultados de aplicar el indicador Porcentaje de Cumplimiento Recaudatorio (PCR), se determinó que la recaudación tributaria correspondiente al año 2016 cumplió únicamente en un 86% la meta recaudatoria; la recaudación del 2017 cumplió con el 87% del valor proyectado; para el año 2018 la recaudación real fue mucho mayor que la meta planteada; en el 2019 se cumplió con un 94% de la recaudación planificada; para el 2020 la meta recaudatoria fue alcanzada, incluso fue mayor, esto fue con un cumplimiento del 126%; finalmente, para el año 2021 el porcentaje de cumplimiento recaudatorio fue del 87%.

Considerando un rango de semaforización, en donde el cumplimiento de metas recaudatorias mayor al 80% sea aceptable, todos los valores recaudados desde el año 2016 hasta el 2021 en relación a la meta planteada para cada año por la administración tributaria, se consideran aceptables a pesar de que no se cumplieron totalmente en algunos años. Además, mediante la entrevista realizada a un representante de la administración tributaria SRI, mencionó que el cumplimiento de la meta recaudatoria no depende únicamente de la administración tributaria, sino también de cada contribuyente en cumplir de manera oportuna con las responsabilidades tributarias.

Participación del IPVM en relación a la recaudación total de impuestos nacional

En este caso, con el fin de cumplir el cuarto objetivo de estudio, una vez más se hace uso del indicador Porcentaje de Participación Recaudatoria (PPR) y con ello

determinar la participación del Impuesto a la propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre en relación a la recaudación total bruta por impuestos.

$$\% \text{ Participación Recaudatoria} = \frac{\text{Total recaudación IPVM}}{\text{Total recaudación Nacional}} * 100$$

Para una mejor apreciación de los resultados, se presenta de manera ilustrativa la aplicación del indicador y para su demostración de aplicó valores correspondientes al año 2016.

$$PPR_{2016} = \frac{\$194.675.386}{\$13.387.527.662} * 100$$

$$PPR_{2016} (\text{Pichincha}) = 1\%$$

Tabla 51. Participación recaudatoria IPVM período 2016-2021

Año	Recaudación IPVM	Recaudación total de Impuestos	% Participación IVM
2016	\$ 194.675.386	\$ 13.387.527.662	1%
2017	\$ 191.480.337	\$ 13.679.642.541	1%
2018	\$ 214.620.690	\$ 15.145.071.320	1%
2019	\$ 223.051.901	\$ 14.268.843.174	2%
2020	\$ 192.593.071	\$ 12.382.206.626	2%
2021	\$ 217.870.530	\$ 13.976.157.529	2%

Elaborado por: Iza, A. (2021)

Los resultados reflejan que el Impuesto a la propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) en los años 2016, 2017 y 2018 tuvieron una participación del 1% y en los años 2019, 2020 y 2021 ejercieron una participación del 2% en relación a la recaudación total bruta por impuestos. Es razonable, identificar como baja aquellas aportaciones, pero en términos monetarios es inverosímil la cantidad de dólares que administra el Estado.

4.2 Fundamentación de las preguntas de investigación

¿Cuáles son las provincias que tienen un aporte mayor en la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre durante los períodos de estudio?

Mediante la aplicación del indicador Porcentaje de Participación Recaudatoria (PPR), se determinó que, las provincias que tuvieron mayor participación recaudatoria durante el año 2016 fueron: Pichincha, Guayas y el correspondiente a domicilio no asignado; durante el período 2017-2021, Pichincha, Guayas y Azuay, fueron las provincias que en reiteradas ocasiones tuvieron mayor participación recaudatoria, esto tanto en el análisis por Zonas como el realizado en relación al total recaudado en cada año. El valor en conjunto por recaudación correspondiente a las 3 provincias mencionadas, suman una aportación recaudatoria de más del 50%.

¿Existen fluctuaciones significativas en cuanto a la Recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre antes y durante la pandemia?

En base al tratamiento aplicado en los valores recaudatorios correspondientes a cada provincia y a los totales recaudados en cada período de estudio, se determinó que en el año 2016 la provincia que mayor variación tuvo fue Galápagos con un 3%; en el 2017 fue Manabí, la misma que incrementó su recaudación en un 43%; para el 2018 la provincia con mayor variación fue Cotopaxi con un 44%; la mayor variación en el año 2019 fue correspondiente a domicilio no asignado con un incremento recaudatorio del 86%; en el año 2020, todas las variaciones fueron negativas, es decir, todas las provincias recaudaron menos que el año 2019. Finalmente, en el año 2021, la variación con mayor peso fue correspondiente a Zamora Chinchipe con una variación positiva del 32%.

¿Se cumplen las metas recaudatorias del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre, impuestas por la administración tributaria durante los períodos de estudio?

Mediante la aplicación del indicador Porcentaje de Cumplimiento Recaudatorio (PCR), se determinó que, las metas establecidas para cada año de estudio se cumplen en porcentajes mayores al 80%. Para el año 2017 el porcentaje de cumplimiento es menor que del año 2016, pese a que la meta recaudatoria fue la misma para los dos años. En otro escenario, en los años 2018 y 2020 la recaudación real supera al valor de la meta.

¿Cuál es la participación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) en relación a la recaudación tributaria total en el Ecuador durante el período 2016 - 2021?

A raíz de la aplicación del indicador Porcentaje de Participación Recaudatoria (PPR), se determinó que, por un lado, la recaudación por Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre en los años 2016,2017,2018 tuvieron una participación recaudatoria del 1% en el total recaudado por impuestos en el Ecuador, y por otro, los años 2019, 2020 y 2021 protagonizaron una participación recaudatoria del 2%.

4.3 Limitaciones del estudio

Dado que se aplicó el análisis a la información accesible puesta a disposición por las páginas oficiales, principalmente por el Servicio de Rentas Internas, surgió la necesidad de realizar un acercamiento presencial a las oficinas del SRI con el fin de confirmar la veracidad de la información que se utilizó para desarrollar el presente trabajo investigativo, aquel acercamiento tomó tiempo para receptar una respuesta.

En otra instancia, el trabajo investigativo se moldeó como nueva en la variedad de investigaciones tributarias, es decir, se consideró un tema investigativo aislado a lo que generalmente tratan los demás autores dentro de esta área, en tal razón, para los antecedentes investigativos se encontró información limitada, pero mediante resultados emitidos por el Servicio de Rentas Internas se logró la continuidad de la investigación.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones

El desarrollo del trabajo investigativo en base al cumplimiento de los objetivos permite a la investigadora presentar las siguientes conclusiones:

La recaudación por Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre correspondiente a: Pichincha, Guayas y el denominado “domicilio no asignado” tuvieron mayor participación recaudatoria durante el año 2016. En el caso de los años 2017, 2018, 2019, 2020 y 2021, la mayor recaudación correspondió a las provincias: Pichincha, Guayas y Azuay. Por la cantidad significativa de superficie territorial y número de habitantes que posee cada una de las provincias, es razonable que la mayor parte recaudatoria provenga de aquellas provincias, además, la recaudación en conjunto de Pichincha, Guayas y Azuay resulta una aportación recaudatoria mayor al 50%.

En dirección al cumplimiento del objetivo 2, se concluye que, en el año 2016, la provincia que mayor recaudación tuvo en relación al año anterior fue Galápagos con una variación positiva del 3%; en el 2017 fue Manabí con un 43%; en el 2018 fue Cotopaxi con un 44%; en el 2019 correspondió a Domicilio No Asignado con un incremento recaudatorio del 86%; por el contrario, en el año 2020, todas las provincias asumieron una variación recaudatoria negativa. En otro escenario, en el año 2021, Zamora Chinchipe protagonizó una variación positiva del 32%. Aquellos resultados, permiten argumentar que independientemente del tamaño de cada una de las provincias, la eficiencia recaudatoria por parte de la administración tributaria y el cumplimiento oportuno de los contribuyentes son uno de los determinantes que permiten una óptima recaudación durante un período.

Haciendo alusión a los valores totales recaudados por Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre, por un lado, los años 2016, 2017 y 2020 sufrieron un declive recaudatorio, y por otro, los años 2018, 2019 y 2021 protagonizaron un incremento.

Las metas de recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre establecidas por la administración tributaria, se cumplen y sobrepasan la meta en los años 2018 y 2020. En los demás años de estudio, el cumplimiento recaudatorio oscila en un 84% a 94%, aquel rango es aceptable para la administración tributaria, en virtud de que, el cumplimiento de las metas no depende únicamente por su parte en estimular y fomentar el cumplimiento de responsabilidades tributarias, sino también depende del sujeto pasivo en cumplirlas.

La participación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre en la recaudación total de impuestos en el Ecuador, en los años 2016, 2017, 2018 fue del 1%, en los años 2019, 2020 y 2021 fue del 2%. Es evidente una baja participación, no obstante, contribuye al total recaudado por impuestos directos en el Ecuador, además aquellos porcentajes representan un valor considerable de más de 150 millones.

5.2 Recomendaciones

Luego de plasmar las conclusiones y desde la óptica del trabajo investigativo desarrollado, con dirección a la administración tributaria se recomienda, fomentar estrategias que permitan mejorar la cultura tributaria mediante la difusión permanente de información a través de las plataformas digitales, capacitaciones y otros medios con el fin de promover el pago oportuno del impuesto por parte del sujeto pasivo y cumplir con uno de sus objetivos estratégicos que es incrementar la recaudación.

Además, se recomienda fortalecer los sistemas de información digital tributaria proporcionando actualizaciones necesarias a las estadísticas generales de recaudación en los casos de las bases de datos que aún se encuentran sujetas a revisión con el fin de evitar inconvenientes al momento de extraer información especialmente para su aplicación en temas investigativos.

En otro panorama, considerando que la pandemia afectó a las actividades económicas y provocó en algunos casos el pago tardío de los impuestos, se recomienda a la

administración tributaria incluir determinados factores externos como la pandemia dentro de la planificación o proyección en la recaudación de impuestos con el fin de prever la disminución recaudatoria y el grado del cumplimiento de las metas.

También, las diferentes direcciones zonales deberían realizar un control tributario mediante el seguimiento a los contribuyentes que en reiteradas ocasiones incurren al incumplimiento tributario, con el fin de disminuir el nivel de mora tributaria por el incumplimiento del pago oportuno del Impuesto a los Vehículos Motorizados (IVM).

Considerando que el pago oportuno por parte de los contribuyentes permite lograr una eficiente distribución del ingreso, en dirección a los ciudadanos como sujetos pasivos del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados, se recomienda que eviten pagar más de lo debido, mediante el cumplimiento a tiempo de las obligaciones como la cancelación del mencionado impuesto.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Alma, C., John, S., & Jemay, M. (2017). Naturaleza y sociedad: Relaciones y tendencias desde un enfoque eurocéntrico. *Revista Luna Azul*, 44, 348–371. <https://doi.org/10.17151/luaz.2017.44.21>
- Amoroso, X., Andino, M., Arauz, A., Carrasco, C., Carvajal, S., Gori, E., Jácome, H., Jiménez, J., Long, G., Muñoz, P., & Olivia, N. (2015). *La nueva Economía en la nueva constitución*. <https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfresco-internet/descargar/afc0e31c-4fff-4487-bf44-338af2db5fc1/LaNuevaEconomia.pdf>
- Andino, M. (2009). Hacia un nuevo sistema de imposición directa - El Impuesto a la Renta para el Ecuador: un sistema distributivo. *Fiscalidad*, 3, 105–150. <https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfresco-internet/descargar/7085fa9b-7e56-45d0-9505-b6b669f0587d/F3.4.pdf>
- Aragón, A. (2013). Taller: Metodología de la Investigación en PYMES. *Faedpyme*, 1–21. https://www.aui.org/reunion_internacional/web/ponencias/Ponencia_Antonio_Aragon_Sanchez.pdf
- Arévalo, G. (2014). Ecuador: economía y política de la revolución ciudadana, evaluación preliminar. *Apuntes CENES*, 33(58), 109–134. <http://www.scielo.org.co/pdf/cenes/v33n58/v33n58a05.pdf>
- Arias, F. (2012). *El proyecto de investigación. Introducción a la metodología científica* (sexta ed.). Editorial Episteme. https://www.researchgate.net/profile/Fidias-Arias-Odon/publication/301894369_EL_PROYECTO_DE_INVESTIGACION_6a_EDICION/links/572c1b2908ae2efbdfdbde004/EL-PROYECTO-DE-INVESTIGACION-6a-EDICION.pdf
- Asamblea Nacional. (2019a). *Código Tributario [CT]*. Registro Oficial Suplemento 38 de 14-jun.-2005. <https://www.studocu.com/ec/document/universidad-tecnica->

de-machala/derecho-tributario/codigo-tributario-norma-juridica/10797658

Asamblea Nacional. (2019b). *Ley de Reforma Tributaria [LRT]*. Registro Oficial Suplemento 325 de 14-may-2001. <https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfresco-internet/descargar/9468c90f-5e97-4f8b-9bd8-32eb003ac4f5/Ley+Org%E1nica+de+Simplificaci%F3n+y+Progresividad+Tributaria+-+%FAltima+actualizaci%F3n+31+de+diciembre+de+2019.pdf>

Asamblea Nacional. (2019c). *Ley Orgánica de Simplificación y Progresividad Tributaria [LOSPT]*. Registro Oficial Suplemento 111 de 31-dic-2019. <https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfresco-internet/descargar/9468c90f-5e97-4f8b-9bd8-32eb003ac4f5/Ley+Org%E1nica+de+Simplificaci%F3n+y+Progresividad+Tributaria+-+%FAltima+actualizaci%F3n+31+de+diciembre+de+2019.pdf>

Asamblea Nacional. (2021). *Constitución de la República del Ecuador*. Registro Oficial 449 de 20-oct.-2008. <https://bde.fin.ec/wp-content/uploads/2021/02/Constitucionultimodif25enero2021.pdf>

Ayala, P., Gómez, J. C., & Pico, A. L. (2020). Los impuestos directos e indirectos y su incidencia en el crecimiento económico en el Ecuador. *Identidad Bolivariana-Revista Semestral*, 4(2), 1–18. <https://doi.org/https://doi.org/10.37611/IB4oI2103-128>

Bedoya, A., & Vásquez, B. (2010). Entendiendo la Moral Tributaria en Ecuador. *Fiscalidad. Revista Institucional Del Servicio de Rentas Internas*, 5, 92–132. <https://repositorio.flacsoandes.edu.ec/bitstream/10469/3873/1/REXTN-F05-03-Bedoya.pdf>

Bernal, C. A. (2010). *Metodología de investigación: administración, economía, humanidades y ciencias sociales* (F. Palma (ed.); tercera ed). Pearson educación. <https://www.pdfdrive.com/metodología-de-la-investigación-3era-edición-bernal-e39289351.html>

- Blacio, R. (2011). El tributo en el Ecuador. *Revista de La Facultad de Derecho de México*, 61(255), 201–214.
<https://doi.org/http://dx.doi.org/10.22201/fder.24488933e.2011.255.30250>
- Bolaños, L. del C. (2017). Justicia tributaria como principio constitucional en el Estado social de derecho. *Revista de Derecho*, 48, 54–82.
<http://dx.doi.org/10.14482/dere.44.7167%0Ahttps://www.redalyc.org/pdf/851/85152301004.pdf>
- Campos, M. A. G., Radwan, A. R. A., & Melo, J. M. P. (2018). El sistema tributario y su impacto en la Economía Popular y Solidaria en el Ecuador. *Unianandes Episteme: Revista de Ciencia, Tecnología e Innovación*, 5(1), 38–53.
<https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=6756345>
- Casares, E., Garcías, M., Ruiz, L., & Horacio, S. (2015). Distribución del ingreso, impuestos y transferencias en México. Un análisis de equilibrio general aplicado. *El Trimestre Económico*, LXXXII(327), 523–558.
<http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=31342334002>
- Celin, P., Ana, A., Margarita, A., & Verónica, A. (2020). Análisis a la política tributaria del sector automotriz de la provincia de Chimborazo. *Revista Científica Dominio de Las Ciencias*, 6(2), 464–483.
<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/7491416.pdf>
- Centro de Desarrollo de la OCDE. (2020). Impacto financiero del COVID-19 en Ecuador: desafíos y respuestas. *Making Development Happen*, 6, 1–21.
<https://www.oecd.org/dev/Impacto-financiero-COVID-19-Ecuador.pdf>
- CEPAL. (2015). *Desigualdad, concentración del ingreso y tributación sobre las altas rentas en América Latina* (J. P. Jiménez (ed.); CEPAL).
https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/37881/S1420855_es.pdf

- Coello, J. del C., Miranda, W. B., & Orellama, M. N. (2021). Evasión tributaria y su incidencia sobre el IVA. Caso PYMES comerciales del Cantón Machala. *Digital Publisher*,6(3),174–187.
https://www.593dp.com/index.php/593_Digital_Publisher/article/view/560/677
- Constante, W., Nuñez, J., & Velásquez, J. (2021). *Marco Maestro de Muestreo Enero 2021* (F. Céspedes (ed.)). [https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/EMPLEO/2021/Enero-2021/202101_SIEH_Marco Maestro de Muestreo.pdf](https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/EMPLEO/2021/Enero-2021/202101_SIEH_Marco_Maestro_de_Muestreo.pdf)
- Cruz, X. (2020). Salud laboral frente a la pandemia del COVID-19 en Ecuador. *Medi Sur. Revista En Internet*, 18(3), 507–511.
<http://medisur.sld.cu/index.php/medisur/article/view/4713/3157>
- Cuesta, M., & Jara, X. (2019). ¿Quién debe pagar impuestos? Un análisis de microsimulación para el impuesto a la renta de personas naturales en el Ecuador. *RevistaEconomía*,69(110),25–37.
<https://doi.org/10.29166/economia.v69i110.2040>
- Cuestas, M. L., & Minassian, M. L. (2020). COVID-19: Impact of a pandemic. *Revista ArgentinadeMicrobiologia*,52(3),167–168.
<https://doi.org/10.1016/j.ram.2020.09.003>
- Delgado, A., Carreño, N., & Zambrano, M. (2017). Los beneficios tributarios y su incidencia en la reactivación económica de Manabí, Ecuador, luego del terremoto del 16 de abril de 2016. *Revista de Ciencias Sociales y Humanas*, 26, 235–252.
<http://scielo.sld.cu/pdf/eyd/v163n1/0252-8584-eyd-163-01-e12.pdf>
- Dirección Nacional de Planificación y Gestión Estratégica. (2016). *Informe de gestión enero-diciembre 2016*. <https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfresco-internet/descargar/b85fe4d8-386e-4149-888e-6127189bc0ae/INFORME+DE+LABORES+A%D1O+2016.pdf>

- Enríquez, C. (2021). La pandemia impactó en la venta de buses y automóviles en el país. *Revista Líderes*, 4. <https://www.revistalideres.ec/lideres/pandemia-impacto-venta-buses-automoviles.html>
- Gakenheimer, R. (1998). Los problemas de la movilidad en el mundo en desarrollo. *Revista Latinoamericana de Estudios Urbano-Regionales (Santiago)*, 24(72), 33–52. <https://doi.org/http://dx.doi.org/10.4067/S0250-71611998007200002>
- Hermida, C. (2020, September 17). *Infraestructuras de movilidad en el contexto del COVID-19. Oportunidades y riesgos. Seminario Temático Infraestructuras Urbanas 3*. Cuenca. <https://www.youtube.com/watch?v=dP4YgkzDn8s>
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (2021). *Anuario de Estadísticas de Transporte 2020*. https://www.ecuadorencifras.gob.ec/documentos/web-inec/Estadisticas_Economicas/Estadistica%20de%20Transporte/2020/2020_AN ET_PPT.pdf
- Lamanna, T. (2000). Análisis de incidencia impositiva de los impuestos directos en Venezuela 1988-1997. *Revista Venezolana de Análisis de Coyuntura*, 6(2), 309–339. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=36460212>
- Levin, R. I., & Rubin, D. S. (2004). *Estadística para administración y economía* (G. T. Mendoza (ed.); Séptima ed). Pearson Educación de México. <https://profefily.com/wp-content/uploads/2017/12/Estadística-para-administración-y-economia-Richard-I.-Levin.pdf>
- López, A., Martínez, C., Mangas, M., & Paparas, R. (2016). *Finanzas públicas y política fiscal: Conceptos e interpretaciones desde una visión argentina* (UNGS). Argentina S. A. <https://ediciones.ungs.edu.ar/wp-content/uploads/2020/03/9789876302357-completo.pdf>
- Marques, L. (2000). Modelos Dinâmicos com Dados em Painel: revisão de literatura. *Working Papers*, 1–82. <http://wps.fep.up.pt/wps/wp100.pdf>

- Matus, M. (2014). Tensiones normativas en torno a la incorporación de impuestos en la regulación ambiental. *Ius et Praxis*, 20(1), 163–197. <https://doi.org/10.4067/S0718-00122014000100007>
- Mayer-Serra, C. E. (2014). How to collect more taxes without spending more efficiently? On the difficulties of increasing the tax burden in Mexico. *Revista Mexicana de Ciencias Políticas y Sociales*, 59(220), 147–190. [https://doi.org/10.1016/s0185-1918\(14\)70804-9](https://doi.org/10.1016/s0185-1918(14)70804-9)
- Mejía, O., Pino, R., & Parrales, C. (2019a). Políticas tributarias y la evasión fiscal en la República del Ecuador. Aproximación a un modelo teórico. *Revista Venezolana de Gerencia*, 24, 1–15. <https://www.produccioncientificaluz.org/index.php/rvg/article/view/30169/31186>
- Mejía, O., Pino, R., & Parrales, C. (2019b). Políticas tributarias y la evasión fiscal en la República del Ecuador. Aproximación a un modelo teórico. *Revista Venezolana de Gerencia*, 88, 1147–1165. <https://www.produccioncientificaluz.org/index.php/rvg/article/view/30169/31186>
- Mendoza, W., García, C., Morán, J., & Muñiz, G. (2018). Las Finanzas Publicas en el Ecuador y su incidencia en la economía del país. *Dominio de Las Ciencias*, 4(4), 284–307. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6870900.pdf>
- Miler, S. T. (2011). Clases y tipos de Investigación Científica. *Revista de Actualización Clínica*, 9, 621–624. <https://es.scribd.com/document/398282201/Tipos-de-investigacion-cientifica-pdf>
- Ministerio de Economía y Finanzas. (2019). *Justificativo Proforma*. 65. <https://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/2019/10/Justificativo-Ingresos-Gastos-2020.pdf>
- Noboa, G. (2010). *Reglamento del Impuesto anual a los Vehículos Motorizados*

[RIVM] (No. 2001–41). Registro Oficial 460. <https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfresco-internet/descargar/94ba528f-bca6-4edd-b5a3-6f184ac98795/Reglamento+a+la+Ley+del+IPVM.pdf>

Ortega, M. (2020). Efectos del Covid-19 en el comportamiento del consumidor: Caso Ecuador. *Retos. Revista de Ciencias de La Administración y Economía*, 10(20), 233–247. <https://doi.org/https://doi.org/10.17163/ret.n20.2020.03>

Paz, J., & Cepeda, M. (2016). *Drama y mito: Los Impuestos en la Historia del Ecuador*. <http://www.historiaypresente.com/hyp/wp-content/uploads/2016/11/drama-mito-impuestos.pdf>

Paz, J., & Cepeda, M. (2018). *Historia de los impuestos en Ecuador: Visión sobre el régimen impositivo en la historia económica nacional* (Primera ed). Servicio de Rentas internas. <http://www.historiaypresente.com/hyp/wp-content/uploads/2016/11/Historia-Impuestos-Ecuador.pdf>

Pinilla, D. E., Jimenez, J. D. D., & Montero, R. (2014). Descentralización fiscal en América Latina. Impacto social y determinantes. *Investigacion Economica*, 73(289), 79–110. <https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S0185166715300047>

Quishpe, G., Ayaviri, D., Villa, M., & Velarde, R. (2020). Comercio informal en ciudades intermedias del Ecuador: Efectos socioeconómicos y tributarios/ Informal trade in intermediate cities of Ecuador: Socioeconomic and tax effects. *Revista de Ciencias Sociales*, XXVI, 207–229. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=28063519016>

Rangel, C. (2002). Recursos tributarios para un sistema de gobierno multi-nivel. *Provincia*, 8, 7–39. <https://www.redalyc.org/pdf/851/85152301004.pdf>

Rodríguez, R. (1982). *Derecho Fiscal* (Segunda ed). Universidad Nacional Autónoma de México. <https://derechomexicano.com.mx/wp->

content/uploads/2017/11/derecho_fiscal_-_raul_rodriguez_lobato.pdf

Rodríguez, E. L. (2014). Tributación de pequeños contribuyentes y regímenes simplificados en Colombia. *Revista de Derecho Privado*, 51, 1–14. <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=360033222006>

Salto, M. (2016). Los principios generales del derecho tributario según la Constitución del Ecuador. *Revista Caribeña de Ciencias Sociales*, 11(2016_05), 61–67. <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6128116.pdf>

Sánchez, J., Esparza, F., Gaibor, I., & Barba, M. (2020). La evasión tributaria originada en el uso de comprobantes de venta. *KnE Engineering*, 2020, 149–163. <https://doi.org/10.18502/keg.v5i2.6231>

Sánchez, L. (2018). Las matrices o tablas de doble entrada : una aplicación práctica en las investigaciones de diseño. *De Los Métodos y Las Maneras*, 1(3), 107–112. <https://core.ac.uk/download/pdf/289121173.pdf>

Santiago. (2021). *Panorama Fiscal en América Latina y el Caribe* (CEPAL (ed.)). https://www.cepal.org/sites/default/files/publication/files/46808/S2100170_es.pdf

Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo. (2012). *Proceso de desconcentración del Ejecutivo en los niveles administrativos de planificación* (W. Simbaña (ed.); Primera ed). https://www.planificacion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/10/Folleto_informativo-Desconcentracion2012.pdf

Servicio de Rentas Internas. (2016). *Recaudación por impuesto, provincia y cantón 2016*. [https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfresco-internet/descargar/924d1afe-6872-4486-a59f-3fdcef9cc0cb/Recaudaciónporimpuesto%2Cprovincia y cantón_2016.xlsx](https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfresco-internet/descargar/924d1afe-6872-4486-a59f-3fdcef9cc0cb/Recaudaciónporimpuesto%2Cprovincia%20y%20cantón_2016.xlsx)

Servicio de Rentas Internas. (2017). *Recaudación por impuesto, provincia y cantón 2017*. <https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfresco->

internet/descargar/bbfac027-6061-4526-8594-5a6e463a0815/Recaudaciónpor impuesto%2Cprovincia y cantón_2017.xlsx

Servicio de Rentas Internas. (2018). *Recaudación por impuesto, provincia y cantón 2018*.https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfresco-internet/descargar/ca15d165-f95f-48cf-ba09-90741fc0825b/Recaudaciónpor impuesto%2Cprovincia y cantón_2018.xlsx

Servicio de Rentas Internas. (2019). *Recaudación por impuesto, provincia y cantón 2019*.https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfresco-internet/descargar/bd8230cb-095f-4ad7-87cb-767c345c568e/Recaudaciónpor impuesto%2Cprovincia y cantón_2019.xlsx

Servicio de Rentas Internas. (2020). *Recaudación por impuesto, provincia y cantón 2020*.https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfresco-internet/descargar/dfd849e4-15a3-4efe-ba54-ae4017d5d8c1/Recaudaciónpor impuesto provincia y cantón_Dic2020.xlsx

Servicio de Rentas Internas. (2021a). *Estadísticas Generales de recaudación SRI*.
<https://www.sri.gob.ec/estadisticas-generales-de-recaudacion-sri#período>

Servicio de Rentas Internas. (2021b). *Información general*.
<https://www.sri.gob.ec/informacion-general>

Servicio de Rentas Internas. (2021c). *Matriculación vehicular*.
<https://www.sri.gob.ec/matriculacion-vehiculos>

Servicio de Rentas Internas. (2021d). *Recaudación por impuesto, provincia y cantón 2021*.https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfresco-internet/descargar/0dd6e4aa-f41b-444f-8dd6-80643efd6b72/Recaudaciónpor impuesto provincia y cantón_Dic2021.xlsx

Servicio de Rentas Internas. (2021e). *Tasas de interés por Mora Tributaria*.
<https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfresco-internet/descargar/ba8734a8-8ef9-431b-95d0-884c2704bf18/Tasa de Interés por>

mora tributaria 4 trimestre 2021.pdf

Servicio de Rentas Internas. (2022). *Impuesto a los Vehículos Motorizados*.
<https://www.sri.gob.ec/impuesto-a-los-vehiculos-motorizados>

Strada, J., & Velarde, R. (2021). *Progresividad Tributaria en América y Europa: Entre la crisis de 2008 y la pandemia de 2020*. <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/argentinien/18035.pdf>

Ubaldo, M., & Acosta, Z. (2015). Fuentes de información para la recolección de información cuantitativa y cualitativa. *Universidad Nacional San Luis Gonzaga de Ica*, 2, 1–20. <https://docs.bvsalud.org/biblioref/2018/06/885032/texto-no-2-fuentes-de-informacion.pdf>

Vega, F., Brito, L., Apolo, N., & Sotomayor, J. (2020). Influencia de la recaudación fiscal en el valor agregado bruto de los cantones de la provincia de El Oro (Ecuador), para el periodo 2007-2017. *Revista Espacios*, 41(15), 15–28. <https://www.revistaespacios.com/a20v41n15/a20v41n15p15.pdf>

ANEXOS

A1

Ambato, 13 de diciembre de 2021

Ing. Tarquino Patiño Espín

DIRECTOR ZONAL 3 DEL SERVICIO DE RENTAS INTERNAS

Presente

De mi consideración:

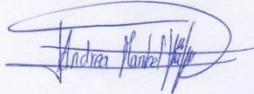
Yo, **Andrea Maribel Iza Criollo** portadora de la cédula de ciudadanía **180533836-3** estudiante de la **Universidad Técnica de Ambato**, solicito a usted de la manera más cordial y por su digno intermedio al responsable del mismo, se me brinde la siguiente información:

1. Número Total de contribuyentes correspondientes al Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre en los años 2016,2017,2018,2019,2020, 2021.
2. Recaudación total del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre total (en dólares) en los años 2016,2017,2018,2019,2020, 2021.
3. Metas de recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre (en dólares) proyectadas por el Servicio de Rentas Internas para los años 2016,2017,2018,2019,2020, 2021.

La información solicitada anteriormente, es únicamente con fines investigativos, ante la presente, adjunto un certificado de matrícula y la resolución de aprobación del tema de proyecto de investigación, los mismos que pone en constancia lo solicitado.

Esperando su favorable atención que brindará, anticipo mi más sincero agradecimiento.

Atentamente,



Iza Criollo Andrea Maribel

C.I. 180533836-3

CELULAR: 0993299212

CORREO ELECTRÓNICO: aiza8363@uta.edu.ec

SRI SERVICIO DE RENTAS INTERNAS
SECRETARÍA ZONAL 3
1-180-1-20 2104 4521

PRESENTADO HOY: 13 DIC. 2021

RECIBIDO POR: [Firma]

FECHA: 16.08

CCD	HOJAS	CARPETAS	SOBRES	DISK/CD'S	OTROS
	4			1	



DIRECCIÓN ZONAL 3
SERVICIO DE RENTAS INTERNAS

SRI SECRETARÍA ZONAL 3
FRANKLIN ALARCÓN
RECAUDACIÓN 29/12/2021

OFICIO N° 118012021OPLN005843
TRÁMITE N° 118012021044521
SOLICITANTE: IZA CRIOLLO ANDREA MARIBEL
CÉDULA: 1805338363
ASUNTO: Se atiende petición

Señorita
IZA CRIOLLO ANDREA MARIBEL
Ciudad.-

De mi consideración:

En contestación al trámite Nro. 118012021044521, ingresado el 13 de diciembre del 2021, en el cual solicita la siguiente información, del año 2016 al 2021:

- Número Total de contribuyentes correspondientes al Impuesto a los Vehículos Motorizados.
- Recaudación total del Impuesto a los Vehículos Motorizados (en dólares).
- Metas de Recaudación del Impuesto a los Vehículos Motorizados. (en dólares), proyectadas por Servicio de Rentas Internas.

Al respecto, se adjunta su requerimiento:

Recaudación Impuesto a los Vehículos Motorizados

Año Recaudación	Meta Anual	Recaudación Año Anetrior	Recaudación Año Actual	Cumplimiento Meta	Variación Nominal Años Anterior/Actual
2016	226.641	206.665	194.675	86%	-6%
2017	226.641	194.675	191.480	84%	-2%
2018	210.363	191.480	202.367	96%	6%
2019	238.091	214.621	223.052	94%	4%
2020	152.993	223.052	192.593	126%	-14%
2021	249.996	172.108	204.601	82%	19%

-cifras en dólares-

La información del año 2021 corresponde a los meses de Enero a Noviembre.

Fuente: <https://www.sri.gob.ec/estadisticas-generales-de-recaudacion-sri>

Número de Sujetos Pasivos del Impuesto a los Vehículos Motorizados

Año Recaudación	No. Contribuyentes
2016	2.564.524
2017	2.857.351
2018	3.150.906
2019	3.191.308
2020	2.994.656
2021	3.201.155

Fuente: Base de Datos del SRI

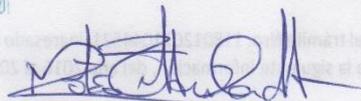
Adicionalmente debo indicarle que en cumplimiento del artículo 7 de la Ley Orgánica de Transparencia y Acceso a la Información Pública, el Servicio de Rentas Internas a través de su portal web (www.sri.gob.ec) pone a disposición de la ciudadanía en general información de carácter público, para que el usuario acceda a la misma.

NOTIFÍQUESE.-

Dictó y firmó la Resolución que antecede la Ing. Tarquino Patiño, Dirección Zonal 3 del Servicio de Rentas Internas, en la ciudad de Ambato a,

Lo certifico.

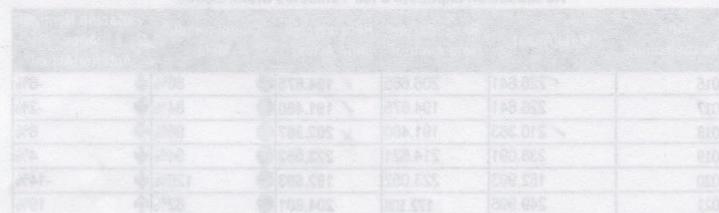
28 Dec 2021



Econ. Mateo Villacis C.

SECRETARIO ZONAL 3

SERVICIO DE RENTAS INTERNAS





UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA

Guía de entrevista

Objetivo

Recolectar argumentos con visión crítica por parte de un representante del Servicio de Rentas Internas (SRI) para la complementación de resultados obtenidos en el desarrollo del trabajo investigativo “Recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre antes y durante la pandemia en el Ecuador”.

Nombre del entrevistado (a): *Ec. Jeannett Eugenia Velastegui Pazmino.*

Preguntas:

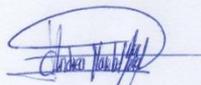
1. ¿Qué factores considera usted que pueden incidir en el incremento o disminución para la recaudación del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados?
2. ¿El número de contribuyentes y vehículos matriculados por Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados son determinantes de variación en el nivel recaudatorio de este impuesto?
3. ¿Cree usted que el sismo ocurrido el 16 de abril del 2016 y la pandemia iniciada en el 2020 hayan sido una razón para que en dichos años se haya protagonizado una disminución recaudatoria en relación con el año anterior? ¿Por qué?
4. El año 2021, considerado aún como período pandémico en el Ecuador, reflejó un incremento recaudatorio en relación al 2020. ¿Cuáles considera usted que fueron las principales acciones que acogió el Servicio de Rentas Internas para evitar la disminución recaudatoria durante el 2021?
5. ¿Qué estrategias considera usted aplicables para disminuir el incumplimiento tributario por parte del Sujeto Pasivo?

6. ¿Qué acciones considera el Servicio de Rentas Internas para mantener o incrementar la recaudación de Impuestos?
7. ¿Cómo describiría las zonas que año tras año ejercen un incremento recaudatorio del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados?
8. Una de las variaciones significativas de recaudación, es en el año 2019, donde el denominado “domicilio no asignado” tuvo un incremento recaudatorio del 86% en relación al valor recaudado en el año 2018. ¿Cuáles son las razones para que la recaudación perteneciente a “domicilio no asignado” ejerza variaciones recaudatorias de gran magnitud?
9. Durante el período 2016-2021 el cumplimiento de la meta recaudatoria en cada año tuvo un valor porcentual del 86%, 84%, 102%, 94%, 126% y 87% correspondientemente. ¿Considera usted aceptable el cumplimiento de la meta recaudatoria en los años mencionados? ¿Por qué?

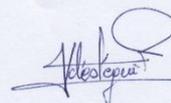
A manera de cierre:

10. ¿Qué recomendación daría a la Dirección Nacional del Servicio de Rentas Internas para mantener o incrementar la efectividad recaudatoria del Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados?
11. ¿Cuál sería el mensaje para que todos los contribuyentes (propietarios de vehículos) cumplan de manera oportuna las responsabilidades tributarias?

Para dar fe y constancia de la entrevista, firman:



Entrevistador



Entrevistado

17-01-2022

10:30 am

Ambato, 29 de diciembre de 2021

Ing. Tarquino Patiño Espín

DIRECTOR ZONAL 3 DEL SERVICIO DE RENTAS INTERNAS

Presente

De mi consideración:

Deseándole éxitos ante delicadas funciones que realiza, reciba un cordial y afectuoso saludo por parte de **Andrea Maribel Iza Criollo**, portadora de la cédula de ciudadanía **180533836-3**, estudiante de la **Universidad Técnica de Ambato**.

Mediante este documento, solicito a usted de la manera más comedida, se me brinde la oportunidad de aplicar una entrevista a su persona, con el fin de apoyar resultados de un estudio investigativo con el tema: **Impuesto a la Propiedad de Vehículos Motorizados (IPVM) de transporte terrestre antes y durante la pandemia**. En el caso de su aprobación, la entrevista se dará lugar mediante acuerdo y disposición de las partes.

Ante la presente, adjunto la resolución de la aprobación del tema del Proyecto de Investigación, el mismo que fue proporcionado por la Facultad de Contabilidad y Auditoría.

Esperando su favorable atención que brindará, anticipo mi más sincero agradecimiento.

Atentamente,



Iza Criollo Andrea Maribel
C.I. 180533836-3
CELULAR: 0993299212
CORREO ELECTRÓNICO: aiza8363@uta.edu.ec

SRI SERVICIO DE RENTAS INTERNAS
 SECRETARIA ZONAL 3
 TRAMITE

118012021045978
 29 DIC. 2021

PRESENTADO HOY: *[Signature]*

RECIBIDO POR: *[Signature]* HORA: 08:55

COD	HOJAS	CARPETAS	SOBRES	DISK CD S	OTROS
810001	1				