

### *Bajar impuestos y aranceles a vehículos aliviaría el impacto de eliminar subsidios.*

La focalización de los subsidios a los combustibles está entre las opciones analizadas por el Gobierno para la optimización del gasto público en los próximos años. El objetivo sería mantener la subvención solamente para los grupos más vulnerables de la población. Para este año se estima que este subsidio sea de unos \$3,000 millones. Casi el doble de lo presupuestado.

#### **Análisis**

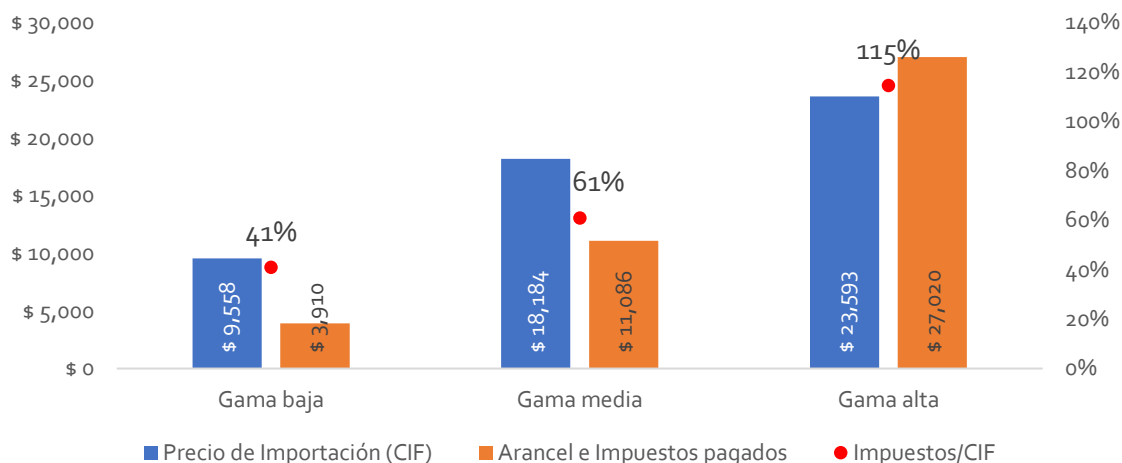
**Bajar impuestos y aranceles para compensar eliminación de subsidios.** El impacto negativo de la eliminación del subsidio a los combustibles en el poder adquisitivo de los hogares y las empresas se puede contrarrestar reduciendo la pesada carga impositiva y arancelaria que pesa sobre los vehículos. Actualmente, los aranceles e impuestos a los vehículos importados representan entre el 40% (gama baja) y el 115% (gama alta) del precio de importación. Es decir, se podría importar otro vehículo adicional por todo lo que se paga en impuestos y aranceles. Por ejemplo, un vehículo que se importa a \$9,558 paga en impuestos y aranceles \$3,910. Mientras que uno de \$23,593 paga impuestos por \$27,020. De modo que, reducir el arancel y el ICE a los vehículos, así como el ISD, disminuiría considerablemente el precio de venta al público.

**También se deberían eliminar impuestos a la tenencia de vehículos.** Existen impuestos que se cobran anualmente en la matrícula a los propietarios de vehículos como por ejemplo el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular. Si se reducen o eliminan subsidios a las gasolinas, este impuesto ya no tendría razón de ser puesto que un mayor precio reduciría la demanda de forma natural. Su eliminación ayudaría a amortiguar el golpe a las clases más vulnerables y a los vehículos más antiguos. El impuesto ambiental recauda en promedio \$9.2 millones al mes, y en el 2017 recaudó \$111 millones, por lo que su impacto en la caja fiscal sería mínimo. Existen también otros impuestos como el de la transferencia de vehículos que también deberían ser eliminados.

**Desde el 2009, subsidios a los derivados del petróleo representan dos tercios del déficit fiscal.** La pérdida por comercialización interna de derivados para el periodo 2009-2017 ascendió a \$20,487 millones, lo que totaliza dos terceras partes del déficit fiscal acumulado durante dicho periodo (\$31,669 millones). Para el 2018, si bien el Gobierno presupuestó \$1,707 millones en este rubro, el monto subirá hasta aproximadamente \$3,000 millones debido al creciente precio y demanda. Pese a ser un componente importante dentro del gasto del Gobierno, el subsidio a los combustibles es considerado uno de los subsidios más ineficientes en cuanto a asignación de recursos: los hogares con mayor poder adquisitivo se ven más beneficiados.

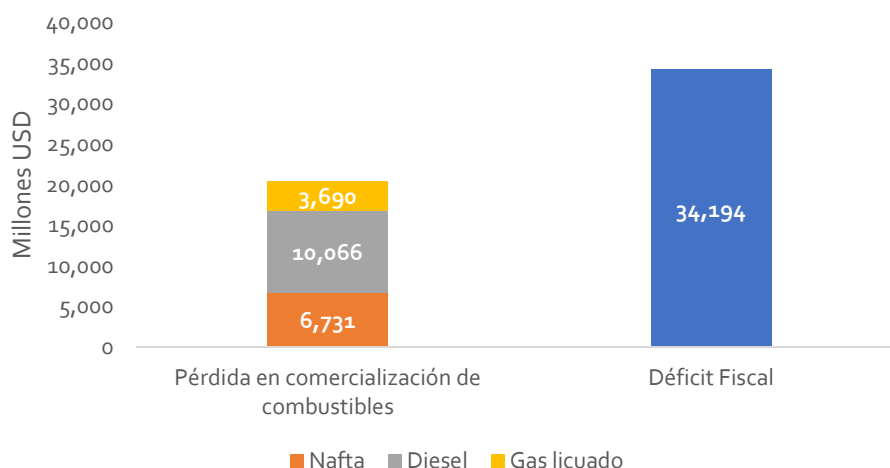
**El subsidio continuará incrementándose en los próximos años.** El costo de los subsidios a los combustibles es directamente proporcional al precio del petróleo: mientras más alto es el precio del petróleo mayor es el costo de importar derivados del petróleo. Por eso es importante considerar las previsiones del precio del petróleo. Varios organismos internacionales y empresas petroleras esperan que el precio del crudo se incremente en los próximos años, lo que implicaría un costo cada vez mayor del subsidio. Por ejemplo, durante los primeros 5 meses del año, el costo aproximado de importación de derivados (\$/barril) creció en promedio 22% interanual, mientras que el precio internacional del barril de petróleo WTI subió en promedio 27.3% durante el mismo periodo. Por el contrario, durante el 2016 el costo del subsidio fue de apenas \$628 millones (la mitad del 2017) pues el precio del petróleo era bajo.

**Gráfico 1: Valor de importación e Impuestos pagados por tipo de vehículos**



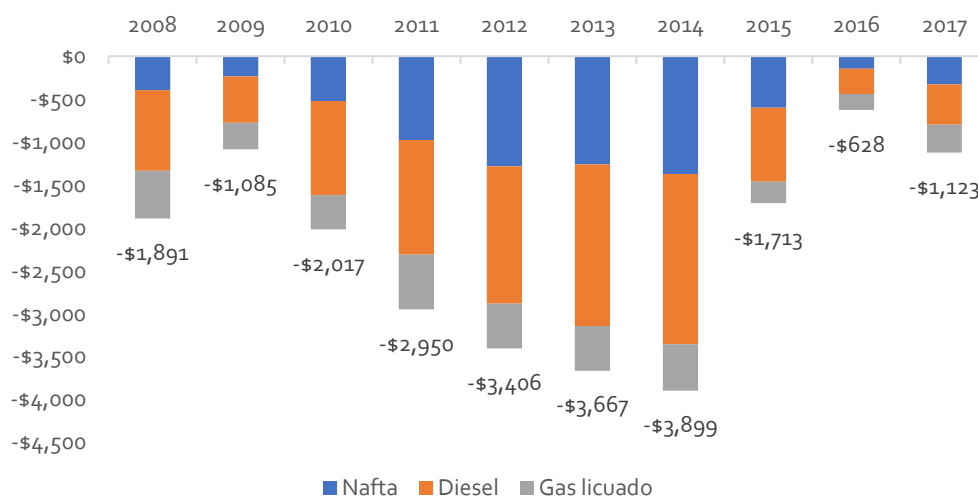
Fuente: SRI, AEADE. Nota: Valores aproximados basados en precios de mercado.

**Gráfico 2: Subsidio a combustibles y déficit fiscal SPNF (acumulado 2009-2017)**



Fuente: Banco Central del Ecuador.

**Gráfico 3: Evolución de los subsidios a los combustibles**



Fuente: Banco Central del Ecuador.