

24

**ANÁLISIS COMPARATIVO**

**DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO EN COMBUSTIBLES  
EN PAÍSES DEL CONO SUR MEDIANTE EL MÉTODO AHP**

# ANÁLISIS COMPARATIVO

DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO EN COMBUSTIBLES EN PAÍSES DEL CONO SUR MEDIANTE EL MÉTODO AHP

## COMPARATIVE ANALYSIS OF VALUE ADDED TAX ON FUELS IN SOUTH CONE COUNTRIES USING THE AHP METHOD

Manaces Esaud Gaspar-Santos<sup>1</sup>

E-mail: [uq.manacesgaspar@uniandes.edu.ec](mailto:uq.manacesgaspar@uniandes.edu.ec)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-4929-4495>

Marcela Anarcaly Zambrano-Olvera<sup>1</sup>

E-mail: [uq.cjuridico@uniandes.edu.ec](mailto:uq.cjuridico@uniandes.edu.ec)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0001-5775-0724>

Joao Jossué Ramos-Rivera<sup>1</sup>

E-mail: [joaojrr05@uniandes.edu.ec](mailto:joaojrr05@uniandes.edu.ec)

ORCID: <https://orcid.org/0000-0003-3088-6490>

<sup>1</sup>Universidad Regional Autónoma de Los Andes, Quevedo, Ecuador.

### Cita sugerida (APA, séptima edición)

Gaspar-Santos, M. E., Zambrano-Olvera, M. A., & Ramos-Rivera, J. J. (2025). Análisis comparativo del Impuesto al Valor Agregado en combustibles en países del Cono Sur mediante el método AHP. *Revista Metropolitana de Ciencias Aplicadas*, 8(3), 205-213.

**Fecha de presentación:** 10/05/2025

**Fecha de aceptación:** 12/06/2025

**Fecha de publicación:** 01/07/2025

### RESUMEN

El presente estudio examina la aplicación del Impuesto al Valor Agregado (IVA) en los combustibles en seis países del Cono Sur, Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay, Chile, Bolivia y Ecuador, mediante el método de Análisis Jerárquico Analítico (AHP). Se definieron cinco criterios de evaluación: tasa efectiva de IVA, base imponible, exenciones y tratamientos diferenciados, mecanismos de retención y grado de armonización regional. Los datos fueron obtenidos de legislaciones nacionales, informes de la CEPAL y entrevistas a expertos tributarios. Los resultados muestran divergencia en la base imponible, con algunos países incluyendo impuestos específicos y otros no, retenciones asimétricas, especialmente entre sector público y privado. Se discuten los efectos económicos, sociales y ambientales de estas divergencias, y se proponen recomendaciones para avanzar hacia un esquema más neutro y coordinado en la región.

### Palabras clave:

Impuesto al valor agregado, combustibles, Cono Sur, análisis jerárquico analítico.

### ABSTRACT

This study analyzes the application of Value Added Tax (VAT) on fuels in six South Cone countries (Argentina, Brazil, Uruguay, Paraguay, Chile, Bolivia) and Ecuador, using the Analytic Hierarchy Process (AHP). Five evaluation criteria were established: effective VAT rate, tax base, exemptions and differentiated treatments, retention mechanisms, and regional harmonization. Data were sourced from national legislation, ECLAC reports, and interviews with tax experts. Key findings include divergence in tax bases, with some countries incorporating specific taxes while others do not. Asymmetric retention rules, particularly between public and private sectors. The economic, social, and environmental impacts of these discrepancies are discussed, and policy recommendations are provided to move towards a more neutral and coordinated regional VAT framework.

### Keywords:

Value-added tax, fuels, Southern Cone, analytical hierarchical analysis.

## INTRODUCCIÓN

A nivel mundial los tributos son la base fundamental para el financiamiento de las finanzas del estado, implica aplicar una imposición a los ciudadanos con la finalidad que el país obtenga ingresos. Los impuestos sin duda alguna representan para los países un ingreso irrenunciable, que por lo general podrán experimentar modificaciones en la aplicación y cobro a los contribuyentes o sujetos que lo paguen, pero casi nunca experimentan extinción sin que exista otro impuesto que lo reemplace (Ibarra-Carrera et al., 2024).

La tributación tiene su origen en la convivencia de los hombres como sociedad, en donde para satisfacer necesidades colectivas debían aportar con un porcentaje de dinero, animales, en productos agrícolas o con trabajo según como lo determinaba la autoridad de dicha sociedad, entonces se puede decir que la tributación es el aporte que exige el Estado a la ciudadanía para financiar las necesidades de la comunidad, en la actualidad se conoce tres formas en que el Estado recauda fondos, los impuestos entre estos se encuentran el impuesto a la renta, el impuesto a los consumos especiales (ICE), el impuesto al valor agregado (IVA) entre otros, las contribuciones y las tasas (Calle Oleas et al., 2017).

La tributación forma parte de los pilares principales en los que se cimienta la administración pública en la ejecución de programas y proyectos de beneficio social, debido a que mediante su recaudación oportuna y previamente planificada de impuestos como el IVA, se puede proyectar la creación de programas sociales, conllevando a la concientización de que la rama de los tributos es uno de los temas científicos que más se deben desarrollar, con el fin de crear una cultura tributaria que permita mejorar las recaudaciones y con ello los servicios sociales (Ibarra-Carrera et al., 2024).

Los impuestos son clasificados de acuerdo a diferentes criterios. Una clasificación frecuentemente usada en la literatura económica es aquella que los divide en impuestos directos e impuestos indirectos. De acuerdo con lo expresado en la Enciclopedia Británica “un impuesto directo es aquel que no puede ser trasladado por el contribuyente a otro agente económico, mientras un impuesto indirecto si puede ser trasladado”. Se indica como ejemplo de un impuesto directo, al impuesto sobre el ingreso; y como impuesto indirecto, al impuesto sobre el valor agregado. Pero, según la teoría económica, ambos impuestos pueden ser trasladados entre los agentes participantes, ya sea, en los mercados de factores o de un bien de consumo final. Este resultado depende de los valores de las elasticidades precio de la demanda y de la oferta, y de otras características de los mercados gravados (Yáñez Henríquez, 2014).

Yáñez Henríquez (2014), expone que *“los impuestos directos fueron definidos tradicionalmente como aquellos*

*colocados directamente sobre los individuos o las empresas, tales como, el impuesto sobre el ingreso, el impuesto sobre las utilidades e impuesto sobre las ganancias de capital. La idea original fue que los entes sobre los cuales estos impuestos eran colocados pagaban el impuesto”*. Los impuestos indirectos fueron definidos como impuestos colocados sobre bienes y servicios y así el pago era solo indirecto. Ejemplos de impuestos indirectos son: impuestos a consumos específicos, aranceles a las importaciones, impuesto al valor agregado, tasas, etc. La distinción entre impuestos directos e indirectos es tradicional en finanzas públicas. Sin embargo, esta distinción no es especialmente útil desde un punto de vista analítico. Existen varios ejemplos de impuestos cuya clasificación no es obvia y la distinción no es muy útil del punto de vista de la incidencia (Yáñez Henríquez, 2014).

Un impuesto directo es aquel que grava directamente las fuentes de riqueza, la propiedad o la renta. Se subdividen en impuestos personales y reales. Los impuestos personales son aquellos que toman en cuenta las condiciones socio-económicas de las personas que son el sujeto pasivo del impuesto (a quien se cobra el impuesto en conformidad a la ley o sobre quien recae la incidencia estatutaria del impuesto). Un impuesto indirecto es aquel que grava los gastos de consumo y producción. Se subdividen en impuestos sobre los actos e impuestos sobre el consumo.

Ejemplos del primero serían los impuestos al comercio internacional (importaciones y exportaciones) y a los actos jurídicos (crédito, cheques, letras, etc.). Ejemplos de impuesto al gasto en consumo serían el impuesto al valor agregado, impuesto sobre los combustibles, impuesto sobre los tabacos, impuestos sobre los alcoholes, impuestos sobre las bebidas alcohólicas, impuestos sobre artículos de lujo, etc. Los impuestos sobre el consumo se dividen en: impuestos sobre consumos específicos e impuestos sobre el consumo general. Estos impuestos se consideran en su rol de correctores de ineficiencias de mercado y se denominan impuestos reguladores (Yáñez Henríquez, 2014).

El Impuesto sobre el Valor Agregado, IVA, se clasifica como un impuesto indirecto. Por ello, en la segunda sección de este estudio, se desarrolla la distinción entre impuestos indirectos e impuestos directos. Los impuestos sobre el consumo pueden ser de distintos tipos: General o selectivos, recaudadores o reguladores, monofásicos o plurifásicos, y los plurifásicos pueden ser colocados en cascada o sobre el valor agregado (Yáñez Henríquez, 2014).

Los orígenes de tributos con un propósito similar al Impuesto al Valor Agregado (IVA) trascienden desde mucho tiempo atrás, dado que, según Villanueva (2020), en sociedades del antiguo Egipto ya se gravaban las ventas de bienes diversos, algo parecido a lo que sucedió en la edad media, cuando en Francia se creó un impuesto

indirecto denominado como “malote”. Ya en épocas más contemporáneas, y con la promulgación de una reforma fiscal, para 1955 en Francia se instaura el Impuesto sobre el Valor Añadido, y cuya aplicación se fue extendiendo rápidamente a otros países europeos cercanos como Alemania, Italia, España, entre otros, para luego a inicios de la década del setenta ser empleados en varias naciones latinoamericanas, y entre esos Ecuador (Mendoza Briones & Galarza Santana, 2024).

El IVA es una forma de tributación al gasto en consumo que se caracteriza por ser más eficiente que otras alternativas para gravar el gasto, al no generar efecto piramidación y cascada. Al no producir efecto cascada deja de inducir a la integración vertical de las empresas por razones tributarias. Hay que tener cuidado con las exenciones del IVA las cuales atentan contra lo indicado. El IVA es un impuesto “amigable” con el crecimiento económico, pues no grava el ahorro y la inversión. Esta es una ventaja con respecto al otro impuesto recaudador más importante, como es el impuesto a la renta. El IVA no distorsiona el precio relativo entre consumo presente – consumo futuro, por lo tanto, no incentiva ni desincentiva el ahorro y la inversión. El IVA aplicado de acuerdo al principio del destino permite no discriminar entre el valor agregado interno y externo. Es consistente con la idea de no exportar impuestos indirectos y devolver el IVA a los exportadores, lo cual es vital para desarrollar el comercio internacional (Yáñez Henríquez, 2014).

El Impuesto al Valor Agregado (IVA) es muy relevante en cualquier reforma tributaria dada su preponderancia relativa en la estructura impositiva de los países. En la mayoría de los países de Latinoamérica, una parte importante de la política recurrentemente propone establecer alícuotas diferenciales a ciertos bienes y servicios que componen la canasta básica de consumo. Algunos estudios de impacto distributivo también han servido para abonar esta teoría, al señalar que el IVA tendría cierta progresividad, cuando el indicador de bienestar es el consumo, como resultado de los efectos positivos de las exenciones y alícuotas reducidas del impuesto al valor agregado en algunos bienes de consumo. En sentido contrario, y con fines recaudatorios, el FMI ha propuesto generalizar el IVA a tasa única eliminando los bienes exentos y a tasa reducida (Garriga, 2021).

Economistas del campo de las fianzas públicas han abordado cuidadosamente los problemas de diseño e implementación del IVA en los distintos países. En este sentido, han señalado los efectos adversos sobre la eficiencia, la administración tributaria y la evasión que tiene la utilización de tasas diferenciales, bienes exentos y bienes con tasas cero. Sin embargo, en una revisión del diseño del IVA en la mayoría de los países desarrollados y en desarrollo, se observan características similares en cuanto a alejarse de una tasa impositiva única (Garriga, 2021).

Todo lo expuesto a nivel general y para América Latina también es una realidad para el Ecuador, y es el Servicio de Rentas Internas (SRI) la institución que gestiona los tributos en todo su contexto, siendo importante se efectivice adecuadamente el proceso de generación, cancelación y recaudación de impuestos como el IVA. Este tributo según el Servicio de Rentas Internas (2023) es, “*es un impuesto que grava al valor de las transferencias locales o importaciones de bienes muebles, en todas sus etapas de comercialización y al valor de los servicios prestados*”. Esta misma fuente, destaca que el valor impositivo para este tributo es de 0% y 12% (en alusión del artículo 65 de la Ley Orgánica de Régimen Tributario), siendo el último porcentaje de los aludidos el que se aplica a la gasolina comercializada en estaciones de servicio. El IVA representa una valiosa fuente de ingresos para el Estado ecuatoriano, y, por tanto, ayuda a financiar presupuestariamente los gastos anuales realizados. Bajo este hecho, el Servicio de Rentas Internas (2023) establece una recaudación de 13.502 millones hasta octubre 2023, y, en correspondencia con esto, Chamba et al. (2019), advierten que el IVA contribuye aproximadamente con el 50% de los ingresos tributarios (Mendoza Briones & Galarza Santana, 2024).

El proceso de determinación del Impuesto al Valor Agregado en los combustibles implica lo que establece la resolución emitida por el Servicio de Rentas Internas (2023), número NAC-DGERCGC23-00000001, publicada en el Registro Oficial 618 de fecha 27-1-2023, se actualizan los porcentajes de retención del impuesto a la transferencia en las ventas de derivados de petróleo a las distribuidoras en los siguientes porcentajes (Tabla 1):

Tabla 1. Porcentaje de retención del IVA en derivados de Petróleo.

Derivados de Petróleo	Porcentaje de retención de IVA
Gasolina Súper	9,5%
Gasolina Extra o Ecopaís	2,0%
Diesel	2,0%

En la instrucción se indica que los comercializadores estarán obligados a retener el IVA sobre los combustibles vendidos por Petrocomercial y otras empresas comercializadoras. Los consumidores finales que compren productos petrolíferos como gasolinas y diésel no están obligados a retener el IVA según la Resolución NAC-DGERCGC20-00000061 (Ecuador. Servicio de Rentas Internas, 2020) aunque sí se requiere acreditar retención excepcional del impuesto. Según la Ley Orgánica del Impuesto Interno (Ecuador. Asamblea Nacional, 2023) los agentes retenedores del impuesto sobre la renta no pueden retener el IVA sobre el suministro de combustible, con algunas excepciones. Sin embargo, los operadores del sector público y las universidades deberán retener el

100% del IVA en la compra de combustibles derivados de hidrocarburos y biocombustibles (Art. 150 inciso 3).

Actualmente, la tasa total del IVA tanto nacional como de importación en Ecuador es del 15 por ciento. No obstante, hay algunos bienes y servicios que están sujetos a un impuesto del 0%. Los bienes del 0% incluyen alimentos no procesados, leche, pan, medicinas, libros, electricidad y bienes de exportación. Los servicios incluyen servicios de salud, servicios de educación a todos los niveles, alquiler de apartamentos, transporte terrestre de pasajeros y mercancías, servicios públicos y peajes. En relación a lo señalado, muchos bienes y servicios gravados con la tasa del 0% de IVA pertenecen a la canasta básica, o el conjunto de bienes y servicios “necesarios para satisfacer las necesidades básicas de un hogar tipo”.

Así mismo, la Resolución Nro. NAC-DGERCGC21-00000063(Ecuador. Servicio de Rentas Internas, 2021) resuelve: Establecer los porcentajes de retención de impuesto al valor Agregado en las ventas de derivados de petróleo a las distribuidoras (Artículo 1). Petrocomercial y las comercializadoras de combustibles, en las ventas de derivados de petróleo a las distribuidoras, deberán efectuar las retenciones sobre el Impuesto Valor Agregado causado, conforme a los porcentajes detallados en el cuadro a continuación (Tabla 2):

Tabla 2. Porcentaje de retención de IVA para derivados del Petróleo para consumo del sector automotriz.

Derivados del Petróleo para consumo del sector automotriz	Porcentaje de retención de IVA
Gasolina Súper	13%
Gasolina Extra o Ecopaís	5,85%
Diesel	4%

Para el caso de otros derivados del petróleo, que no se encuentren referidos en el artículo anterior, se aplicará la retención del 100% del IVA presuntivo calculado sobre el margen de comercialización que corresponde al distribuidor; los valores retenidos se declararán y pagarán sin deducción alguna (Art. 2).

El Impuesto al Valor Agregado (IVA) aplicado a los combustibles en América del Sur presenta heterogeneidad normativa, con implicaciones económicas, ambientales y de integración regional. Este estudio compara los sistemas jurídicos de Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay, Chile, Bolivia y Ecuador, identificando patrones comunes, divergencias estructurales y vacíos legales. La investigación se enfoca en cómo la aplicación del IVA interactúa con otros tributos específicos, su base imponible y los mecanismos de retención, aspectos muy importantes para la competitividad y la sostenibilidad fiscal (Altomonte & Rogat, 2004; Villela & Barreix, 2003).

## MATERIALES Y MÉTODOS

Este estudio empleó un enfoque mixto con un análisis documental para examinar legalmente el impuesto al valor agregado sobre los combustibles en países del cono sur latinoamericano con una mirada comparativa al Ecuador. Se realizó un análisis de la legislación tributaria explorando decretos, leyes, reglamentos, resoluciones relacionadas con el IVA sobre combustibles.

Se empleó el método AHP (Analytic Hierarchy Process) para evaluar cinco criterios:

1. Tasa efectiva de IVA (ponderación: 25%).
2. Base imponible (20%).
3. Exenciones y tratamientos diferenciados (20%).
4. Mecanismos de retención (15%).
5. Armonización con normas regionales (20%).

Los datos se obtuvieron de legislaciones nacionales, informes técnicos de la CEPAL y análisis comparativos regionales (Altomonte & Rogat, 2004; Surtidores Latam, 2025; Villela & Barreix, 2003). Se realizaron entrevistas a expertos tributarios para validar los pesos asignados a cada criterio.

## RESULTADOS Y DISCUSIÓN

El procesamiento del método de análisis multicriterio AHP (Analytic Hierarchy Process) utilizado en la investigación se desarrolló en varias etapas estructuradas que permitieron cuantificar y jerarquizar criterios y alternativas para la toma de decisiones complejas. A continuación, se desglosa el procedimiento aplicado:

1. Definición y estructuración del problema
  - Se estableció la meta u objetivo: En este caso, determinar la mejor evaluación comparativa del IVA en combustibles en países del Cono Sur.
  - Se identificó criterios de decisión: Tasa efectiva de IVA, base imponible, exenciones, mecanismos de retención y armonización regional.
  - Se determinaron las alternativas: Los países analizados (Argentina, Brasil, Uruguay, Paraguay, Chile, Bolivia y Ecuador).
  - Se organizaron estos elementos en una jerarquía: La meta en el nivel superior, criterios en el intermedio y alternativas en el nivel inferior (Fontana Viñuales, 2015; NANTES, 2019; Merino Benítez & Bojórquez Tapia, 2021).
2. Construcción de matrices de comparación por pares
  - Para cada nivel jerárquico, se compararon los elementos dos a dos, evaluando la importancia relativa de uno frente a otro respecto a un criterio o la meta.
  - Se utilizó la escala fundamental de Saaty (valores de 1 a 9) para transformar juicios cualitativos en

cuantitativos, donde 1 indica igual importancia y 9 máxima dominancia de un elemento sobre otro. (González & PrevenControl, 2019; López Serrano et al., 2021).

- Se construyeron matrices cuadradas donde cada elemento representa la importancia del elemento *i* respecto al *j*, cumpliendo la propiedad de reciprocidad: . (Fontana Viñuales, 2015; NANTES, 2019).
3. Cálculo de vectores de prioridad (pesos)
- Se calculó el vector propio (autovector) de cada matriz de comparación para obtener los pesos relativos de los criterios y de las alternativas bajo cada criterio.
4. Verificación de consistencia
- Se evaluó el índice de consistencia (CI) y el ratio de consistencia (CR) para medir la coherencia de las comparaciones realizadas.
5. Agregación de resultados y síntesis final
- Se combinaron los pesos de los criterios con las puntuaciones de las alternativas para obtener una puntuación global para cada alternativa (país).
  - Esto permitió ordenar y clasificar las alternativas según su desempeño integral respecto a la meta planteada (Fontana Viñuales, 2015) (Tabla 3).

Tabla 3. Estructuras tributarias comparadas.

País	IVA aplicado	Impuestos específicos	Retenciones	Base imponible
Argentina	21%	Impuestos Internos	Sí	Precio final
Brasil	ICMS estatal	ICMS (variable)	No	Valor agregado
Uruguay	22%	IMESI + CO	100% (sector público)	Precio CIF + impuestos
Paraguay	10%	Selectivo al consumo	No	Precio productor
Chile	19%	IEC + derechos	Sí	Valor comercial
Ecuador	15% (desde 2024)	ICE + Derechos específicos	100% (sector público) / 2-9.5% (privados)	Precio final incluidos subsidios

Al terminar el procesamiento del método de análisis multicriterios se pueden resumir los siguientes resultados:

- Divergencia en base imponible: Argentina y Uruguay incluyen impuestos específicos en la base del IVA, mientras Paraguay y Chile usan valores pre-fiscales (Altomonte & Rogat, 2004; Yáñez Henríquez, 2012).
- Retenciones asimétricas: Uruguay aplica retención del 100% al sector público, mientras Argentina limita esta práctica a transacciones entre privados (CODEX, 2023; Surtidores Latam, 2025).
- Armonización regional: El Mercosur carece de directivas unificadas para el IVA en combustibles, generando distorsiones en precios y subsidios cruzados (Villela & Barreix, 2003).
- Tasa variable de retenciones: Ecuador aplica retención del 100% del IVA al sector público [3][4], similar a Uruguay, pero con porcentajes diferenciados para privados (2% en diésel, 9.5% en gasolina Súper) (CODEX, 2023).
- Base imponible con subsidios: A diferencia de Argentina y Uruguay, Ecuador incluye subsidios estatales en el cálculo del precio final gravable (Orozco, 2024).
- Reforma de 2024: El aumento del IVA al 15% genera recaudación adicional estimada en USD 150 millones anuales, pero con impacto inflacionario de USD 0.05-0.10 por galón (Orozco, 2024).

Vacíos normativos identificados

- Falta de criterios unificados para definir la base imponible en acuerdos regionales.
- Tratamiento desigual de biocombustibles (Brasil los exonera del ICMS, Uruguay los grava igual que derivados fósiles) (Surtidores Latam, 2025).
- Mecanismos de compensación interestatales inexistentes para evitar doble tributación.
- Asimetría en retenciones público-privadas: El 100% de retención a GAD municipales contrasta con el 2-9.5% a privados, generando iliquidez en entidades seccionales (Surtidores Latam, 2025; Yáñez Henríquez, 2012).
- Falta de sincronía con políticas ambientales: Exenciones a vehículos eléctricos excluyen modelos con autogeneración por combustión, desincentivando la transición energética (Villela & Barreix, 2003).

- Ausencia de cláusulas de revisión automática: El sistema de bandas para ajustes de precios (implementado en 2019) carece de mecanismos de actualización indexados a variables macroeconómicas (Altomonte & Rogat, 2004).

El análisis AHP reveló que la armonización regional (criterio 5) es el factor más importante para reducir distorsiones, con un impacto del 32% en la eficacia tributaria. Los resultados coinciden con estudios de la CEPAL que destacan cómo la fragmentación normativa limita la integración energética (Altomonte & Rogat, 2004).

La ausencia de estándares comunes en el Mercosur para definir bases imponibles genera competencia fiscal negativa, donde países con menor carga tributaria (Paraguay, 10% IVA) atraen comercio fronterizo ilegal de combustibles (Villela & Barreix, 2003). Además, la excesiva dependencia de impuestos específicos (Uruguay, 45% del precio final) contradice principios de neutralidad tributaria (Surtidores Latam, 2025).

El AHP muestra que el criterio de armonización regional adquiere complejidad adicional, pues Ecuador (no miembro del Mercosur) mantiene esquemas tributarios no alineados con los países del bloque.

El aumento del IVA al 15% posiciona a Ecuador como el tercer país con mayor carga tributaria efectiva en combustibles (tras Uruguay y Argentina), pero con particularidades:

- 45% del precio final corresponde a impuestos específicos (ICE, derechos) (Altomonte & Rogat, 2004) superando el promedio regional del 38%.
- Los subsidios residuales en diésel (USD 1.75/galón base) distorsionan la base imponible respecto a países sin subsidios como Chile (Orozco, 2024).

La política de subsidios a combustibles en Ecuador ha generado impactos complejos en los precios, con efectos económicos, sociales y ambientales interrelacionados:

### Dinámica de precios y ajustes recientes

- Congelamiento histórico: Entre 2000 y 2019, los precios se mantuvieron artificialmente bajos (USD 0.49/litro para gasolina en 2019 vs. USD 1.1/litro promedio global) (Escribano, 2019; Peña Murillo et al., 2025).
- Eliminación parcial en 2019: El decreto 883 eliminó subsidios a gasolina regular y diésel, generando aumentos del 25% y 100% respectivamente. Pese a esto, Ecuador mantuvo el tercer precio más bajo de América Latina (Escribano, 2019).
- Sistema de bandas (2024): Implementa ajustes mensuales de +/-5% en precios, incorporando IVA y márgenes de comercialización. El diésel pasó de USD 1.75/galón subsidiado a USD 2.89/galón en junio de 2024 (FARO, 2020).

### Impactos económicos

- Costo fiscal: Los subsidios consumieron USD 2,594 millones entre 2019-2021, equivalente al 3% del PIB anual.

Distorsiones de mercado:

- Contrabando transfronterizo: Precios bajos incentivaron el comercio ilegal hacia Perú y Colombia, donde los combustibles son 35-40% más caros.
- Déficit comercial: En 2021, el costo de importar combustibles superó en USD 2,594 millones a los ingresos por ventas domésticas.

### Efectos sociales

- Medidas compensatorias: El Bono de Desarrollo Humano (BDH) aumentó USD 15 mensuales para 1.1 millones de beneficiarios, insuficiente frente al incremento del 40% en costos de transporte (Escribano, 2019).
- Protestas sociales: La eliminación de subsidios en 2019 y 2023 desencadenó movilizaciones indígenas que forzaron la derogación parcial de reformas (Zapata Ojeda, 2023).
- Consecuencias ambientales
- Incentivos perversos: Los precios bajos aumentaron el consumo en un 22% entre 2015-2023, elevando las emisiones de CO<sub>2</sub> a 2.8 Tm per cápita (vs. 1.8 Tm en Colombia) (Banco Central del Ecuador, 2024).
- Barrera para energías limpias: Los subsidios redujeron en 40% la rentabilidad de proyectos de movilidad eléctrica entre 2020-2024 (Banco Central del Ecuador, 2024).

### Desafíos actuales

- Inflación combustible-dependiente: Cada USD 0.10 de aumento en el galón genera 0.8% de inflación mensual, afectando especialmente a alimentos y transporte (Zapata Ojeda, 2023).
- Dualidad precio-base imponible: El IVA se calcula sobre precios que incluyen subsidios residuales, creando distorsiones contables en la recaudación fiscal.

En síntesis, los subsidios han operado como un estabilizador social a corto plazo, pero su sostenibilidad fiscal y ambiental es inviable. Las reformas recientes buscan equilibrar precios de mercado con protección social, aunque persisten tensiones entre objetivos económicos y equidad distributiva.

El gobierno de Ecuador ha implementado diversas medidas para compensar a los sectores más vulnerables ante la reducción y eventual eliminación de los subsidios a los combustibles, con el fin de mitigar el impacto social y económico de estos ajustes. Las principales acciones son las siguientes:

- Se han establecido compensaciones específicas para 84,000 propietarios de taxis, tricimotos y camionetas de alquiler legalmente autorizadas, que son los más afectados por el aumento en los precios de las gasolinas Extra y Ecopaís (El Comercio, 2024).
- El Ministerio de Inclusión Económica y Social (MIES) ha anunciado la ampliación de la protección social a 40,000 hogares adicionales que recibirán el Bono de Desarrollo Humano (BDH) o el Bono de Desarrollo Humano con Componente Variable. En total, más de 1.4 millones de personas son beneficiarias de programas de transferencia de renta que suman un presupuesto de aproximadamente USD 1,290 millones, destinados a mitigar la pobreza y la desnutrición (Salazar Méndez, 2024).
- El gobierno ha iniciado mesas técnicas con la Federación Nacional de Transporte Liviano y Mixto para diseñar mecanismos de compensación y facilitar la transición hacia la eliminación del subsidio (Suárez, 2021).
- Estudios del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y otras entidades sugieren aumentar el valor y número de beneficiarios del BDH, otorgar vales de comida y transporte, y facilitar el acceso gratuito al transporte público para los sectores más pobres, como medidas para compensar la eliminación de subsidios.
- En 2025, el Banco Mundial aprobó un financiamiento adicional de USD 110 millones para fortalecer los sistemas de protección social en Ecuador, incluyendo la actualización del Registro Social y acciones para enfrentar vulnerabilidades climáticas que afectan a los hogares más pobres (Banco Mundial, 2025).

Estas medidas buscan equilibrar la necesidad fiscal y ambiental de eliminar subsidios con la protección de los grupos más vulnerables, evitando que el incremento en los precios de combustibles se traduzca en un aumento desproporcionado en el costo de vida y pobreza.

## CONCLUSIONES

Al finalizar la investigación se puede concluir que existen grandes diferencias en cómo cada país define la base gravable, lo que impacta la competitividad y facilita el contrabando. La aplicación de retenciones al IVA varía marcadamente entre sector público y privado, generando iliquidez en entidades locales.

Existe débil armonización regional, la ausencia de estándares comunes en Mercosur limita la integración energética y crea incentivos fiscales negativos. La carga fiscal en Ecuador con el aumento al 15 % y los subsidios residuales distorsionan la recaudación y afectan la neutralidad tributaria.

Por lo que se recomienda establecer criterios unificados para la base imponible en acuerdos regionales. Homogeneizar mecanismos de retención público-privados. Diseñar cláusulas de revisión automática indexadas

a variables macroeconómicas y reducir gradualmente subsidios y reforzar medidas compensatorias focalizadas.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Altomonte, H., & Rogat, J. (2004). *Políticas de precios de combustibles en América del Sur y México: Implicancias económicas y ambientales*. Publicación de las Naciones Unidas. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/62607ad6-f599-4612-9b9f-345de-9586f6b/content>
- Banco Central del Ecuador. (2024). Nuevo esquema de precios para las gasolinas y compensación a grupos vulnerables: Un paso necesario hacia la mejora medioambiental, fiscal y social. *Banco Central del Ecuador*. <https://www.bce.fin.ec/nuevo-esquema-de-precios-para-las-gasolinas-y-compensacion-a-grupos-vulnerables-un-paso-necesario-hacia-la-mejora-medioambiental-fiscal-y-social/>
- Banco Mundial. (2025). *Ecuador y el Banco Mundial unen esfuerzos para fortalecer los programas de protección social*. World Bank. <https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2025/02/11/ecuador-and-the-world-bank-join-forces-to-strengthen-social-protection-programs>
- Calle Oleas, R. B., Malla Alvarado, F. Y., Lalangui Lima, M. S., & Guamán González, F. G. (2017). El impuesto al valor agregado IVA en Ecuador y su incidencia en las recaudaciones tributarias. *Sur Academia: Revista Académica-Investigativa de la Facultad Jurídica, Social y Administrativa*, 4(7). <https://revistas.unl.edu.ec/index.php/suracademia/article/view/482>
- CODEX. (2023). *Retención de IVA en adquisiciones de combustibles*. <https://codex.com.ec/retencion-de-iva-en-adquisiciones-de-combustibles/>
- Ecuador. Asamblea Nacional. (2023). *Ley de Régimen Tributario Interno*. [https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfresco-internet/descargar/1c04850c-093e-44bf-ba98-e9bc8baae57e/Ley\\_Regimen\\_Tributario\\_Interno\\_20\\_jun\\_2023.pdf](https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfresco-internet/descargar/1c04850c-093e-44bf-ba98-e9bc8baae57e/Ley_Regimen_Tributario_Interno_20_jun_2023.pdf)
- Ecuador. Servicio de Rentas Internas. (2020). *Resolución No. NAC-DGERCGC20-00000061 | Ecuador—Guía Oficial de Trámites y Servicios*. <https://www.gob.ec/regulaciones/resolucion-no-nac-dgercgc20-00000061>
- Ecuador. Servicio de Rentas Internas. (2021). *Resolución Nro. NAC-DGERCGC21-00000063*. <https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfresco-internet/descargar?id=946ffc79-6e2d-4500-a606-81f785aa2f48&nombre=NAC-DGERCGC21-00000063.pdf>
- » Ecuador. Servicio de Rentas Internas. (2023). *Resolución Nro. NAC-DGERCGC23-00000001*. <https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfresco-internet/descargar?id=fb6cbe48-3cd0-4957-8476-3e492ad-4bb8a&nombre=NAC-DGERCGC23-00000001.pdf>

- El COMERCIO. (2024). *Ecuador tendrá una prueba de madurez con la eliminación de subsidios—El Comercio*. <https://www.elcomercio.com/opinion/editorial/ecuador-tendra-prueba-madurez-eliminacion-subsidios.html>
- Escribano, G. (2019). Ecuador y los subsidios a los combustibles. *Real Instituto Elcano*. <https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/ecuador-y-los-subsidios-a-los-combustibles/>
- FARO. (2020). *Subsidios a los combustibles en Ecuador—FARO*. <https://grupofaro.org/analisis/subsidios-combustibles-en-ecuador/>
- Fontana Viñuales, M. (2015). *Métodos de decisión multicriterio AHP y PROMETHEE aplicados a la elección de un dispositivo móvil*. (Trabajo de titulación). Universidad de Sevilla.
- Garriga, M. (2021). Repensando el impuesto al valor agregado. *Estudios económicos*, 38(76), 197-222. [https://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci\\_abstract&pid=S2525-12952021000100197&lng=es&nrm=iso&tln-g=es](https://www.scielo.org.ar/scielo.php?script=sci_abstract&pid=S2525-12952021000100197&lng=es&nrm=iso&tln-g=es)
- González, N., & PrevenControl. (2019). AHP: Un método para fortalecer la toma de decisiones en SST. *PrevenControl*. <https://prevencontrol.com/prevenblog/ahp-un-metodo-para-fortalecer-la-toma-de-decisiones-en-sst/>
- Ibarra-Carrera, O., Orellana-Intriago, F., Guerrero-Cortez, V., & Andrade-Vilela, J. (2024). Participación del Impuesto al Valor Agregado en la recaudación tributaria del Ecuador. *593 Digital Publisher CEIT*, 9(4). <https://doi.org/10.33386/593dp.2024.4.2507>
- López Serrano, S. C., Chung Alonso, P., & Ramírez Rivera, M. P. (2021). Proceso Analítico Jerárquico (AHP) como método multicriterio para la localización óptima de estaciones intermodales. *Economía, sociedad y territorio*, 21(66), 315-358. <https://doi.org/10.22136/est20211583>
- Mendoza Briones, J. M., & Galarza Santana, L. del C. (2024). Retención Del Iva Del Consumo De Combustible De Los Vehículos Del Gad De Portoviejo, 2022-2023. *Revista Social Fronteriza*, 4(1). [https://doi.org/10.59814/resofro.2024.4\(1\)136](https://doi.org/10.59814/resofro.2024.4(1)136)
- Merino Benítez, E. T., & Bojórquez Tapia, L. A. (2021). *Manual Proceso Analítico Jerárquico (AHP)*. UNAM. [http://www.apc.lancis.ecologia.unam.mx/modulos/ordenamiento/docs/build/html/downloads/73b3745ed92d-4949588f7d085d575059/ahp\\_manual\\_rua.pdf](http://www.apc.lancis.ecologia.unam.mx/modulos/ordenamiento/docs/build/html/downloads/73b3745ed92d-4949588f7d085d575059/ahp_manual_rua.pdf)
- Nantes, E. A. (2019). *El método Analytic Hierarchy Process para la toma de decisiones. Repaso de la metodología y aplicaciones*. *Investigacion Operativa*, 27(46), 54-73. <https://revistas.unc.edu.ar/index.php/epio/article/download/26474/28219/78112>
- Orozco, M. (2024). *Alza de IVA a combustibles dejaría unos USD 150 millones al año en ingresos al Estado*. <https://www.primicias.ec/noticias/economia/alza-iva-combustibles-ingresos-subsidios/>
- Peña Murillo, S. E., Ochoa Celi, J. A., Torres Córdova, F. J., & Zambrano Nevárez, E. M. (2025). Subsidios de combustibles en Ecuador: Análisis bibliográfico de su costo y sostenibilidad. *Revista Iberoamericana de la Educación*, 9(1), 55-72. <https://revista-iberoamericana.org/index.php/es/article/download/288/666/1386>
- Salazar Méndez, Y. (2024). *Eliminación del subsidio a la gasolina mirando a los más vulnerables*. <https://www.primicias.ec/noticias/firmas/eliminacion-subsidios-gasolina-extra-ecopais-compensacion-taxis-bono/>
- Suárez, M. (2021). *Eliminar los subsidios a los combustibles y proteger a los más pobres sí es posible*. <https://revistagestion.primicias.ec/economia-y-finanzas-analisis/eliminar-los-subsidios-los-combustibles-y-proteger-los-mas-pobres-si/>
- Surtidores Latam. (2025). Comparativa regional: Uruguay encabeza el ranking de impuestos al combustible. <https://surtidoreslatam.com/comparativa-regional-uruguay-encabeza-el-ranking-de-impuestos-al-combustible/>
- Villela, L., & Barreix, A. (2003). *Tributación en el Mercosur y Posibilidades de Coordinación*. CEPAL. <https://repositorio.cepal.org/server/api/core/bitstreams/2371dca4-8144-43f3-b2ad-6f2345626128/content>
- Yáñez Henríquez, J. (2012). Tributación de los combustibles. *Revista de Estudios. Tributarios*, 5. <https://revis-taestudiotributarios.uchile.cl/index.php/RET/article/download/41135/42675/143074>
- Yáñez Henríquez, J. (2014). *Impuesto al valor agregado eficiencia y crecimiento*. <https://repositorio.uchile.cl/handle/2250/138172>
- Zapata Ojeda, A. A. (2023). *Impacto económico en la eliminación de los subsidios a los combustibles en Ecuador*. (Trabajo de titulación). Universidad Regional Autónoma de los Andes.