



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE ECONOMÍA

TEMA:

**Análisis de la Incidencia del Impuesto a la Renta en la
Situación Financiera de las Empresas del Sector Automotriz
Ecuatoriano. Período 2016-2017**

AUTOR:

Stalyn Wladimir Sánchez Palacios

**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de
Economista**

TUTOR:

Ing. Amelia Janeth Baldeón Toledo, Mgs

Guayaquil, Ecuador

2019



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE ECONOMÍA

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación, fue realizado en su totalidad por **Sánchez Palacios, Stalyn Wladimir**, como requerimiento para la obtención del título de **Economista**.

TUTORA

f. _____

Ing. Baldeón Toledo Amelia Janeth

DIRECTOR DE LA CARRERA

f. _____

Econ. Guillen Franco, Erwin José.

Guayaquil, a los 19 del mes de marzo del año 2019



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE ECONOMÍA**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Sánchez Palacios, Stalyn Wladimir**

DECLARO QUE:

El Trabajo de Titulación, **Análisis de la Incidencia del Impuesto a la Renta en la Situación Financiera de las Empresas del Sector Automotriz Ecuatoriano. Período 2016-2017** previo a la obtención del título de **Economista**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 19 del mes de marzo del año 2019

EL AUTOR

f. _____
Sánchez Palacios, Stalyn Wladimir



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE ECONOMÍA**

AUTORIZACIÓN

Yo, **Sánchez Palacios, Stalyn Wladimir**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, **Análisis de la Incidencia del Impuesto a la Renta en la Situación Financiera de las Empresas del Sector Automotriz Ecuatoriano. Período 2016-2017**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 19 del mes de marzo del año 2019

EL AUTOR:

f. _____

Sánchez Palacios, Stalyn Wladimir

REPORTE URKUND

The screenshot shows the URKUND interface with the following details:

- URKUND** logo and a star icon with the text "JAG VILL TESTA" in the top right corner.
- Dokument:** [WLADIMIR SANCHEZ.docx](#) (D48684520)
- Inskickat:** 2019-03-06 10:08 (-05:00)
- Inskickad av:** amelia.baldeon@cu.ucsg.edu.ec
- Mottagare:** amelia.baldeon.ucsg@analysis.orkund.com
- Meddelande:** TESIS FINAL [Visa hela meddelandet](#)

A green box highlights the text: "0% av det här c:a 38 sidor stora dokumentet består av text som också förekommer i 0 st källor."

At the bottom, there is a navigation bar with icons for document view, zoom, quote, and navigation arrows.

f. _____
Ing. Baldeón Toledo Amelia Janeth

f. _____
Sánchez Palacios, Stalyn Wladimir

AGRADECIMIENTO

Agradezco en primer lugar a Dios por darme vida, salud y sabiduría para realizar esta investigación y que sin él no hubiese sido posible terminar mi proyecto. También agradezco profundamente a mis padres Jenny Palacios y Víctor Sánchez por su trabajo, apoyo y esfuerzo que han dado durante este proceso para que yo pueda culminar esta etapa de mi vida, por apoyarme y guiarme en todos los momentos difíciles. A mi tutora la Ing. Amelia Janeth Baldeón Toledo, por darme las instrucciones necesarias para esta investigación y Finalmente, a mi familia y amigos, que me ayudaron y confiaron en mí para culminar mi carrera profesional.

Stalyn Wladimir Sánchez Palacios.

DEDICATORIA

Dedico este logro tan importante en mi vida a dios por darme vida y salud para poder culminarlo.

A mis padres, por el grande esfuerzo que realizaron toda su vida para que yo pueda culminar mis estudios universitarios.

A mi esposa e hijos el cual son el motivo de mis esfuerzos y pilar fundamental de mi vida.

Finalmente, dedico este logro a mi abuelo Arturo Sánchez que desde el cielo me acompaño y cuido de mí en esta etapa muy importante.

Stalyn Wladimir Sánchez Palacios.



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS
CARRERA DE ECONOMÍA
TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN**

f. _____

Econ. Guillen Franco, Erwin José.

DIRECTOR DE CARRERA

f. _____

Maldonado Cervantes Jorge Augusto Mgs.

COORDINADOR DEL ÁREA O DOCENTE DE LA CARRERA

f. _____

Jurado Reyes Pedro Omar Mgs.

OPONENTE



UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE ECONOMÍA

CALIFICACIÓN

Ingeniera **Baldeón Toledo Amelia Janeth**, Docente de la Carrera de Economía, designado TUTOR del proyecto de grado del **Sánchez Palacios, Stalyn Wladimir**, cúmpleme informar a usted, señor Coordinador, que una vez que se han realizado las revisiones al 100% del avance del proyecto avaló el trabajo presentado por el estudiante, titulado **“Análisis de la Incidencia del Impuesto a la Renta en la Situación Financiera de las Empresas del Sector Automotriz Ecuatoriano. Período 2016-2017”** por haber cumplido en mi criterio con todas las formalidades.

Este trabajo de titulación ha sido orientado al 100% de todo el proceso y se procedió a validarlo en el programa de URKUND dando como resultado un 0% (CERO POR CIENTO) de plagio.

Cabe indicar que el presente informe de cumplimiento del Proyecto de Titulación del semestre B-2018 a mi cargo, en la que me encuentro designada y aprobado por las diferentes instancias como es la Comisión Académica y el Consejo Directivo, dejo constancia que los únicos responsables del trabajo de titulación **“Análisis De La Incidencia Del Impuesto A La Renta En La Situación Financiera De Las Empresas Del Sector Automotriz Ecuatoriano. Periodo 2016-2017”** somos la Tutora **Baldeón Toledo Amelia Janeth** y el Sr **Sánchez Palacios, Stalyn Wladimir** y eximo de toda responsabilidad a el coordinador de titulación y a la dirección de carrera.

La calificación final obtenida en el desarrollo del proyecto de titulación fue: 10/10 (diez sobre diez).

f. _____

Ing. Baldeón Toledo Amelia Janeth

INDICE GENERAL

1	INTRODUCCIÓN	2
	CAPITULO 1.....	4
1.1.	PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	4
1.1	PREGUNTA DE ESTUDIO.....	6
1.2	JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	7
1.3	OBJETIVO GENERAL.....	9
1.4	OBJETIVOS ESPECÍFICOS	10
	CAPITULO 2.....	11
2	EVOLUCIÓN ECONÓMICA DEL SECTOR AUTOMOTRIZ	11
2.1	Cifras significativas de la industria automotriz	12
2.2	Total de créditos otorgados al sector Automotriz	13
2.3	Ventas mensuales de vehículos (unidades)	15
2.4	Ventas históricas de vehículos (unidades)	16
2.5	Conformación del sector Automotriz.....	18
2.6	Generación de puestos de trabajo.....	18
2.7	Tributos pagados de las empresas importadoras y ensambladoras.....	19
2.8	Acuerdo comercial con la Unión Europea.....	19
2.9	Aspectos tributarios de las importaciones del Sector Automotriz.....	21
	CAPITULO 3.....	26
3	MARCO TEÓRICO.....	26
3.1	ANTECEDENTES	26
3.1.1	Apalancamiento financiero e impuestos corporativos: evidencia de los datos de las declaraciones de impuestos corporativos alemanes.....	26

3.1.2	Impuesto a las ganancias efectivo y la elasticidad.....	27
	de la base del impuesto a las ganancias corporativas: evidencia de los datos de las declaraciones de impuestos corporativos alemanes.....	27
3.1.3	Impuestos a las ganancias corporativas, valoración y el problema de la estructura de capital óptima.	28
3.1.4	Impuestos y fricciones financieras: implicaciones para la estructura del capital corporativo (Taxes and Financial Frictions: Implications for Corporate Capital Structure)	30
3.1.5	Incentivos fiscales corporativos y estructura de capital: nueva evidencia de las declaraciones de impuestos a nivel de empresa del Reino Unido	31
3.2	FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA.....	32
3.2.1	Teoría sobre la tributación de los bienes (Commodity taxation theory)	34
3.2.2	Teoría de la ingeniera social y la tributación.....	35
3.2.3	Teoría de los incentivos fiscales.....	37
3.2.4	Teoría del equilibrio perfecto de Markov y los de costos y beneficios de tener un Estado.	39
3.3	MARCO CONCEPTUAL.....	41
3.4	MARCO LEGAL	43
3.4.1	Normativa tributaria	43
3.4.2	Resolución N°. 466.....	43
3.4.3	Resolución N°. 65 y 66.....	43
3.4.4	Resolución N°. 049 – 2014.....	44
3.4.5	Normativas sobre seguridad social.....	45
3.4.6	Regulaciones ambientales	46
3.4.7	Impuesto ambiental a la contaminación vehicular (IACV)	46

CAPITULO 4.....	48
4 METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN.....	48
4.1 MÉTODO.....	48
4.2 TIPO DE INVESTIGACIÓN.....	49
4.3 TIPOS FUENTES DE RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN. ..	49
4.4 HERRAMIENTA DE RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN.....	49
4.5 HERRAMIENTAS DE ANÁLISIS DE INFORMACIÓN.....	49
4.6 LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN.....	49
4.7 DELIMITACIONES.....	49
4.8 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.....	50
4.9 MODELO ECONÓMICO.....	50
4.9.1 HIPÓTESIS.....	50
CAPITULO 5.....	52
5 ANÁLISIS DE RESULTADOS.....	52
a. Año 2017.....	52
b. Año 2016.....	55
c. Comparación de los resultados 2016 – 2017.....	58
CAPITULO 6.....	60
Conclusiones.....	60
CAPITULO 7.....	62
Recomendaciones.....	62
Bibliografía.....	64
ANEXOS.....	70

Índice de tablas

Tabla 1. <i>Recaudación tributaria (información perteneciente a empresas importadoras y ensambladoras)</i>	5
Tabla 2. <i>Eliminación progresiva de aranceles</i>	21
Tabla 3. <i>Relación entre los cambios en el apalancamiento financiero y la tasa financiero y la tasa impositiva efectiva</i>	26
Tabla 4. <i>Diferencias relacionadas con el tamaño del grupo y la correlacion en serie de los términos de error</i>	28
Tabla 5. <i>Modelo con costo fijo de emisión de capital externo</i>	30
Tabla 6. <i>El efecto de los impuestos sobre la estructura de las capital de empresas</i>	31
Tabla 7. <i>Impuesto ambiental a la contaminación vehicular por cilindraje por cilindraje</i>	46
Tabla 8. <i>Factor de antigüedad (años) en automóviles</i>	47
Tabla 9. <i>Resultados de las regresiones sin corrección de la heterocedasticidad</i>	53
Tabla 10. <i>Indicadores de Prueba Bruschi Pagan Godfrey y Chi cuadrado crítico</i>	54
Tabla 11. <i>Coeficiente R cuadrado significativo</i>	54
Tabla 12. <i>Resultado de regresión sin corrección heteroced</i>	56
Tabla 13. <i>Aplicación de Prueba Bruschi Pagan Godfrey para detectar la heterocedasticidad</i>	57
Tabla 14. <i>Resultado de división Variables independientes por la independiente</i>	57
Tabla 15. <i>Prueba de factor de inflación de la varianza (FIV)</i>	58
Tabla 16. <i>Similitud y diferencias años 2016-2017</i>	58

Índices De Figuras.

<i>Figura 1.</i> Total de créditos otorgados al sector	13
<i>Figura 2.</i> Ventas mensuales de vehículos (unidades).....	15
<i>Figura 3.</i> Ventas históricas de vehículos (unidades)	16
<i>Figura 4.</i> Conformación del sector automotriz.....	18
<i>Figura 5.</i> Generación de puestos de trabajo	18
<i>Figura 6.</i> Tributos pagados de las empresas importadoras y ensambladoras	19

Resumen

El presente trabajo investigativo pretende analizar la incidencia de la tributación del impuesto a la renta en la situación financiera de las empresas del sector automotriz ecuatoriano. El método de la investigación utilizado es deductivo y se enfoca en una regresión múltiple que mide mediante mínimos cuadrados ordinarios, el nivel de incidencia de la tributación del impuesto a la renta y la situación financiera de las compañías del sector automotriz (en este caso determinado por la utilidad bruta y los pagos totales del impuesto a la renta). Además, presenta un enfoque cuantitativo debido a que parte de información recopilada de fuentes secundarias tomada de las bases de datos estadísticos de la Superintendencia de Compañías y del Servicio de Rentas Internas. Por otro lado, la investigación está debidamente sustentada en estudios previos similares al presente, teorías económicas, leyes, conceptos y datos referenciales que apoyan el problema planteado. Dado que en este tipo de programas se puede realizar regresiones con datos de corte transversal, se utiliza SPSS para la fabricación de tablas y figuras.

En conclusión, la investigación determina de manera cuantitativa, y mediante procesos estadísticos avanzados en una muestra representativa, que existe una relación causal entre el total de pagos por impuesto a la renta insumidos por las empresas del sector automotriz ecuatoriano y su situación financiera.

Palabras claves: tributación, Sector automotriz, utilidad, estados financieros

Abstract

The present research pretends to analyze the influence of taxes payment in the financial situation of the Ecuadorian automotive industry. The research method used is deductive and it is directed to a multiple regression that measures, through ordinary least squares (OLS), the level of incidence of taxation on the financial situation of the companies of the automotive industry (in the present case, determined by the gross profit, and total taxes payments).

Besides, the study presents a quantitative approach with information gathered from secondary sources: the Income and Revenue Service Agency (SRI) and the Superintendence of Companies. On the other hand, the research has been thoroughly supported by previous and similar studies, economic theories, laws, concepts and references that cleared up the scope of the problematic situation proposed herewith. Since that this type of programs can be performed regressions with cross-sections data, the use of the Statistical Package for the Social Science Software (SPSS), has been of an invaluable aid for the elaboration of charts and graphs.

In conclusion, the research determines in a quantitative manner, and through advanced statistical processes using a representative sample; that there exists a causal relationship between the total taxation payments and the financial situation of the automotive industry companies

Key words: taxation, automotive industry, revenues, financial statements

1 INTRODUCCIÓN

La situación financiera de las empresas del sector automotriz son piezas activas del monitoreo por parte de las superintendencia y organismo de control y auditoria. Además, éstas sirven para el conocimiento del Estado a la hora de comprobar el monto a pagar, por parte de las empresas del sector automotriz, de impuesto a la renta u otros impuestos. El sector automotriz es un sector muy dinámico el cual se ha visto afectado por diversas políticas de comercio exterior y de una alta carga impositiva hacia las unidades importadas, las cuales son comercializadas en el país.

El presente trabajo tiene como objetivo general analizar la incidencia de la tributación en la situación financiera de las empresas sector automotriz ecuatoriano, ya que según cifras y reportes de los mismos organismos encargados de la regulación de este sector exponen que este es uno de los más importantes para el desarrollo de la economía ecuatoriana a través de los impuestos pagados. Por otro lado, este sector de la economía ecuatoriana alimenta no solo en los tributos por impuestos, sino que también aporta en generación de plazas de trabajo tanto directos e indirectos y que través del tiempo ha evolucionado de manera muy espontánea y aceleradamente en la oferta y demanda de movilización de los consumidores ecuatorianos.

En el capítulo 2 se demuestra la evolución de los ingresos tributarios y los inicios del sector automotriz en la década de los años 50 con empresas de producción en el sector metalmecánico y textil y su continua evolución en los años 1970 con la producción de fabricación y ensamblaje de vehículos aumentando la producción hasta 12000 unidades por año hasta el año 1999 donde el país redujo su producción en 9764 unidades debido a la crisis económica cursada ese año. Es en el año 2000 donde se demostró una tendencia al alza por la demanda de los consumidores, y en el cual el sector automotriz genero plazas de trabajo para 90.000 personas, logrando alcanzar 450 USD millones de dólares en el año 2014. Por consiguiente, este capítulo es de gran utilidad para la investigación ya que se lo reconoce como un marco empírico ya que aporta en evidencias y posibles factores que intervienen en la recaudación de impuestos.

En capítulo tres se puede observar que previas investigaciones analizadas en el apartado de los antecedentes, contribuyen al discernimiento de métodos de estudio para la presente investigación. En los mencionados estudios se realizó investigaciones en los cuales se aplicaron regresiones que sostienen una relación causal entre la situación financiera de las empresas y el impuesto a la renta. En la base teórica se observa que, en común existe un nivel impuestos que maximizan el bienestar de la sociedad, teorías como el equilibrio perfecto de Markov han permitido conocer que los individuos y también las empresas tienen un nivel de consumo y de tributos que afectan de manera directa el bienestar de la sociedad. Y, que esto a su vez este dependerá del nivel de producción de las empresas dadas que son las generadoras de empleo; sin dejar de lado que la defraudación de la sociedad afecta los costos generados en esta actividad.

En el capítulo 4 se aplica, como método de estudio, una regresión múltiple que mide el nivel de incidencia de la tributación del impuesto a la renta y la situación financiera de las compañías del sector automotriz (en este caso representado por la utilidad del ejercicio (utilidad operacional antes de impuestos) y los ingresos totales en el impuesto a la renta. Además, se aplican en este capítulo, un test y medidas correctoras en caso de haber heterocedasticidad.

En el capítulo 5 el análisis de los resultados evidencia que antes y después de tomar las medidas correctoras de heterocedasticidad, el modelo demuestra que existe una relación causal entre la situación financiera de las empresas del sector automotriz y el impuesto a la renta. Se acepta la hipótesis alternativa y se rechaza la hipótesis nula.

CAPITULO 1

1.1. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

El sector automotriz durante los periodos 2015 y 2016 presentó una alta contracción y distorsión en su actividad económica a causa de ciertas dificultades como la restricción de importaciones, medidas arancelarias, sobretasas por salvaguardias, reglamentos intempestivos y cambiantes, registros de operadores, entre otras. Sin embargo, para el año 2017 la actividad empresarial del sector automotriz ha mantenido un desempeño positivo y relevante con respecto a años anteriores principalmente por la implementación del nuevo marco regulatorio comercial, donde el sector automotriz es prioritario para las relaciones comerciales entre Ecuador y la Unión Europea (AEADE, 2018). Tal como lo evidencia las estadísticas de la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE), durante enero y abril del presente año, la industria vendió 42.756 vehículos, correspondiente a 17.052 unidades más frente a los mismos meses del año 2017, de los cuales, cerca del 68.1% pertenecen a vehículos importados, por lo que el escenario ha ido mejorando para este sector; los automotores más comercializados son los de gama baja y media, con ventas que representan un 65% del total (González, 2018).

En este mismo período, cerca del 13% de los autos que se vendieron en el Ecuador se importó desde Corea del Sur, seguido de China y Colombia, con un 10% de participación para cada uno, luego están México con el 9% y finalmente Japón y la Unión Europea (UE) con un 6%; por motivo del acuerdo de libre comercio firmado entre Ecuador y la EU, los autos europeos han ganado una mayor participación, con este acuerdo los aranceles comenzaron a disminuir de forma progresiva, si antes los vehículos livianos provenientes de este bloque se importaban con 40% de arancel, hoy ingresan con 30% y para el 2024 llegará a 0% (González, 2018).

Debido a la liquidez en el sistema financiero, gasto fiscal y extensión en la oferta crediticia permitió la rehabilitación y recuperación de varios sectores económicos. Considerando al sector automotriz parte de dicha recuperación luego de su declive en ventas del 18% en el 2009 a causa de la crisis financiera

internacional y a las salvaguardias cambiarias. En el 2010, el sector automotriz comercializó un total de 132.172 vehículos, representando una venta superior en relación al año 2009, periodo en que dicho sector comercializó 92.764 vehículos (AEADE, 2016).

En cuanto a la recaudación tributaria, el 2017 fue uno de los mejores años, de acuerdo al Servicio de Rentas Internas –SRI-, indicando un crecimiento general del 9,4% en relación al 2016, sin considerar las contribuciones solidarias, siendo este el mejor resultado interanual en recaudación de los últimos 4 años, donde el Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) y el Impuesto al Valor Agregado (IVA) fueron los impuestos con mayor crecimiento, con el 18,9% y el 10,7% de variación, respectivamente, así mismo, se estima que la variación anual de ventas totales de enero a noviembre del 2017 fue de 6,2%, lo que evidencia una economía más dinámica y positiva (SRI, 2018).

Una parte considerable de dicho sector es la contribución tributaria que genera la importación de vehículos, repuestos, maquinarias, carrocería y demás elementos al Estado. Entre los tributos que integran dicha contribución se encuentra el Advalorem, IVA, ICE Advalorem, Impuesto a los vehículos motorizados, Impuesto a la contaminación ambiental, ISD, Impuesto a la Renta, FODINFA y salvaguardias.

Como se puede observar, el año 2017 mantuvo un alto aporte tributario de \$1.221 millones de dólares, además dentro de dicho valor se destacó el tributo el Advalorem con un aporte de 369 millones de dólares (AEADE, 2018).

Tabla 1

Recaudación tributaria (información perteneciente a empresas importadoras y ensambladoras)

AÑO	MILLONES DE \$	VAR. ABS.	VAR. %
2011	1.184		
2012	1.152	(32)	-2,70%
2013	1.180	28	2,43%
2014	1.317	137	11,61%
2015	1.111	(206)	-15,64%
2016	895	(216)	-19,44%
2017	1.221	326	36,42%

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE, 2017)

Cabe recalcar que el sector automotriz se encuentra conformado por empresas ensambladoras, firmas autopartistas, comercializadores e importadores, empresas de carrocería y demás empresas dedicadas a actividades relacionadas al comercio automotor como mantenimiento, reparación o venta de partes (AEADE, 2018).

Dentro de la administración fiscal, los impuestos que más se recaudan son el ICE e IVA; impuestos aplicados al consumo de determinados bienes y servicios, entre esos, aquellos que son importados son los que más carga tributaria deben pagar con el fin de nacionalizar y comercializar el producto en el país, siendo el sector automotriz uno de los que más significancia tiene por la amplia demanda de bienes importados que tiene esta industria, como vehículos, repuestos, maquinarias, carrocería y demás elementos.

El sector automotriz durante los periodos 2015 y 2016 presentó una alta contracción a causa por medidas arancelarias y para arancelarias, sin embargo, para el año 2017 la actividad empresarial del sector automotriz ha tenido un desempeño positivo gracias al nuevo marco regulatorio comercial y al tratado multipartes entre UE y Ecuador. El 2017 también fue uno de los mejores años para el Servicio de Rentas Internas (SRI) indicando un crecimiento general del 9,4%. Una parte considerable de dicho sector es la contribución que genera a nivel tributario en los diferentes tipos de impuestos, como el Impuesto a la Renta (IR); además, la situación financiera de las empresas (que depende directamente de su rentabilidad) son clave a la hora del monitoreo por parte de las superintendencias y el SRI de manera que la situación financiera probablemente afecte la capacidad de pago de los impuestos por parte de las empresas y de manera inversa. Demostrando así, que puede que exista una relación entre el Impuesto a la renta y la situación financiera del sector; siendo de interés para el autor el demostrarlo.

Por lo que se menciona anteriormente, este trabajo de investigación pretende hallar una respuesta a la siguiente interrogante:

1.1 PREGUNTA DE ESTUDIO

¿De qué manera incide la tributación en la situación financiera de las empresas del sector automotriz ecuatoriano?

1.2 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

En los últimos años, el sector automotriz se ha visto afectado por múltiples cambios a través de medidas arancelarias y no arancelarias, las cuales se han implementado, en la mayoría de los casos, para disminuir o limitar la importación de determinadas partes, piezas y vehículos, con el objetivo principal de incentivar el desarrollo de la matriz productiva nacional, así como mejorar los estándares de seguridad en el control aduanero y en las unidades que circulan a nivel nacional. Sin embargo, la industria automotriz es de vital importancia dentro de la economía ecuatoriana por la generación de aportes, en especial por fomentar más plazas de trabajo. Demostrando una gran participación en su comercialización durante el periodo 2014 – 2015 a causa de las facilidades de crédito que otorgaban las instituciones financieras y las facilidades de pago por parte de las concesionarias (SUPERCIAS , 2016).

Cabe recalcar que los productos ecuatorianos son recibidos y vistos en muchas partes del mundo como bienes de alta calidad con precios competitivos, en efecto, la comercialización de productos hacia el exterior se origina por la venta de vehículos terminados como tractores, vehículos con capacidad de 10 o más personas y autos con capacidad menor a 10 personas; partes y accesorios para vehículos. Siendo representativa su participación durante el periodo 2009-2012, cuando el sector automotriz mantuvo un sostenible crecimiento en relación a las exportaciones principalmente de vehículos de transporte para mercaderías (ESPAE -ESPOL, 2017).

Por lo que se menciona arriba, el principal factor de análisis del presente estudio son los impuestos provenientes del sector automotriz debido a su deficiente estudio con respecto a su influencia dentro de la economía ecuatoriana. Dentro de los montos recaudados corresponden principalmente al impuesto Ad-Valórem (impuesto administrado por la Aduana del Ecuador, cuyo porcentaje varía de acuerdo al tipo de mercancía); se estima que en el país, los tributos representan entre el 39% y el 49% del precio de venta, en total son 5 tributos diferentes que graba un vehículo en el Ecuador, desde su ingreso al territorio nacional hasta el momento de la compraventa en una concesionaria (AEADE, 2017).

En lista, los impuestos pagados son:

- Arancel a las mercancías “Ad-valórem”
- Fodinfra (Fondo de Desarrollo para la infancia)
- ISD (Impuesto a la Salida de Divisas)
- ICE (Impuesto a los Consumos Especiales)
- IVA (Impuesto al Valor Agregado)
- Salvaguardias

Estos como los impuestos principales, entre los secundarios se encuentran el impuesto a los vehículos motorizados, impuesto a la contaminación ambiental e impuesto a la renta.

Esta carga tributaria recae sobre el precio del vehículo, dependiente del modelo y el valor del mismo, es así que un auto de gama baja, en el mercado está disponible en \$19.990, \$7.762 son captados por el Estado, donde el 41% del monto corresponde a impuestos; los automotores de gama media cuestan alrededor de \$37.000, 48% del precio es por impuestos, es decir \$16.358; finalmente los de gama alta, valorados en aproximadamente \$75.990, 62% de este valor es por carga tributaria, correspondiente a \$37.036 (Heredia, 2017).

Como se evidencia, sin esta carga de tributos, el precio de este bien reduciría a la mitad, razón por la cual, los empresarios afines a este sector han solicitado a las autoridades gubernamentales y de comercio exterior, la reducción e incluso eliminación de algunos impuestos como el ICE (dado que Ecuador es uno de los países de la región donde es más costoso adquirir un vehículo nuevo); sin embargo, hacer esto implicaría una disminución importante en los montos recaudados por el Estado a través de este ítem; pero por otra parte se vería compensado con un mayor desarrollo de la industria automotriz, lo que aumentaría la recaudación por impuesto a la renta y al mismo tiempo, se fomenta a la apertura de nuevas oportunidades laborales.

La carga tributaria que tiene el sector automotriz, el aumento de la demanda interna, producto de la necesidad de la población por tener movilización propia; son razones que hacen pertinente realizar un estudio del

sector. Asimismo, es necesario conocer su evolución y los factores que inciden en el mismo, además con esta información se puede establecer cuál es su aporte en la recaudación tributaria, lo cual permitirá definir las ventajas y desventajas que traerá para la economía ecuatoriana la eliminación de ciertos impuestos aplicados sobre los automotores y cuáles serían aquellas medidas que se podrían aplicar para motivar un crecimiento constante y sostenible en esta industria.

Debido a que en esta investigación se pretende analizar los ingresos generados por el cobro de impuestos al sector automotriz, lo cual permitirá establecer un estudio económico de dicho sector y observar qué variables resultan relevantes para futuras negociaciones internacionales con la finalidad de que la industria automotriz ecuatoriana crezca a nivel mundial. Con la valoración estadística se espera conocer la interacción de los impuestos contribuidos por el sector automotriz con respecto a la planificación y desarrollo de actividades realizadas por el Estado. Por consiguiente, los resultados obtenidos del presente estudio sirvan como guía a los organismos pertinentes para proponer efectivas estrategias que permitan el desarrollo productivo y económico de los diversos actores del sector automotriz tales como empresas ensambladoras, firmas autopartistas, comercializadores e importadores, empresas de carrocerías y, por último, empresas dedicadas a actividades de comercio automotor. Por motivo, que no únicamente favorecerá al sector automotriz sino también al sector manufacturero y de transporte.

Académicamente este trabajo contribuye para el fortalecimiento y actualización de los estudios anteriormente realizados, brindando un análisis detallado, del mismo modo se espera que a partir de los resultados obtenidos surjan nuevas y periódicas investigaciones sobre este tema, permitiendo mantener un mayor control del sector.

1.3 OBJETIVO GENERAL

Analizar la incidencia del impuesto a la renta en la situación financiera de las empresas del sector automotriz ecuatoriano Periodo 2016 - 2017

1.4 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Describir la evolución económica del sector automotriz ecuatoriano
- Desarrollar el marco teórico a base de revisión bibliográfica, referencias, teorías económicas, a fin de conceptualizar las variables de estudio
- Establecer la relación entre el total de impuestos y la situación financiera de las empresas del sector automotriz ecuatoriano.
- Valorar los resultados de la investigación.

CAPITULO 2

2 EVOLUCIÓN ECONÓMICA DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

El sector automotriz en el Ecuador ha tenido una gran evolución, fortaleciéndose con el pasar de los años, contribuyendo en gran medida en el crecimiento económico y productivo del país.

La producción automotriz en el Ecuador empieza en la década de los años 50, cuando empresas del sector metalmecánico y del sector textil comienzan la fabricación de carrocerías, asientos para buses y algunas partes y piezas metálicas. En el Ecuador se han ensamblado vehículos por más de tres décadas (Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, 2013).

En 1973 la industria automotriz ecuatoriana empezó sus primeros pasos en la fabricación de vehículos a través del ensamblaje de vehículos, con una capacidad productiva de 144 unidades con un único modelo, el Andino. La fabricación de autos en el Ecuador comienza con el nacimiento de nuevas industrias como el metalmecánico y textil, dando inicio al ensamble de vehículos.

En el año 1988 con el Plan del Vehículo Popular la producción se incrementó en un 54,21%, pasando de 7.864 vehículos producidos en 1987 a 12.127 vehículos en 1988. En 1992 se perfecciona la Zona de Libre Comercio entre Colombia, Ecuador y Venezuela, se abren las importaciones de vehículos, y Ecuador inicia las exportaciones. En el año 1993, se firma el primer Convenio de Complementación en el Sector Automotor que fue modificado en el año 1999 para adecuarlo a los compromisos con la OMC (Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, 2013).

Para el año 1998, los niveles de producción aumentaron ensamblando más de 12.000 unidades, mientras que al año siguiente esta cifra se redujo a 9764 unidades por la crisis económica vivida en 1999 en el país.

El Convenio Automotor que se convirtió en política nacional para el sector, fue el motor para el desarrollo de la industria de ensamblaje y producción de autopartes.

La industria automotriz ecuatoriana está constituida por tres ensambladoras de vehículos con las marcas Chevrolet, Kia y Mazda que

conforman la cadena productiva en la que participan al menos 14 ramas de actividad económica, de acuerdo con la clasificación CIIU, entre las que se encuentran la metalmecánica, petroquímica (plástico y caucho), textil, servicios y transferencia tecnológica.

La industria de ensamblaje ha posibilitado la producción local de componentes, partes, piezas e insumos en general lo que significa el establecimiento de bases tecnológicas para la fabricación de muchos otros productos conexos a los automotores y las maquinarias y herramientas necesarias para producirlos.

El grado de desarrollo tecnológico que la industria automotriz ecuatoriana ha alcanzado se ve reflejado en la calidad de los automotores nacionales, que involucran las más altas normas de seguridad. La presencia de importantes empresas multinacionales en el país, han liderado la transferencia y asimilación de tecnologías en empresas autopartistas (Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, 2013).

Con el nuevo milenio, a partir del año 2000, el sector automotriz ha demostrado una tendencia al alza en cuanto a su producción, debido a la creciente demanda de consumidores.

2.1 Cifras significativas de la industria automotriz

El sector económico del transporte se convierte en uno de los motores que mueve la economía de un determinado país, por medio de la prestación de servicios a cambio de una retribución. En el Ecuador existen muchos sectores que crean fuertes fluctuaciones dentro de la economía ecuatoriana, uno de estos sectores es “el sector automotriz”, el mismo que ha sido de gran importancia para la generación de aportes a la economía nacional, así como para la generación de empleo (Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, 2016).

2.2 Total de créditos otorgados al sector Automotriz

Crédito (enero - octubre 2017)

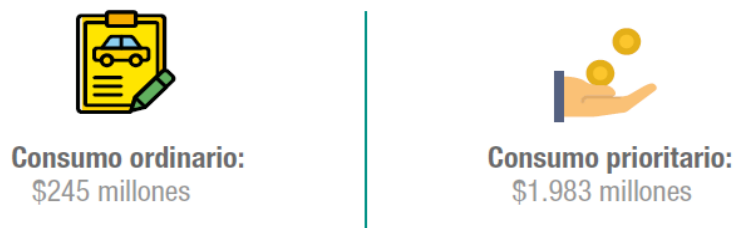


Figura 1. Total de créditos otorgados al sector

Fuente: (AEADE, 2018)

El sector automotriz es el que se ocupa del diseño, producción y ventas de automóviles, así como de sus partes y recambios o repuestos. Esta industria es muy importante para la economía ecuatoriana, pues emplea a unas 90.000 personas directa e indirectamente, realiza una gran aportación en forma de impuestos (cerca de 450 USD millones en 2014) y aporta una gran cantidad de aranceles.

La proporción de automóviles vendidos ensamblados en Ecuador frente a los importados ha ido aumentando notoriamente en los últimos años. En el año 2002 un 30,34% de los automóviles vendidos era ensamblado en Ecuador; esta cifra ha aumentado sensiblemente durante los últimos años y en 2014 un 51,12% de los automóviles vendidos ha sido ensamblado en Ecuador.

Este sector ha tenido una dinámica importante por su comercialización en el período de análisis (2014 – 2015), por el incremento de la oferta y demanda de crédito a través del sistema financiero, lo que permitió que los usuarios puedan acceder a los diferentes mecanismos de financiamiento con tasas de interés y plazos acordes a la situación de la economía en su conjunto. Por otro lado, las comercializadoras de vehículos ofrecían también, los autos con una entrada mínima y hasta 6 años plazo, creando un entorno financiero alcanzable para todo bolsillo.

En Ecuador existen tres empresas que son los principales productores nacionales (ensambladores) de automóviles: Motors Ómnibus BB GM-OBB (Chevrolet), MARESA (Mazda) AYMESA (KIA) y, desde el año 2013, CIAUTO (Great Wall).

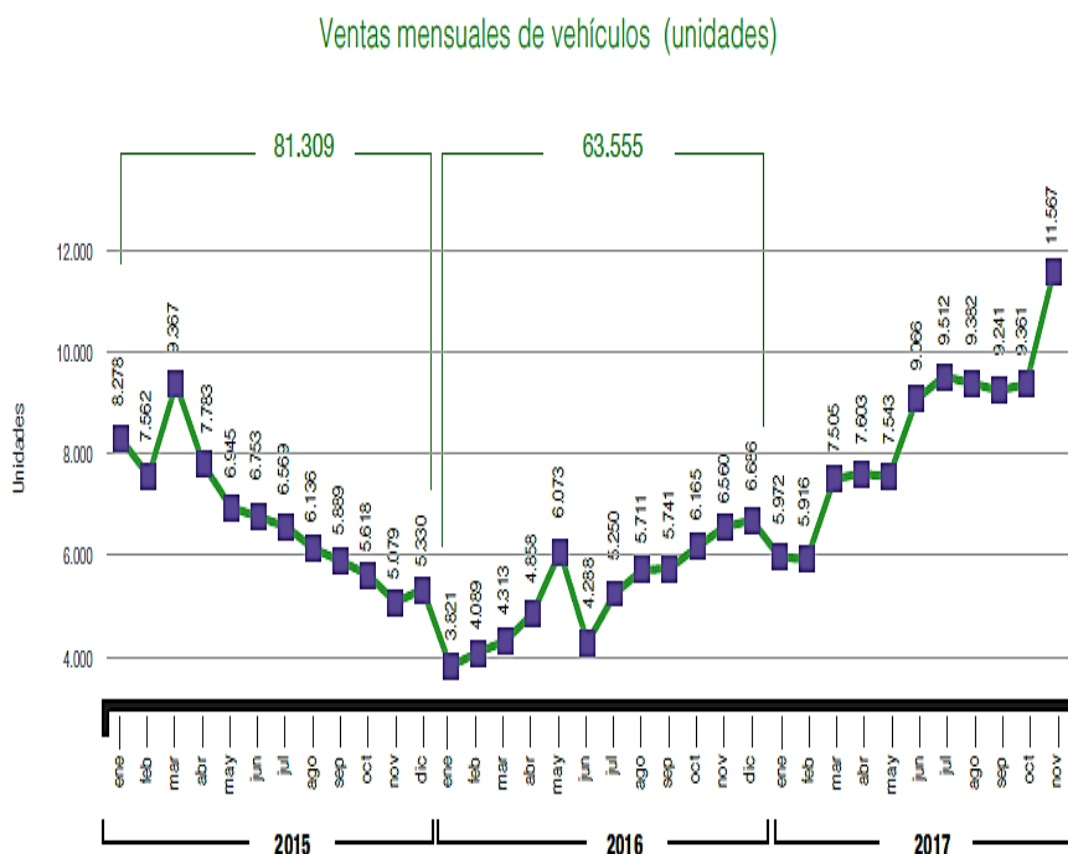
Las ventas de automóviles también han aumentado mucho en los últimos 15 años. En el año 2001 se vendieron 56.950 automóviles en Ecuador y en 2014 se vendieron 120.060. El record de automóviles vendidos fue en el año 2011, cuando se vendieron 139.893. Los cupos a la importación de automóviles, así como los altos aranceles e impuestos son el motivo de esa caída en el consumo de 2011 a 2014 (ICEX, 2016).

Los altos aranceles y cupos son un factor que determina el comportamiento del sector pues estos implican directamente que haya un aumento de los precios y una reducción de la oferta.

En la actualidad, Ecuador cuenta con un parque móvil superior a los 2.200.000 automóviles, de los cuales más de 400.000 superan los 25 años. Incluso para las familias de menores recursos económicos; quienes lo veían como una opción de trabajo y se endeudaban para la adquisición de un vehículo, ya sea un taxi formal o informal, un camión, una camioneta rentera, etc., lo que les permitiría una fuente de ingresos y así podrían sustentar la economía de sus hogares. De esta manera, el sector automotriz a través de la apertura del crédito y su fácil obtención, dio la oportunidad de que las familias ecuatorianas encuentren una nueva manera de iniciar sus emprendimientos.

2.3 Ventas mensuales de vehículos (unidades)

Figura 2. Ventas mensuales de vehículos (unidades)



Fuente: (AEADE, 2018)

La marca más vendida es CHEVROLET, seguida por la marca KIA y HYUNDAI en autos; mientras que las marcas MAZDA, TOYOTA, FORD y NISSAN en venta de camionetas; la marca HINO en camiones y en buses la marca VOLKSWAGEN.

En el país en el año 2014 se vendió un total de 120.060 unidades, distribuidas en las marcas señaladas. En el 2015 disminuyó las ventas de las unidades a 81.309. Sin embargo, este escenario no fue una limitación para ser la marca CHEVROLET la más destacada en ventas, principalmente en la Provincia de Pichincha seguida de la marca KIA. En la provincia del Guayas sucedió algo similar que el año 2014, los modelos de mayor demanda para esta Provincia fueron los de la marca CHEVROLET.

2.4 Ventas históricas de vehículos (unidades)

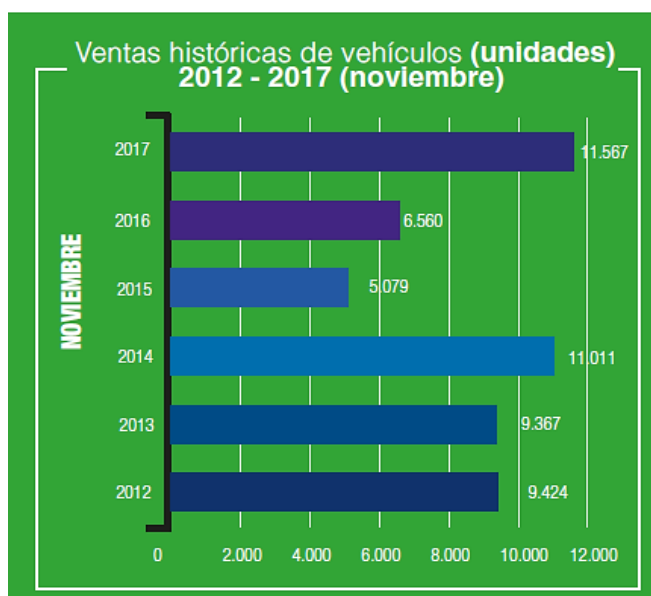


Figura 3. Ventas históricas de vehículos (unidades)
Fuente: (AEADE, 2018)

2.5 Ventas históricas de vehículos (unidades)

En el año 2014, el 41,40% de las ventas de unidades del parque automotor nacional corresponde a la provincia de Pichincha y el 26,96% a Guayas en tanto que en el año 2015, Pichincha registra el 40,05% y Guayas el 27,39%. A pesar de lo señalado, la crisis mundial afectó también a nuestra economía y dentro de ella al sector automotriz, al punto que las ventas pudieron verse incrementadas ostensiblemente de no mediar políticas gubernamentales como la reducción de cupos a las importaciones, el incremento de impuestos arancelarios a las importaciones de vehículos y repuestos; la adopción o imposición del impuesto verde que se grava a los vehículos con mayor cilindraje; que repercutió en el incremento del precio de los vehículos, y en la restricción de las ventas de los mismos. Ante esta situación, el sector automotriz aplica varias alternativas para el consumidor en la adquisición de nuevos vehículos y aplica promociones especiales, buscando niveles de ventas rescatables, con el fin de captar al cliente y de no formar parte de la desaceleración financiera que estaba limitando al país.

Aun con todos los esfuerzos realizados por el sector, las ventas se vieron disminuidas; y, por ende, la reducción de personal tuvo que hacerse una realidad. Por ejemplo, MARESA una de las más grandes industrias de autos

en el país realizó su último despido masivo en diciembre de 2015, aproximadamente se redujeron 700 plazas de empleos, afectando directamente a la economía de las familias ecuatorianas.

En los años 2014 y 2015, el mercado automotriz también se vio disminuido debido entre otros, a la exigencia de un certificado de reconocimiento por cada nacionalización de vehículos, incremento de aranceles de importación, restricción de cupos para las importaciones, etc., provocando la baja demanda por la difícil situación que se presentaba en ese momento.

El sector automotriz en el periodo de análisis aun con las escasas ventas realizadas en estos dos años, según la información reportada a la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, obtuvieron bajas utilidades, debiendo tomar medidas al interior de las compañías, con los despidos de personal, lo que también implica una limitación económica para el mismo ya que el desempleo, reprime el poder adquisitivo de la sociedad ecuatoriana.

El impacto causado por las bajas ventas del sector automotriz en la economía nacional se refleja en la disminución de la participación del sector frente al sector societario del país. Los múltiples esfuerzos que ha realizado el Gobierno para reactivar la economía del país no fueron suficientes, sin desmerecer las acciones tomadas para la reactivación de la economía nacional a través de la industria y en este caso del sector del transporte, mediante la entrega de préstamos , los cuales según información de la Superintendencia de Bancos que publica en su portal web; el sector financiero ha otorgado créditos para el sector del Transporte por 725,53 millones de dólares en el año 2014; y, para el año 2015 de 474,24 millones.

El sector automotriz ecuatoriano depende en gran medida de la economía en su conjunto, su evolución está relacionada con la liquidez existente, el acceso al crédito medidas de restricción comercial, así como a los tributos implementados y que han tenido un importante impacto, lo que se vio registrado en la evolución de sus ventas y actividad en general.

El perfil del sector automotor ecuatoriano está compuesto mayoritariamente por empresas que se dedican a la comercialización de vehículos en general,

mientras que las organizaciones especializadas en ensamblar son una escasa minoría, tal como se detalla en la figura a continuación, donde se destaca que la mayoría de las empresas del sector se dedican a la comercialización de vehículos o al mantenimiento o venta de repuestos mientras que solo 4 empresas a nivel nacional ensamblan vehículos.

2.6 Conformación del sector Automotriz

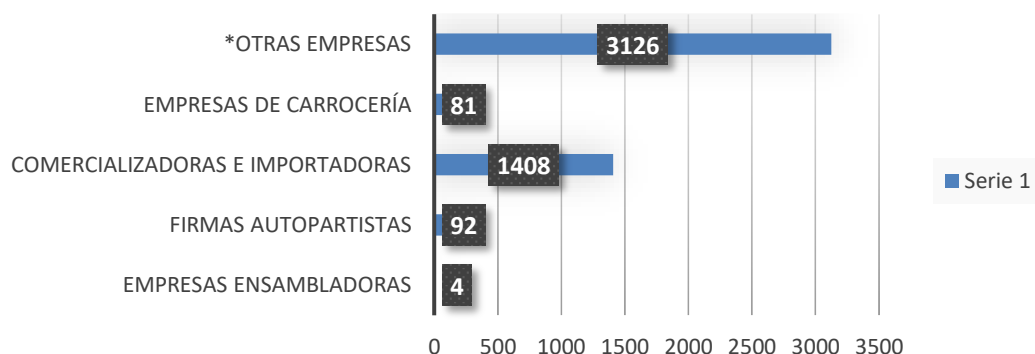


Figura 4. Conformación del sector automotriz

Fuente: (AEADE, 2018)

* Empresas dedicadas a otras actividades de comercio automotor (mantenimiento, reparación, venta de partes, etc.)

Por otro lado, de acuerdo a datos brindados por el (IESS, 2016) en la Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo, la generación de puestos de trabajo es muy significativa dentro del sector, creando 56.801 plazas de empleo hasta diciembre 2017. Estas plazas de empleo en su mayoría vienen de empresas dedicadas a la comercialización de repuestos y al mantenimiento de vehículos, debido a que esta actividad representa la mayoría del sector.

2.7 Generación de puestos de trabajo

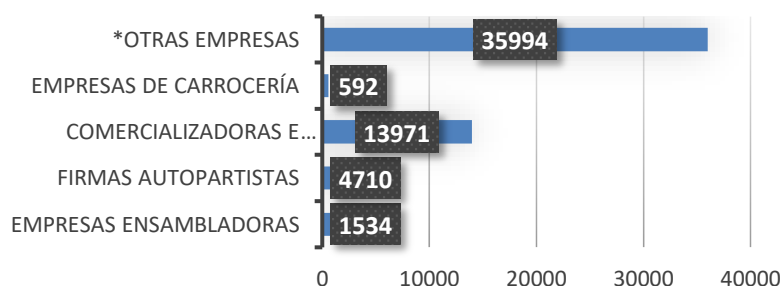


Figura 5. Generación de puestos de trabajo

Fuente: (AEADE, 2018)

Al ser el sector automotriz, un sector con una alta demanda, es de esperarse que se den movimientos de ingresos altos los mismos que generan la recolección de tributos, que si bien es cierto representan grandes ingresos para el estado. De tal manera que, al colocar ciertas trabas arancelarias la recaudación de impuestos por parte de este sector ha ido disminuyendo, entrelacen con el decrecimiento en importaciones de vehículos, partes o repuestos debido a los aranceles impuestos en esos años

2.8 Tributos pagados de las empresas importadoras y ensambladoras

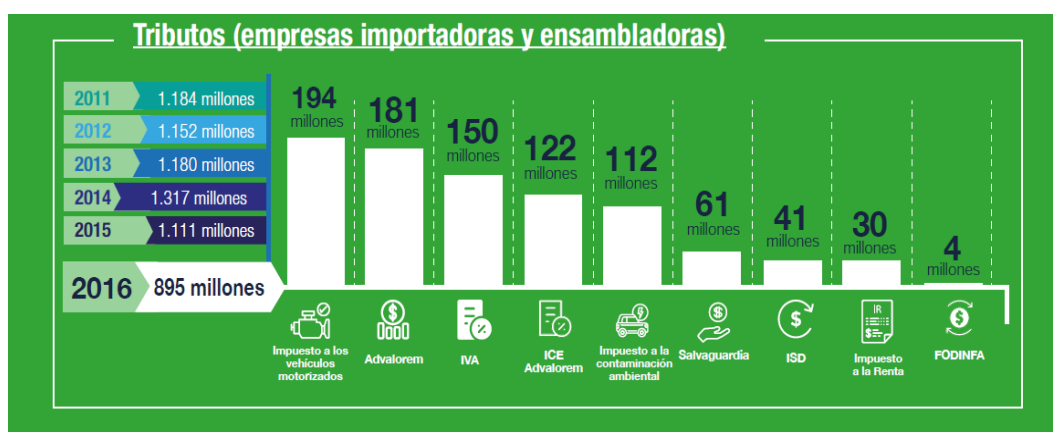


Figura 6. Tributos pagados de las empresas importadoras y ensambladoras

Fuente: (AEADE, 2018)

En el año 2017, de acuerdo al estudio realizado por (AEADE, 2018) sobre el sector automotriz se destaca que las importaciones en de vehículos en Ecuador es mayor a la producción de estos bienes. De igual manera se evidencia la poca cantidad de vehículos ensamblados en Ecuador que han sido exportados alcanzado un total de 445 unidades

2.9 Acuerdo comercial con la Unión Europea.

Desde el año 2007 el país negociaba acuerdo comercial con la Unión Europea. Países como Colombia, Perú y Bolivia también intervinieron en estas negociaciones, sin embargo, por la complicada situación que se vivía para la exportación del banano Ecuador decidió retirarse en el período 2009. Se retomaron las negociaciones cinco años después, es decir, en el 2014, teniendo como principal objetivo que los productos ecuatorianos entren al mercado europeo sin pago de aranceles. Adicionalmente, se firmaron medidas para la protección de inventos, productos biológicos y propiedad intelectual.

Las medidas de salvaguardia multilateral, son aplicables siempre que las importaciones de un producto que provenga de cualquiera de los dos países tengan un incremento que amenace a los productores locales de cada región, considerando a la parte importadora para que acoja la medida. Por medio del acuerdo comercial con Europa, se espera crear y mejorar las oportunidades de exportación con la promoción de un comercio que sea justo y que beneficie a los sectores de la producción.

La firma del Acuerdo Comercial con la Unión Europea en el 2017, representó un gran aporte al desarrollo de la política comercial del país, mejorando el clima de negocios y en consecuencia al desarrollo de la actividad empresarial ecuatoriana. Su alcance no se limita a mantener las preferencias arancelarias de las que actualmente gozan los productos ecuatorianos en su acceso al mercado más grande del mundo, lo cual de por sí ya constituye un logro para la economía del Ecuador (AEADE, 2018).

En el sector automotriz la eliminación de los aranceles de los vehículos de origen europeo, así como beneficios palpables en relación a la disminución de barreras no arancelarias, como son los cupos de importación favoreciendo en gran medida el crecimiento del sector incrementando los niveles de inversión y comercio.

Entre los permanentes intentos de acrecentar nuestra economía y las iniciativas por parte del Gobierno, como lo fue la firma del Tratado de Libre Comercio con la Unión Europea, el cual elimina restricciones y permite mayor eficiencia ofreciendo un entorno de confianza a la industria automotriz que sin lugar a dudas mejorará su planificación y sus ventas, este acuerdo fue firmado el 11 de noviembre del año 2016, y el cual entro en vigencia el 1 de enero del 2017, trajo consigo una gran esperanza para todos los sectores empresariales del país y entre ellos la del Sector Automotriz.

La adhesión de Ecuador a este tratado en el acuerdo comercial multipartes con la unión europea se negoció distintas condiciones de eliminación tributaria para poder acceder al mercado europeo, y en los cuales se estableció un periodo de desgravamen que varían entre 7 a 10 años para los vehículos con motor de embolo (pistón) con una cilindrada superior a los 1500cc aplicaba

el periodo de desgravamen de 7 años y distintos aranceles base entre el 10% y 40%, y en cuanto a los vehículos con una carga superior a 5 toneladas y considerados de transporte se acordó que el tiempo de desgravamen de estos era de 10 años y se aplicó un esquema gradual de desgravamen entre el 5% y 40% desde la fecha de inicio de firma del tratado

La eliminación progresiva de aranceles de vehículos está estructurada de acuerdo al tipo de automotor. Por lo que, en este caso, el punto de partida de la desgravación es el arancel vigente al momento de la negociación y se considera 4 períodos: inmediato, 5, 7, 10 años, a partir de la entrada en vigencia del acuerdo.

Tabla 2.

Eliminación progresiva de aranceles

Vehículos	Periodo de desgravación
Bienes de capital como motocultores, tractores, tracto camiones y buses.	Inmediato
Camiones de más de 9,3 toneladas y de más de 20 toneladas	5 años
Vehículos livianos incluyendo automóviles, van, SUVs	7 años
Camiones livianos, ultraliviano, medianos y camionetas	10 años

Fuente: (AEADE, 2018)

2.10 Aspectos tributarios de las importaciones del Sector Automotriz.

En cuanto a los aspectos tributarios de las importaciones del Sector Automotriz, se puede mencionar que se da en dos aspectos:

- La importación de vehículos ensamblados,
- La importación de partes y piezas para ensamblar los vehículos, denominados CKD's.

En ambos casos, se debe cancelar los derechos de aranceles AD VALOREM, que se refiere a un tributo administrado por la Aduana del

Ecuador, consistente en el cálculo de un porcentaje a los bienes que se importen, el mismo que se aplica al costo CIF (Costo, Seguro y Flete), (Aduana del Ecuador, 2017).

En cuanto a lo que se refiere a los vehículos de transporte público, con la creación del programa de renovación, se han exonerado de impuestos a aquellos que vienen ya ensamblados, chasis y carrocerías; de acuerdo a lo que se encuentra en las subpartidas arancelarias. Para gozar de estos beneficios es necesario que las importadoras y ensambladoras se registren en el Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO).

Para el cálculo del impuesto AD-VALOREM se consideran los siguientes valores iniciales:

$$\begin{aligned} \text{CIF} &= \text{PRECIO FOB} + \text{FLETE} + \text{SEGURO} \\ \text{PRECIO FOB} &= \text{VALOR DE FACTURA DEL BIEN} \\ \text{FLETE} &= \text{COSTO DEL TRANSPORTE INTERNACIONAL} \\ \text{SEGURO} &= \text{VALOR DE LA PRIMA} \end{aligned}$$

- Dependiendo del bien que se importe, si es vehículo terminado o si son partes o piezas, con algunas excepciones si se gravan con tarifa 0%.
- Tributo FODINFA, (Fondo de Desarrollo para la Infancia), lo administra el Ministerio de Inclusión Económica y Social, MIES, constituye el 0,5% del CIF.
- Impuesto a los Consumos Especiales ICE, este impuesto es administrado por el Servicio de Rentas Internas, su valor depende de la mercadería a importar.

De acuerdo con el Servicio de Rentas Internas, SRI la base imponible de este impuesto se establece según el precio de venta al público sugerido por el fabricante o importador, sin considerar el IVA y el ICE o con base en los precios referenciales establecidos mediante resolución el Director General del Servicio de Rentas Internas. Sobre esta base se aplica también la tarifa AD VALOREM que establece la ley.

La base imponible (precio de venta al público) no debe ser inferior al valor de precio ex-fábrica o ex-aduana, más un 25% de margen mínimo presuntivo de comercialización. En caso de que se comercialicen productos con márgenes que superen el valor mínimo señalado, se debe aplicar el margen mayor para la determinación de la base imponible con el valor del ICE. La liquidación y pago del ICE aplicando el margen mínimo presuntivo, cuando de hecho se comercialicen los respectivos productos con márgenes mayores, se considerará un acto de defraudación tributaria.

Para el cálculo de la base imponible en los casos que no se apliquen precios referenciales, se debe realizar la siguiente operación:

Con base en PVP:

- Base Imponible ICE 1 = $PVP / ((1+\%IVA) * (1+\%ICE \text{ vigente}))$

Con base en el precio ex fábrica o ex aduana:

- Base Imponible ICE 2 = Precio ex fábrica o ex aduana * (1,25)

La liquidación del ICE en las importaciones, se efectúa en la declaración de importación, y se cancela previamente a la salida de la mercadería de la Aduana. El Servicio de Rentas Internas (SRI), menciona que dentro de las exenciones del ICE se encuentran “vehículos ortopédicos y no ortopédicos, importados o adquiridos localmente y destinados al traslado y uso de personas con discapacidad, conforme a las disposiciones constantes en la Ley de Discapacidades y la Constitución”, (Servicio de Rentas Internas, SRI, 2017).

En cuanto a las exoneraciones, las reducciones y las rebajas especiales, la misma entidad indica que existen tres artículos de la “Ley del Impuesto a la Propiedad de los Vehículos

Motorizados de Transporte Terrestre”, en donde se especifican los vehículos que pueden ser exonerados o que pueden gozar de rebajas. Los que se encuentran exonerados del impuesto son los siguientes:

- Vehículos del sector público.

- Vehículos de turistas temporales, en tránsito aduanero, por no más de tres meses.
- Vehículos de propiedad de choferes profesionales (una unidad por cada uno), que sirvan para el transporte público.
- Vehículos de la Cruz Roja Ecuatoriana, Sociedad de Lucha Contra el Cáncer, SOLCA y de la Honorable Junta de Beneficencia de Guayaquil.
- Vehículos de organismos internacionales.

Los vehículos que cuentan con una reducción del 80% del valor del impuesto anteriormente mencionado son los siguientes:

- Vehículos para servicios de transporte público o carga.
- Vehículos que pesen una tonelada o más, siempre que sean de personas naturales o de empresas que sirvan para sus actividades productivas o comerciales.

Los vehículos que gozan de disminución del avalúo del vehículo de USD \$8.000 son los siguientes:

- Vehículos de personas de la tercera edad (uno por cada titular).
- Vehículos de personas discapacitadas (uno por cada titular).
- Impuesto al Valor Agregado IVA, es administrado por el Servicio de Rentas Internas, SRI, utiliza una única tarifa para las importaciones que es del 12%, y se calcula de la siguiente manera:

$\text{BASE IMPONIBLE DEL IVA} = \text{CIF} + \text{AD VALOREM} + \text{FODINFA} + \text{ICE}$
--

El impuesto se cancela antes de la salida de la mercadería de la Aduana del Ecuador, en la liquidación aduanera.

En conclusión, este capítulo permite tener mayor conocimiento de cómo es el sector automotriz y cómo ha evolucionado a través del tiempo, esta evolución demuestra que el sector automotriz ecuatoriano que ha sido y sigue siendo un fundamental motor para el desarrollo de la economía ecuatoriana. Esta importancia estriba en que la dinámica del sector que se ha visto afectado a lo largo del tiempo por las diversas políticas de estado y en cuanto a las

importaciones de bienes automotrices. Las cifras presentadas en el presente análisis de la evolución del sector automotriz evidencian el cambio de muchos factores a ser considerados como lo son: el crédito, la producción, las importaciones, la generación de plazas de empleo, la oferta, la demanda de vehículos y movilización de los consumidores. Además, este capítulo destaca los avances en las negociaciones como país hacia la nueva incorporación del primer acuerdo comercial integral con un socio fuera del continente y la importancia de seguir haciendo investigaciones más exhaustivas del sector, para así poder estimular el crecimiento de la economía ecuatoriana y de inversiones europeas en el país convirtiéndolo en el sector estratégico más importante del Ecuador. Sin duda alguna, este capítulo ha sido de gran utilidad para la investigación y se lo reconoce como un marco empírico debido a que aportó en evidencias y posibles factores que intervienen en la recaudación de impuestos.

Se concluye que el sector automotriz (especialmente el de ensamblado) lleva existiendo desde la década de los 50, además, en estos últimos 15 años las ventas de automóviles han aumentado mucho. “En el año 2001 se vendieron 56.950 automóviles en Ecuador y en 2014 se vendieron 120.060” (ICEX, 2016). También se concluyó que: “En el Ecuador existen muchos sectores que crean fuertes fluctuaciones dentro de la economía ecuatoriana, uno de estos sectores es “el sector automotriz” [...]”(Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, 2016). Lo que significa que la evolución demostró mediante datos que el sector automotriz lleva mucho tiempo existiendo en Ecuador y que estos últimos años su gran dinamismo ha afectado en las fluctuaciones económicas del país; queda claro entonces que el SRI se beneficia mucho de este sector, por tanto, da razones para creer que la situación financiera de las empresas de este sector afecta a la tributación directa del país.

CAPITULO 3

3 MARCO TEÓRICO

Dentro de este capítulo se analizan a profundidad estudios previos similares al presente, teorías económicas, leyes, conceptos y datos referenciales que sustentan el problema planteado, Al finalizar este apartado se obtuvo una mayor comprensión de como la creación o reforma de leyes dirigidas al sector automotriz.

3.1 ANTECEDENTES

Como se menciona previamente, en este punto se revisa investigaciones semejantes a ésta que aportan a la definición tanto variables de estudio como al desarrollo del marco metodológico.

3.1.1 Apalancamiento financiero e impuestos corporativos: evidencia de los datos de las declaraciones de impuestos corporativos alemanes

Estimamos el impacto de la tributación efectiva sobre las ganancias en el apalancamiento financiero de las empresas sobre la base de un pseudo-panel construido a partir de datos de micro-datos de la declaración de impuestos corporativos para el período 1998-2001, un período en el que se introdujo una importante reforma fiscal corporativa en Alemania. De manera que el modelo se presenta de la siguiente manera:

Tabla 3.

Relación entre los cambios en el apalancamiento financiero y la tasa impositiva efectiva

	OLS		IV		
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)
$\log(ETR_{g,2001}/ETR_{g,1998})$	-0.115 (0.044)	-0.182 (0.043)	0.463 (0.120)	0.463 (0.131)	0.540 (0.145)
share of corporations under the tax credit method	-	0.112 (0.178)	-	-0.307 (0.233)	-0.534 (0.269)
change in the number of corporations in the group	-	0.177 (0.048)	-	0.146 (0.054)	0.118 (0.057)
dummy indicating groups which exclusively contain firms located in Western Germany	-	-0.053 (0.024)	-	-0.076 (0.029)	-0.073 (0.030)
variation coefficient of sales / standard deviation of the variation coefficient	-	-0.057 (0.011)	-	-0.071 (0.017)	-0.070 (0.019)
$\log(\text{equity}_{g,1998})$	-	0.055 (0.010)	-	0.001 (0.016)	-0.008 (0.018)
change in the share of firms reporting non-negative AGI	-	-	-	-	-0.736 (0.310)
constant	-0.039 (0.016)	-0.813 (0.144)	0.132 (0.035)	0.209 (0.260)	0.347 (0.291)
R^2	0.014	0.108	-	-	-
Number of observations	1,029	1,029	1,029	1,029	1,029

En este estudio se realizó una regresión donde estimaron la elasticidad entre los ingresos imponibles corporativos con respecto a la tasa efectiva del impuesto corporativo. El índice de la tasa efectiva de impuestos corporativo es significativo al 1%, mediante mínimos cuadrados ordinarios y en la segunda regresión de mínimos cuadrados ordinarios también este mismo índice es significativo al 1%, por tanto existe una elasticidad significativa de los ingresos imponibles corporativos con respecto a la tasa efectiva del impuesto corporativo.

En conclusión, esta investigación proporciona la siguiente información para la presente investigación una regresión de una proporción entre tributos puede tener dificultades a la hora de ser estimada, por temas de autocorrelación.

3.1.2 Impuesto a las ganancias efectivo y la elasticidad de la base del impuesto a las ganancias corporativas: evidencia de los datos de las declaraciones de impuestos corporativos alemanes

En este estudio, los investigadores buscaban estimar la elasticidad de los ingresos imponibles corporativos con respecto a la tasa efectiva del impuesto corporativo sobre la base de un pseudo-panel construido a partir de microdatos de la declaración del impuesto corporativo para el período 1998-2001, un período en el que se introdujo una importante reforma fiscal corporativa en Alemania.

Ellos determinaron que necesariamente tendría que usar el AGI (Adjusted Gross Income) y ETR (effective corporate tax rate), pero el principal problema metodológico es que, por diversas razones, es poco probable que esta elasticidad se identifique mediante una simple regresión de log (AGI) en log (ETR). El ETR varía entre las empresas, debido a: 1. las diferencias en las deducciones y gastos deducibles. 2. El monto de la pérdida acumulada en un año determinado. Otro problema es que un ETR bajo, provocará una correlación falsa negativa entre estas dos variables. Además, ciertas deducciones y gastos deducibles pueden correlacionarse con sus ganancias, lo que también induce una correlación espuria en el modelo. De manera, que el modelo se presentó de la siguiente forma:

Resultados de la regresión básica (diferencias relacionadas con el tamaño del grupo y la correlación en serie de los términos de error)

Tabla 4.

Diferencias relacionadas con el tamaño del grupo y la correlación en serie de los términos de error

	OLS		2SLS			
	(1)	(2)	(3)	(4)	(5)	(6)
$\log(ETR_{g,2001}/ETR_{g,1998})$	0.240 (0.109)	0.164 (0.131)	-0.314 (0.180)	-0.347 (0.178)	-0.318 (0.178)	-0.533 (0.197)
share of corporations under the tax credit method	-	0.430 (0.426)	-	0.528 (0.448)	0.638 (0.433)	0.947 (0.447)
change in the number of corporations in the group	-	-0.002 (0.100)	-	-0.007 (0.104)	0.146 (0.099)	0.046 (0.100)
dummy indicating groups which exclusively contain firms located in Western Germany	-	0.077 (0.041)	-	0.076 (0.041)	0.104 (0.041)	0.060 (0.041)
change in sales	-	0.180 (0.097)	-	0.185 (0.100)	-	0.174 (0.103)
interaction term between changes in sales and the dummy indicating industries whose sales are not fully liable to sales tax	-	0.118 (0.105)	-	0.137 (0.121)	-	0.146 (0.124)
change in the share of firms reporting positive AGI	-	-	-	-	-	1.440 (0.453)
constant	0.093 (0.054)	-0.011 (0.074)	-0.166 (0.085)	-0.257 (0.094)	-0.258 (0.094)	-0.320 (0.100)
R ²	0.005	0.064	-	-	-	-
Number of observations	1,074	1,065	1,074	1,065	1,074	1,065

El índice de crecimiento del Adjusted Gross Income (AGI) se ve afectado de manera significativa por el índice de crecimiento del effective corporate tax rate (ETR) en ambos modelos de MCO.

En conclusión, esta investigación nos aporta las dificultades que posee la estimación de esta regresión dado que existen diferentes variables en juego en los estados financieros que afectan a la regresión.

3.1.3 Impuestos a las ganancias corporativas, valoración y el problema de la estructura de capital óptima.

La mayoría de los aspectos de la teoría de la estructura de capital y la valoración en mercados de capital perfectos sin impuesto a las ganancias corporativas ya se han investigado. Sin embargo, se ha prestado un poco menos de atención a los efectos del impuesto sobre la renta de las empresas sobre la relación entre la estructura de capital y la valoración, aunque es el impuesto sobre la renta de sociedades el que presta la mayor parte del interés al problema de la estructura de capital óptima. Aunque las conclusiones a las que llegaron Modigliani y Miller (1963) fueron mucho más tentativas cuando

se introdujeron los impuestos a las ganancias corporativas. El análisis de los efectos del impuesto sobre la renta de las empresas es interesante, no sólo porque los impuestos sobre la renta corporativos existen, sino porque el análisis parece llevar a la conclusión de que una estructura de capital óptima consistirá casi exclusivamente en deuda.

La conclusión que se menciona anteriormente, lleva a una inconsistencia entre la premisa de que las administraciones actúan para maximizar la riqueza de los accionistas y la observación empírica de que la mayoría de las empresas evitan las estructuras de capital altamente apalancadas. Modigliani y Miller atribuyen esta discrepancia entre las predicciones de su modelo y la realidad observada a los efectos del impuesto a la renta personal, que puede hacer que las ganancias retenidas sean una fuente de financiamiento más barata que la deuda, y "la necesidad de preservar la flexibilidad", que "no está completamente comprendido dentro del marco de los modelos de equilibrio estático, ya sea el nuestro o el de la variedad tradicional" (1963, p. 443). Los escritores subsiguientes han intentado explicar los bajos niveles de apalancamiento observados al recurrir a los "costos de quiebra" (Robichek y Myers 1965; Kraus y Litzenberger 1973), aunque la naturaleza y la importancia empírica de estos costos han recibido poca atención (sin embargo, ver Baxter 1967 Warner 1975), sugiriendo que tal vez no sean más que una hipótesis conveniente para reconciliar la teoría con los datos. Finalmente, las estructuras de capital observadas pueden explicarse por la hipótesis de que las administraciones están más interesadas en su propia seguridad laboral y otros costos de agencia, y por lo tanto en evitar la bancarrota, que en la maximización de la riqueza de los accionistas (Donaldson 1963; Jensen y Meckling 1976).

Concluyendo, este documento se ocupa principalmente de relajar la suposición de que los ahorros fiscales debidos a la emisión de deuda constituyen una "corriente segura". Modigliani y Miller mismos reconocen que "cierta incertidumbre se une incluso al ahorro fiscal, aunque, por supuesto, es de un tipo y orden diferente al de la vinculación al flujo generado por los activos" (1963, n. 5). Atribuyen esta incertidumbre a dos causas: primero, la posibilidad de cambios futuros en la tasa impositiva y, segundo, la posibilidad

de que en una fecha futura la empresa no tenga ingresos imponibles contra los cuales se puedan compensar los pagos de intereses de la deuda.

3.1.4 Impuestos y fricciones financieras: implicaciones para la estructura del capital corporativo (Taxes and Financial Frictions: Implications for Corporate Capital Structure)

Esta investigación se realizó el método de mínimos cuadrados ordinarios el cual mide el impacto de los impuestos sobre la estructura de capital sobre las empresas del sector

Tabla 5.

Modelo con costo fijo de emisión de capital externo

Panel A: Parameters	Notation	1980s		2000s	
		Value	Std. Err.	Value	Std. Err.
Productivity persistence	ρ_s	0.633	(0.026)	0.631	(0.020)
Std. dev. of shock to productivity	σ_{ε_s}	0.113	(0.005)	0.128	(0.005)
Corp. tax shift parameter	\bar{x}_c	0.055	(0.001)	0.157	(0.003)
Corp. tax progressivity parameter	ϕ_c	32.62	(1.43)	24.41	(0.37)
Div. tax progressivity parameter	ϕ_d	33.58	(4.74)	48.66	(35.56)
Fixed equity issuance cost	λ	0.0043	(0.0016)	0.00094	(0.00041)
Fixed operating cost	c_f	0.067	(0.0002)	0.096	(0.0005)

Panel B: Moments	1980s		2000s	
	Model	Data	Model	Data
Autocorrelation of log sales	0.728	0.728	0.741	0.731
Std. dev. of innovation to log sales	0.365	0.365	0.409	0.412
Marginal corp. tax rate, 25th percentile	0.228	0.229	0.053	0.093
Marginal corp. tax rate, 75th percentile	0.448	0.448	0.318	0.331
Frequency of net lending	0.118	0.119	0.415	0.414
Frequency of zero net equity issuance	0.131	0.131	0.018	0.020
Exit rate	0.061	0.061	0.079	0.080

Panel C: Additional Statistics	1980s		2000s	
	Model	Data	Model	Data
Average equity issuance cost	0.114		0.040	
Frequency of positive net equity issuance	0.097	0.319	0.156	0.569

La mayoría de los indicadores salieron significativos a excepción del dividendo parámetro progresivo del impuesto (tax progressivity parameter) en la década del 2000. Al estimar estructuralmente el modelo utilizando datos a nivel de empresa sobre emisión de capital, emisión de deuda y tasas impositivas marginales, llegamos a la conclusión de que ha habido una

reducción significativa en el costo del capital externo. Los índices de apalancamiento en general han disminuido y una fracción creciente de las firmas son prestamistas netos principalmente, debido a una menor ventaja fiscal de la deuda y; en menor medida, una mayor incertidumbre idiosincrásica. Si bien estos dos factores, por sí mismos, generarían una frecuencia cada vez mayor de cero emisión neta de capital, se estima que el costo de capital externo en nuestro modelo ha caído del 23.5% en 1980 al 6.4% en 2012. Como resultado, el modelo es capaz de igualar la frecuencia decreciente de cero emisiones netas de capital observada en los datos.

3.1.5 Incentivos fiscales corporativos y estructura de capital: nueva evidencia de las declaraciones de impuestos a nivel de empresa del Reino Unido

En esta investigación también se utilizó el método de mínimos cuadrados ordinarios para determinar el efecto de la tributación de las empresas en la simetría de la estructura de capital. Lo cual se observa en la tabla a continuación:

Tabla 6.

El efecto de los impuestos sobre la estructura de capital de las empresas

Dep. Var	Positive-profit-only sample	Full sample	
$\Delta Lev_{i,t}$	(1)	(2)	(3)
$Lev_{i,t-1}$	-0.232*** (0.034)	-0.264*** (0.026)	-0.262*** (0.025)
$MTR_{i,t-1}$	0.173* (0.089)	0.282*** (0.060)	
$Increase_{i,t} \times MTR_{i,t-1}$	-0.038 (0.041)	-0.102** (0.049)	
$PMTR_{i,t-1}$			0.266*** (0.064)
$Increase_{i,t} \times PMTR_{i,t-1}$			-0.098** (0.048)
$\Delta MTR_{i,t}$	0.326 (0.229)	0.585*** (0.211)	
$Increase_{i,t} \times \Delta MTR_{i,t}$	-0.121 (0.282)	-0.216 (0.215)	
$\Delta PMTR_{i,t}$			0.807*** (0.247)
$Increase_{i,t} \times \Delta PMTR_{i,t}$			-0.478* (0.260)
Control variables	Yes	Yes	Yes
Year dummies	Yes	Yes	Yes
Company FE	Yes	Yes	Yes
Hansen test	0.597	0.319	0.173
No. of groups	9,439	16,124	16,124
No. of obs.	32,173	61,011	61,011

Como se puede apreciar, si los efectos de los cambios en la tasa de impuesto sobre el apalancamiento son asimétricos, se debería encontrar los

coeficientes estimados en estos términos de interacción. Ser significativamente diferente de cero. No se encontró evidencia de asimetría.

En la Columna 1 basada en la muestra de beneficio positivo solamente: los coeficientes estimados de $Increase_{i,t} \times MTR_{i,t-1}$ and $Increase_{i,t} \times \Delta MTR_{i,t}$ son ambos insignificantes. No obstante, en base a la muestra completa, incluidas las empresas que generan pérdidas, en la Columna 2 encontramos que las empresas privadas de nuestra muestra responden más a una disminución de la tasa impositiva a largo plazo que al aumento de la tasa impositiva: el coeficiente estimado de $Increase_{i,t} \times MTR_{i,t-1}$ es negativo y significativo en el nivel del 5 por ciento. El coeficiente estimado de $Increase_{i,t} \times \Delta MTR_{i,t}$ también es negativo, aunque es insignificante. En la Columna 3, se usa el MTR de previsión perfecta como un proxy del incentivo fiscal para usar la deuda y continuamos encontrando una reacción a largo plazo más pequeña a un aumento en el PMTR que a una disminución en el PMTR. En esta especificación, también se encuentra evidencia de una respuesta menor de apalancamiento para aumentar en el PMTR en el corto plazo, como el coeficiente estimado de $Increase_{i,t} \times \Delta MTR_{i,t}$ es negativo y significativo al nivel del 10 por ciento. Vale la pena señalar que solamente se encontró un efecto asimétrico significativo cuando se incluyen firmas que generan pérdidas. Por lo tanto, el resultado obtenido sugiere que pasar a una posición que genera pérdidas, y por lo tanto enfrentar una tasa impositiva marginal efectiva más baja, se asocia con una reducción más pronunciada de la deuda.

Los antecedentes han demostrado que las regresiones de mínimos cuadrados ordinarios y el uso de la información obtenida de los estados financieros de las compañías en dicho sector son una gran herramienta a la hora de medir el impacto de estas variables en la tributación de impuesto a la renta de este sector.

3.2 FUNDAMENTACIÓN TEÓRICA

Este apartado se centra en el desarrollo de las teorías económicas importantes para la comprensión del estudio a realizar, así como de la delimitación del mismo

Según Kaplow (2011): Partimos de la utilidad de un individuo $U(c, l)$, que es una función del tanto del consumo como el empeño laboral, donde c denota consumo, l denota esfuerzo de trabajo, y donde $U_c > 0$ (la utilidad de un individuo al consumir es mayor a 0) y $U_l < 0$ (la utilidad de un individuo al trabajar es menor que cero), es decir, que existe felicidad (porque según la teoría del consumidor la utilidad de los individuos es un sinónimo de felicidad) por consumir y existe un desgaste emocional por trabajar. Pues dado a lo anterior el consumo de un individuo está dado por:

$$c = wl - T(wl)$$

Según Kaplow (2011): Lo que significa que el consumo es igual a la remuneración total de trabajo menos el impuesto por aquella remuneración. Dado que w es salario individual del consumidor y T es la función de todos los impuestos a pagar dada la remuneración. Existe también, una función de la motivación que tiene los individuos por una redistribución de la riqueza mediante impuestos, la cual depende del salario que cada individuo posea, denotado por $f(w)$. Es importante mencionar que: “Los impuestos pueden incluir impuestos sobre las ventas o pagos del IVA además de los impuestos sobre la renta” (Kaplow, 2011). En este punto, es importante mencionar que los individuos buscan maximizar su utilidad total mediante la selección del esfuerzo laboral óptimo, dada a la siguiente restricción presupuestaria.

$$0 = w(1 - T')U_c + U_l$$

Donde la derivada de T es el cambio marginal de T respecto a la remuneración de ese individuo. El problema, que es maximizar el bienestar social, está dado por:

$$\text{Max} \int Wf(w)dw \mid W = \text{welfare} = f(U(c, l))$$

Con restricción:

$$\text{Revenue} = \int Tf(w)dw$$

Según Kaplow (2011): A partir de ese problema, se obtiene varias y diferente manera de responder el problema que no es pertinente al tema y que abarcaría mucho del documento explicarlo.

Lo que se puede concluir de la referida teoría, es que el deseo de una economía más equitativa depende del ingreso de cada individuo y que dado esta cuestión un nivel tributos óptimos, así maximizar el bienestar económico de la sociedad, conlleva un problema de insatisfacción de una parte de la sociedad u otra; lo que enriquece y vuelve más complejo el análisis, conclusiones y recomendaciones.

3.2.1 Teoría sobre la tributación de los bienes (Commodity taxation theory)

Según Kaplow (2011): Partimos de que por cada commodity (x_i) de tipo i existe un precio (p_i) y un impuesto (μ_i). La restricción presupuestaria de los individuos está dada por la siguiente ecuación:

$$\sum (p_i + \mu_i)(x_i)(wl) = wl - T(wl)$$

Donde la primera parte de la ecuación es el consumo total del individuo. La restricción presupuestaria del gobierno está dada de la siguiente manera.

$$R = \int \left[T + \sum (\mu_i)(x_i)(wl) \right] f(w)dw$$

Suponiendo que:

$$\mu_i = \alpha p_i$$

Pues:

$$\frac{1}{1 + \alpha} = 1 - t$$

Dónde:

$$\sum (p_i)(x_i)(wl) = (1 - t)wl$$

En el presente trabajo, se considera que también será necesario realizar una estimación sobre los impuestos a los bienes que se pagan en el sector automotriz y para aumentar la profundidad de los análisis que se realizara en los resultado será necesario que se conozca que el efecto en el bienestar de

la sociedad en una economía donde se impone un impuesto a los bienes se expresa de manera similar a la función de bienestar en una economía donde solo se impone un impuesto al ingreso; con la diferencia que en la práctica, y aunque un impuesto a los bienes sea más equitativo, esta causa más distorsiones en la oferta y la demanda de los bienes causando así pérdidas de bienestar social según las teorías clásicas de la oferta y la demanda.

3.2.2 Teoría de la ingeniería social y la tributación

Esta teoría se basa en el supuesto de la tributación como herramienta de castigo para cumplimiento de las normas y el buen funcionamiento de la sociedad.

Algunos impuestos son mejores que otros. Algunos impuestos sirven mejor el papel legítimo de recaudar ingresos que otros impuestos. Algunos impuestos causan menos distorsión a la economía y menos daño a la estructura del gobierno que otros. (Snyder, 2012)

Según McGee (2003): La legitimidad del gobierno, según los académicos en política económica y actual paradigma filosófico, yace en el hecho de que el gobierno es el protector de la propiedad, de la integridad, de la libertad y en ciertos casos el proveedor de servicios que en otras manos fueran ineficientes. Si el gobierno falla en sus obligaciones, según este paradigma, es la ciudadanía la que tiene derecho de remplazar ese gobierno por otro. La ingeniería social entra en juego como mecanismo por parte de gobierno de salvaguardar estas, pero desde un sentido económico muchas de las funciones o acciones del gobierno son ineficientes. Las mejores herramientas que tienen los gobiernos para proteger estos derechos son las sanciones (penales o civiles), los impuestos y las leyes. Un ejemplo de todo esto son los impuestos a los cigarrillos, que sin importar de que la demanda por aquellos productos sea muy inelástica no evita que los gobiernos aumente de manera ineficiente los impuestos a tales productos; cosa similar pasa con los bienes que causan daño al ambiente, pero por motivos diferentes, el problema de estos yace en la manera en que se tributa, que en mucho casos los gobiernos lo hacen de manera deliberada dado que la manera eficiente de tributar (si el propósito es eliminar la mayor y optima cantidad de contaminación ambiental posible) convendría grandes problemas en empleo y producción.

Esta última teoría sirve para abarcar de mejor manera los tributos a la contaminación por el uso o construcción de vehículos motorizados del sector automotriz. Como las anteriores dos teorías, este también mejora el análisis, conclusiones y recomendaciones de la presente investigación.

3.2.3 Teoría clásica de la incidencia tributaria.

Según Nicholson (1985): El modelo de equilibrio parcial de los mercados competitivos o de competencia perfecta es muchas veces utilizado ampliamente para estudiar el impacto de los impuestos sobre el mercado. La mejor manera de estudiar esto es mediante un modelo matemático, el cual se debe hacer una distinción entre el precio pagado por los demandantes (PD) y el precio recibido por los proveedores (PS), porque un impuesto por unidad (t) introduce una alteración entre estas dos magnitudes.

$$P_d - P_s = t$$

Además, en términos marginales la fórmula anterior y el equilibrio de mercado son iguales a:

$$dP_d - dP_s = dt$$

$$D(dP_d) = S(dP_s)$$

Resolviendo la ecuación:

$$D(dP_d) = S(dP_s) = S(dP_d - dt)$$

Podemos deducir que:

$$\frac{dP_d}{dt} = \frac{S}{S - D} = \frac{e_s}{e_s - e_D}$$

Según Nicholson (1985): El término e es elasticidad. Dado que la elasticidad de la oferta es mayor igual a 0 y la elasticidad de la demanda es menor igual a cero. Se concluye que la derivada del precio del demandante respecto al impuesto es mayor igual que cero y la derivada del precio del oferente respecto al impuesto es menor igual que cero.

En conclusión, esta teoría demuestra que los precios se distancian uno respecto al otro a medida que el impuesto aumenta creando así una pérdida del beneficio social. Es decir, que en nuestro estudio debemos tomar en

cuenta los prejuicios económicos de tributar en los precios de los productos del servicio automotor.

En esta investigación se discute los objetivos, la rentabilidad y la transparencia de la implementación de incentivos fiscales; evalúa los méritos comparativos de formas alternativas de tales incentivos; y proporciona una revisión de la literatura empírica.

3.2.3 Teoría de los incentivos fiscales

Según Zee, Stotsky, & Ley (2002): Los incentivos fiscales son una característica prominente de muchos códigos fiscales tanto en los países desarrollados como en los países en desarrollo. Los países desarrollados tienden a usar incentivos de inversión específicos, generalmente incorporados en la ley del impuesto a la renta. Los países en desarrollo tienden a usar una combinación de incentivos específicos y más generales, que pueden estar incorporados en la ley del impuesto a la renta, las leyes de inversión y otras leyes, o simplemente decretos del gobierno. Si bien varios países han ampliado su uso de incentivos fiscales, esta experiencia no es uniforme, ya que algunos países los recortan y algunos los reintroducen después de un período de uso reducido.

Según Zee, Stotsky, & Ley (2002): Hay varias consecuencias adversas potencialmente graves del uso generalizado de los incentivos fiscales. En primer lugar, erosionan la base tributaria, ya sea porque muchas inversiones (especialmente las altamente rentables) se hubieran realizado incluso sin ellas, o porque se otorgaron a inversiones no elegibles para recibirlas a través del abuso de disposiciones en las leyes y regulaciones pertinentes. Ya sea por funcionarios o inversores, o ambos. En segundo lugar, los incentivos fiscales distorsionan la asignación de recursos, ya que algunas actividades se estimulan sobre otras no porque sean necesariamente más productivas económicamente, sino porque se les ha otorgado una ventaja fiscal. Finalmente, la concesión de incentivos fiscales crea oportunidades para la corrupción y actividades de búsqueda de rentas socialmente improductivas.

Según Zee, Stotsky, & Ley (2002): Es poco probable que la mayoría de los países, especialmente los países en desarrollo, abandonen los incentivos

fiscales como instrumentos de política para promover una variedad de objetivos nacionales, en particular para atraer / competir por la IED y / o estimular el nivel general de inversión.

Según Zee, Stotsky, & Ley (2002): La concesión de incentivos fiscales implica cuatro tipos de costos: (i) distorsiones entre las inversiones otorgadas y las que no tienen incentivos; (ii) ingresos no percibidos (en el supuesto de que el gobierno opera bajo una restricción de ingresos, de modo que la pérdida de ingresos tendría que compensarse con impuestos distorsionadores alternativos); (iii) recursos administrativos necesarios para su administración; y (iv) los costos sociales de la corrupción y / o las actividades de búsqueda de rentas relacionadas con el abuso de las disposiciones de incentivos fiscales.

Según Zee, Stotsky, & Ley (2002): La transparencia en la concesión de incentivos fiscales tiene tres dimensiones:

1. Primero, existe la dimensión legal y regulatoria: todos los incentivos fiscales deben tener una base legal en las leyes fiscales pertinentes, y los cambios en dichos incentivos deben requerir modificaciones a estas leyes. Esto implica que las disposiciones de incentivos no deben estar incorporadas en leyes no relacionadas con la tributación para evitar posibles conflictos, inconsistencias y superposiciones entre diferentes leyes; desde luego, no deben incluirse en instrumentos que tengan un grado legal inferior al de una ley, como los reglamentos, decretos u órdenes que podrían emitir diversas entidades gubernamentales u oficiales sobre una base ad hoc.
2. La segunda dimensión es económica, que implica hacer explícitos los fundamentos para otorgar cualquier incentivo fiscal sobre la base de argumentos económicos bien pensados; estimar el impacto económico y los costos de ingresos de otorgar incentivos basados en supuestos y metodologías claramente establecidas; y someter los costos de ingresos estimados al escrutinio público en el proceso presupuestario como gastos tributarios. El reconocimiento explícito de los gastos tributarios es una práctica que se puede encontrar en muchos países desarrollados y en un número cada vez mayor de

países en desarrollo, y puede facilitar enormemente la revisión por parte de los responsables de la formulación de políticas sobre la base de la efectividad del costo de otorgar incentivos fiscales para lograr objetivos de política específicos. .

3. Finalmente, el mecanismo de activación para otorgar incentivos fiscales debe ser lo más automático posible, es decir, uno que permita que un proyecto de inversión reciba los incentivos automáticamente una vez que cumpla con los criterios de calificación estipulados, como una cantidad mínima de inversión en ciertos Sectores de la economía. Al otorgar los incentivos fiscales, las autoridades relevantes solo se comprometerían a garantizar que se cumplan los criterios de calificación. Todos los demás aspectos de la inversión son irrelevantes.

3.2.4 Teoría del equilibrio perfecto de Markov y los de costos y beneficios de tener un Estado.

Según Acemoglu (2005): Considere la siguiente economía de horizonte infinito. El tiempo es discreto e indexado por t. Hay un conjunto de ciudadanos, con masa normalizada a 1, y un gobernante. Todos los agentes descuentan el futuro con el factor de descuento β , y tienen la función de utilidad

$$u_t = \sum_{j=0}^{\infty} \beta^j (c_{t+j} - e_{t+j})$$

Según Acemoglu (2005): Donde la función de utilidad de toda una vida es igual a la sumatoria de la tasa de descuento elevado al j-esimo periodo por la diferencia entre el consumo y el esfuerzo del periodo t+j. algo que se debe aclarar es que el gobernante no incurre en esfuerzo alguno. La función de producción del único producto producido por los ciudadanos se expresa de la siguiente manera:

$$y_t^i = \frac{1}{1-\alpha} (A_t)^\alpha (e_t^i)^{1-\alpha}$$

Según Acemoglu (2005): Es decir, que la función de producción del individuo i en el periodo t es igual a uno partido entre uno menos alfa, donde alfa es la elasticidad del factor bienes públicos y uno menos alfa es la

elasticidad del esfuerzo, por el factor de bienes públicos del periodo t elevado a alfa y a su vez este multiplicado por el esfuerzo del i-esimo individuo en el periodo t elevado a uno menos alfa.

Según Acemoglu (2005): el gobernante determina una tasa de impuesto Ω en el periodo t al ingreso. Mientras que los ciudadanos tienen la opción de esconder parte de su producción, que está ligada al ingreso pero está libre de impuestos, en una proporción φ ; pero está a su vez es costoso por lo que una fracción δ de ella se pierde en el proceso. Por tanto, el consumo del individuo i está restringido de la siguiente manera:

$$c_t^i \leq [(1 - \Omega_t)(1 - \varphi_t^i) + (1 - \delta)\varphi_t^i]y_t^i$$

Según Acemoglu (2005): Lo significa que el consumo del individuo i en el periodo t es menor igual a el producto de la producción del individuo i en el periodo t con una tasa que mide lo que el individuo i no paga en impuestos.

Donde los ingresos tributarios del gobierno son:

$$T_t = \Omega_t \int (1 - \varphi_t^i)y_t^i di$$

Según Acemoglu (2005): Es decir, que los ingresos tributarios son igual a la tasa impositiva al ingreso por el área bajo de la curva de lo que los individuos esconde de la producción de manera totalizada respecto a la variable i.

La función que determina el factor de bienes públicos en el periodo t+1 está dado por:

$$A_{t+1} = \left[\frac{(1 - \alpha)\phi}{\alpha} G_t \right]^{1/\phi}$$

Según Acemoglu (2005): Donde G es el gasto del gobierno y ϕ es mayor a 1, donde un alto ϕ representa un alto a mayores rendimientos decrecientes sobre la inversión tecnológica del gobernante. El consumo del gobernante es igual a:

$$c_t^R = T_t - G_t$$

En conclusión, el modelo nos presenta que: 1. Que la satisfacción de los individuos está dada en parte por el consumo y a su vez depende del nivel

impositivo. 2. El nivel satisfacción de los individuos al depender del consumo dependerá de la producción que a su bien depende también de los bienes públicos. 3. El nivel de tributos depende del nivel de defraudación y los costos que implica la defraudación. 4. El nivel de bienes públicos depende de los rendimientos decrecientes sobre la inversión tecnológica. Por tanto, el nivel óptimo de tributos será el que maximice la utilidad de toda una vida de los individuos tomando en cuenta lo anterior. En consecuencia, esto complejiza nuestra investigación, especialmente las recomendaciones que se hicieren.

Las teorías analizadas en el presente estudio, contribuyen para que el autor discierna en que la tasa tributaria óptima para una sociedad es aquella que maximice el bienestar social siendo esta una función del consumo de los agentes económicos, consecuentemente; una función inversa de los impuestos pagados por ellos. Algo destacable de los modelos económicos en la teoría de la tributación, es que el evadir impuesto conlleva un costo económico significativo para los agentes económicos y que por tanto este siempre se mantendrá por debajo de los impuestos pagados; por tanto el tasa impositiva optima es aquella que afecte meno a la sociedad.

3.3 MARCO CONCEPTUAL

Para la mejor comprensión del análisis dentro del sector automotriz se detallan las conceptualizaciones de los siguientes términos, aportando entendimiento para el propósito del presente estudio:

- **AD-VALOREM (Arancel Cobrado a las Mercancías)** Impuesto administrado por la Aduana del Ecuador: Porcentaje variable según el tipo de mercancía y se aplica sobre la suma del Costo, Seguro y Flete (base imponible de la Importación).

Las importaciones están sujetas al pago de derechos arancelarios ADVALOREM. La base imponible de los derechos arancelarios, en las importaciones es el valor CIF (Costo, seguro y flete). Están exoneradas de pago de derechos arancelarios de las importaciones consideradas como exenciones mencionadas anteriormente. Los impuestos al comercio exterior aplicables para el cumplimiento de la obligación

tributaria aduanera son los vigentes a la fecha de la presentación de la declaración a consumo (Carbaugh, 2014)

- **Industria automotriz:** Se encarga del diseño, desarrollo, fabricación, ensamblaje, comercialización y venta de automóviles. Es una gran generadora de empleo ya que además de la mano de obra directa que requiere, influye en toda una industria paralela de autopartes, por lo que la mano de obra indirecta es sumamente grande también (International Labour Organization, 2011).
- **Sector industrial:** El sector industrial o secundario es el conjunto de actividades que implican la transformación de materias primas a través de los más variados procesos productivos. Normalmente, se incluyen en este sector la siderurgia, las industrias mecánicas, la química, la textil, la producción de bienes de consumo, bienes alimenticios, el hardware informático, etc. (Callejón, 2012).
- **Regulaciones:** Las regulaciones son el conjunto de procedimientos y reglas que adoptan las instituciones para instrumentar las responsabilidades dadas en el marco legal (OECD, 2012).
- **Concesionarias:** Es una empresa privada que pertenece a un único propietario o grupo de inversores. La mayoría, tienen un número limitado de franquicias para vender varias marcas de automóviles y camiones. Cierta cantidad de vehículos usados se venden luego de recibirse como parte de pago de los vehículos vendidos (Congreso de la Unión, 2012).
- **Salvaguardias:** Las salvaguardias son una modalidad de restricción del comercio internacional ante la presencia de un daño o posible daño a un determinado sector de la economía (Finger, 2012).

Es de vital importancia tener claro que los conceptos proporcionan entendimiento para lograr una investigación debidamente fundamentada, por lo tanto, el marco conceptual expone que el análisis del sector automotriz considera muchos sectores del gobierno en la parte productiva. Además, contribuye a entender que los tributos generados por este sector, implica relación directa con otros sectores paralelos a esta industria siendo como un referente de la evolución de los sectores productivos del Ecuador.

3.4 MARCO LEGAL

El sector automotriz se encuentra vinculado a varias normativas que rigen su correcto funcionamiento, entre ellas se encuentran normativas comerciales, tributarias, sobre seguridad vial y regulaciones ambientales. A continuación, se detallan cada uno de las normativas y regulaciones del sector:

3.4.1 Normativa tributaria

3.4.2 Resolución N° 466.

La Resolución N° 466 fue adoptada por el Consejo de Comercio Exterior e Inversiones en pleno, con fecha del 19 de enero del 2009, y con una aplicación vigente en el Registro

Oficial del 22 de enero del mismo año. En dicha resolución se indica:

En su artículo 1, el establecimiento de salvaguardias por el motivo de estabilización de la balanza de pagos, la cual será de aplicación general y no discriminatoria a las importaciones que provengan de los países (todos, hasta con los que se tenga acuerdos comerciales), de manera temporal y por un año, de acuerdo a lo siguiente:

- a) Aplicación de un valor adicional por concepto de Ad-valorem, de manera adicional a los aranceles nacionales, para las importaciones de bienes del anexo i de la resolución;
- b) Aplicación de recargos adicionales a los aranceles nacionales para las importaciones de bienes del anexo ii acerca del sector textil, del calzado y de la cerámica;
- c) Definir cuotas de acuerdo a los valores de los bienes importados.

3.4.3 Resolución N° 65 y 66.

En la presente resolución se mencionan los siguientes artículos:

Artículo 1.- Se establece una restricción cuantitativa de importación para CKDs de vehículos, clasificados en las subpartidas. La restricción cuantitativa está fijada por unidades de CKD de vehículos y por valor. De esa manera, las importaciones deberán respaldar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías.

La medida tiene vigencia hasta el 31 de diciembre del 2014. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador deberá renovar de manera automática las cuotas establecidas en el anexo de la resolución el 1 de enero de cada año, mientras se encuentre en vigencia.

3.4.4 Resolución N°. 049 – 2014.

En esta resolución el plantea lo siguiente:

Artículo 1.- Prorrogar hasta el 31 de diciembre de 2015, la vigencia de las Resoluciones del COMEX N°. 65 y 66 del año 2012, y 011 – 2014, así como de sus respectivas reformas.

Otros aspectos de las restricciones de importación de vehículos.

El Código Orgánico de la Producción, (2010) el COMEX es el responsable del establecimiento de políticas y estrategias que se enfocan al comercio internacional, permitiendo que se incrementen las exportaciones y que se definan los acuerdos que sean de conveniencia para las negociaciones internacionales del país, determinando a quienes y qué productos deben acogerse a las preferencias arancelarias o no arancelarias. El COMEX también tiene la potestad de intervenir en lo relacionado a los aranceles, puede promover o restringir cualquier tipo de negociación del comercio internacional. Las restricciones se sustentan siempre que sean para el desarrollo económico de la nación.

De acuerdo a lo que se ha observado en la Resolución 65, se han establecido límites cuantitativos en relación a las importaciones de partes y accesorios de vehículos CKD's para que sean ensamblados en el país, medidos en unidades y dólares aplicables a ciertas sub partidas arancelarias. La resolución 66 por otro lado, establece las cuotas de importación en la restricción de ingreso de vehículos, y ambas estuvieron vigentes hasta el 31 de diciembre del 2015.

3.4.5 Normativas sobre seguridad social

Cada uno de los vehículos que componen el sector automotor del país debe cumplir ciertos requisitos en cuestión de la seguridad que brindan a sus ocupantes. Por esta razón se ha diseñado un reglamento técnico denominado RTE INEN 034, en el cual se detallan todos los elementos de seguridad con los cuáles deben contar los vehículos para circular en el Ecuador. Dentro de los elementos de seguridad con los que debe contar el automotor para cumplir esta normativa están el correcto funcionamiento de los dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa, y de visibilidad; tercera luz de freno, apoya cabezas en cada uno de los asientos, frenos, cinturones de seguridad, control electrónico de estabilidad, neumáticos, entre otros.

Equipamiento de seguridad en los vehículos de Ecuador y la región

Requisitos adicionales 034 3R	ECUADOR	CHILE	ARGENTINA	PERÚ	COLOMBIA	BRASIL	MEXICO
 Dirección Asistida	●						
 Anclajes ISOFIX	●					●	
 Cinturones de seguridad de tres puntos	●	●				●	●
 Frenos ABS	●					●	
 Tacógrafo (buses y camiones)	●		●				
 Avisador visual y acústico de no uso del cinturón de seguridad	●	●					
 Control electrónico de estabilidad	● 2018		● 2018				
 Frenos de vehículos	●	●	●	●	●	●	●
 Frenos de vehículos pesados	●	●		●		●	
 Vidrios	●	●		●			
 Apoyacabezas en todos los asientos	●	●	●			●	
 Asientos y sus anclajes	●	●					
 Protección colisión frontal	●	●					
 Protección colisión lateral	●	●					
 Airbags	●	●	●			●	●
 Parachoque frontal y posterior	●	●	●	●	●	●	

Figura 7. Tributos pagados de las empresas importadoras y ensambladoras

Fuente: (AEADE, 2018)

De igual manera, el Reglamento General de Homologación Vehicular y Dispositivos de Medición, Control y Seguridad establece los requisitos, disposiciones administrativas y procedimientos aplicables para la obtención del certificado único de homologación de vehículos automotores; dispositivos de medición, control y seguridad de transporte terrestre y carrocerías, sean estos importados, ensamblados o fabricados en el país, como requisito previo para el ingreso al país, y su posterior matriculación y comercialización (ANT, 2015)

3.4.6 Regulaciones ambientales

En las regulaciones ambientales a las cuales están sometidos los vehículos se rigen por la Norma técnica ecuatoriana NTE INEN 2 204:2002; y la Norma técnica vigente y proyecto de reforma Vehículos automotores: límites permitidos de emisiones producidas por fuentes móviles terrestres de diésel.

Dentro de estas normas se especifican se detallan los niveles de emisión permitidas por vehículos con motor de diésel, estos no deben emitir al aire monóxido de carbono (CO), hidrocarburos (HC), óxidos de nitrógeno (NOx) y partículas, en las cuales todos los vehículos motorizados terrestres que generan contaminación al ambiente y por el uso de estos estos están sujetos a pagar el denominado impuesto ambiental a la contaminación vehicular (IACV), siempre y cuando no excedan en su cilindraje 1500cc, para este impuesto la forma de cálculo se toma la base imponible, el cilindraje del vehículo y el factor de ajuste el cual considera la fecha de producción del vehículo. En ningún caso este impuesto puede superar el 40% del valor correspondiente al avalúo comercial del mismo. La fórmula y tablas establecida por el SRI para el cálculo del impuesto ambiental a la contaminación vehicular (IACV) es la siguiente:

$$IACV = [(b - 1500) t] (1+FA)$$

Donde:

*b= Base imponible (cilindraje en centímetros cúbicos)

*t= Valor de imposición específica

*FA= Factor de ajuste

3.4.7 Impuesto ambiental a la contaminación vehicular (IACV)

Tabla 7.

Impuesto ambiental a la contaminación vehicular por cilindraje

NO.	Tramo Cilindraje -Automóviles y Motocicletas	\$ / CC (t)*
1	Menor a 1.500 cc	0.00
2	1.501 - 2.000 cc	0.08
3	2.001 - 2.500 cc	0.09
4	2.501 - 3.000 cc	0.11
5	3.001 - 3.500 cc	0.12
6	3.501 - 4.000 cc	0.24
7	Más de 4.000 cc	0.35

Fuente: (SRI, 2015)

Tabla 8.*Factor de antigüedad (años) en automóviles*

NO.	Tramo de Antigüedad (años) - Automóviles	Factor (FA)
1	Menor a 5 años	0%
2	De 5 a 10 años	5%
3	De 11 a 15 años	10%
4	De 16 a 20 años	15%
5	Mayor a 20 años	20%
6	Híbridos	-20%

Fuente: (SRI, 2015)

La medida tomada por el gobierno dentro del margen tributario es una medida regulatoria e impositiva como fomento ambiental para disminuir la contaminación el cual aporta a la investigación en el conocimiento de los márgenes y tasas impuestas a los vehículos motorizados dentro del país y por consiguiente esto se transforma en impuestos que los ciudadanos deben pagar al poseer un vehículo ayudando a la optimización de los ingresos del estado.

Concluyendo este apartado del presente trabajo de titulación, se evalúa que el marco teórico aporta en la determinación de variables y métodos de investigación que se analizan en los siguientes apartados. Como evidenció la revisión de trabajos similares anteriores, la mayoría de las regresiones son de mínimos cuadrados ordinarios y dos de ellas hacen uso de la información obtenida de los estados financieros de las compañías. También en la base teórica se determina que la tasa tributaria óptima para una sociedad es aquella que maximice el bienestar social siendo esta una función del consumo de los agentes económicos y por tanto también una función inversa de los impuestos pagado por ellos. Algo destacable de los modelos económicos en la teoría de la tributación, es que el evadir impuesto conlleva un costo económico significativo para los agentes económicos; por tanto, la tasa impositiva optima es aquella que afecte meno a la sociedad.

CAPITULO 4

4 METODOLOGÍA DE LA INVESTIGACIÓN

El presente apartado explica el marco metodológico que esta investigación se desenvuelve. Primero, se incluye el método científico dentro del cual se desenvuelve el presente estudio, que en este caso al ser una investigación de tipo económica se emplea el método deductivo (que parte de lo general – teoría – a algo más particular). En segundo lugar, se declara el tipo de investigación; el cual es de tipo correlacional, debido a que mide el grado de asociación existente entre dos o más variables. Sin embargo, se aplica una estimación econométrica junto a otras estimaciones estadísticas. En tercer lugar se habla de los tipos de fuentes a emplear, que en este caso en particular de tipo secundarias porque no se ha levantado por primera vez. También en esta sección de la investigación, se menciona las herramientas de análisis a emplear. Luego, se explica el diseño de investigación y el modelo econométrico, que en nuestro caso es una regresión múltiple con datos de corte transversal de todas las empresas con código CIIU “G” durante el 2017. Para saber con mayor detalle lo anteriormente dicho revisar la sección pertinente del capítulo metodológico.

4.1 MÉTODO.

El método deductivo, es decir: *“El método se inicia con el análisis de los postulados, teoremas, leyes, principios, etcétera, de aplicación universal y de comprobada validez, para aplicarlos a soluciones o hechos particulares”*. (Maya, 2014, pág. 14) Y esta investigación tiene un enfoque cuantitativo, es decir que pone en términos numéricos y medibles un fenómeno a estudiar. Como indica en la siguiente cita.

El enfoque cuantitativo (que representa, como dijimos, un conjunto de procesos) es secuencial y probatorio. Cada etapa precede a la siguiente y no podemos “brincar o eludir” pasos, el orden es riguroso, aunque, desde luego, podemos redefinir alguna fase. Parte de una idea, que va acotándose y, una vez delimitada, se derivan objetivos y preguntas de investigación, se revisa la literatura y se construye un marco o una perspectiva teórica. De las preguntas se establecen hipótesis y determinan variables; se desarrolla un plan para probarlas (diseño); se miden las variables en un determinado contexto; se analizan las mediciones obtenidas (con frecuencia utilizando métodos

estadísticos), y se establece una serie de conclusiones respecto de la(s) hipótesis. (Hernández, Fernández, & del Pilar, 2010, pág. 4)

4.2 TIPO DE INVESTIGACIÓN.

El tipo de investigación es correlacional lo que significa que mide el grado de asociación que existe entre las variables. En este caso, no sólo se usará índice estadístico conocido como correlación, sino que también se empleará otros métodos estadísticos; también se empleará una regresión. En la siguiente cita se puede apreciar lo que significa una investigación correlacional:

Para Salkind (1998), la investigación correlacional tiene como propósito mostrar o examinar la relación entre variables o resultados de variables. [...] En otras palabras, la correlación examina que el investigador se plantea como objetivos estudiar el porqué de las cosas, los hechos, los fenómenos o las situaciones, se denominan explicativas. (Bernal, 2010, pág. 115)

4.3 TIPOS FUENTES DE RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN.

Esta investigación incluye información secundaria, en nuestro caso se empleó en su suma mayoría la situación financiera del sector automotriz y tomado de la Superintendencia De Compañías.

4.4 HERRAMIENTA DE RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN

Se recopiló la información de manera digital y vía internet, mediante las fuentes mencionadas anteriormente.

4.5 HERRAMIENTAS DE ANÁLISIS DE INFORMACIÓN.

Se utilizó el programa EXCEL por su facilidad de uso y dado que en este tipo de programas se pueden realizar regresiones con datos de corte transversal. También se utilizó SPSS para la fabricación de tablas y figuras.

4.6 LIMITACIONES DE LA INVESTIGACIÓN.

Por cuestiones de tiempo y financiamiento no se utilizó encuestas o cualquier otro tipo de información primaria.

4.7 DELIMITACIONES

En esta investigación no abarcara cualquier otro sector aledaño al automotriz, como podría ser el de transporte.

4.8 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN.

Como la mayoría de las investigaciones económicas esta es no experimental. Es decir que no alteramos variables en situaciones de control para conocer el efecto que tiene esta sobre el objeto de estudio y compararla otros escenarios. Como hemos dicho antes emplearemos una regresión múltiple. Una regresión múltiple en cambio es la que utiliza varias variables independientes para explicar los cambios que tienen una única dependiente. Se aplicó testeo la multicolinealidad y la heterocedasticidad.

La multicolinealidad se mide mediante la prueba FIV, que se puede definir como: *“La velocidad con que se incrementan las varianzas y covarianzas se ve con el factor inflacionario de la varianza (FIV)”* (Gujarati & Porter, 2010, pág. 328)

Según Gujarati & Porter (2010) la heteroscedasticidad es cuando se viola el supuesto, que afirma que el valor expectante del error al cuadrado es igual a la varianza, es decir cuando existe una gran dispersión entre los datos y por tanto grandes términos de errores siendo causando que la regresión no sea fiable.

4.9 MODELO ECONOMETRICO

Se aplicará dos métodos, Regresión y Mínimos Cuadrados Ordinarios. La descripción del modelo es la siguiente:

$$\begin{aligned} \text{IMPUESTO_RENTA_CAUSADO} \\ = \beta_0 + \beta_1 \text{UTILIDAD_GRAVABLE} + \beta_2 \text{TOTAL_INGRESOS} + \mu_0 \end{aligned}$$

4.9.1 HIPÓTESIS.

H_0 : la situación financiera de las empresas del sector automotriz no afecta a la recaudación de impuesto a la renta.

H_1 : la situación financiera de las empresas del sector automotriz afecta a la recaudación de impuesto a la renta.

En conclusión, el presente trabajo aplicó un modelo econométrico múltiple, mediante mínimos cuadrados ordinarios, donde se dejaba en claro que se buscaba comprobar la relación causal entre la situación financiera (donde se operacionalizó las variables utilidades del ejercicio y total de ingresos), y el

impuesto a la renta pagado por este sector. Se corrió para 2016 y 2017 de manera separada y se comparó los resultados. Además, se realizó pruebas de heterocedasticidad y se tomó medidas remediables.

CAPITULO 5

5 ANÁLISIS DE RESULTADOS

En este apartado primero se observa el modelo econométrico de 2017, luego el de 2016 para luego comparar los resultados.

a. Año 2017

Este apartado resume los principales resultados de la investigación. En primer lugar, presenta primer modelo econométrico (no corregido la heterocedasticidad), luego se hablara de la detención de la heterocedasticidad y luego se evalúan las medidas remediabiles.

En primer lugar, se considera conveniente de que se observe la relación que tienen las variables entre sí, por lo cual se realizó dos gráficos de dispersión donde en ambos el eje de las y se representaba a los impuesto a la renta pagado en el sector automotriz y en el eje de la x las variables regresoras.

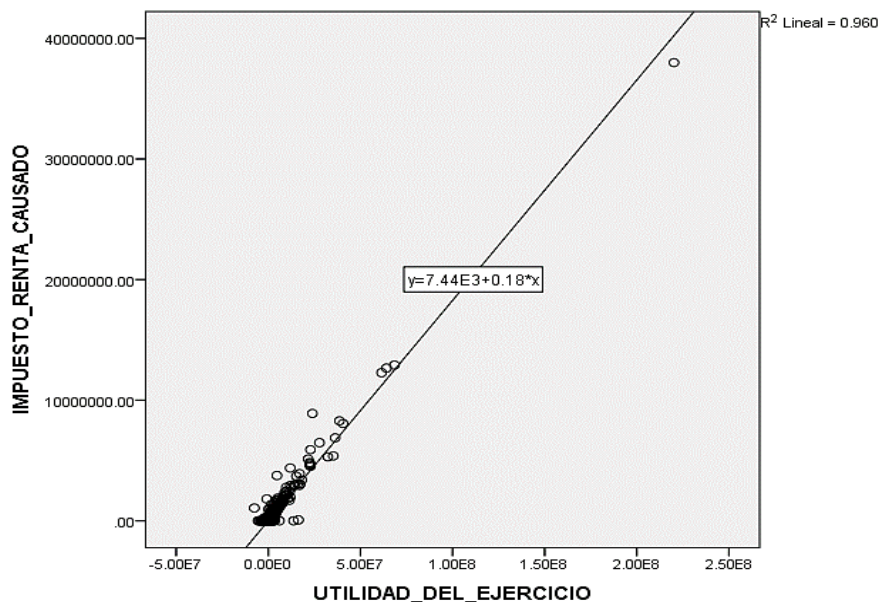
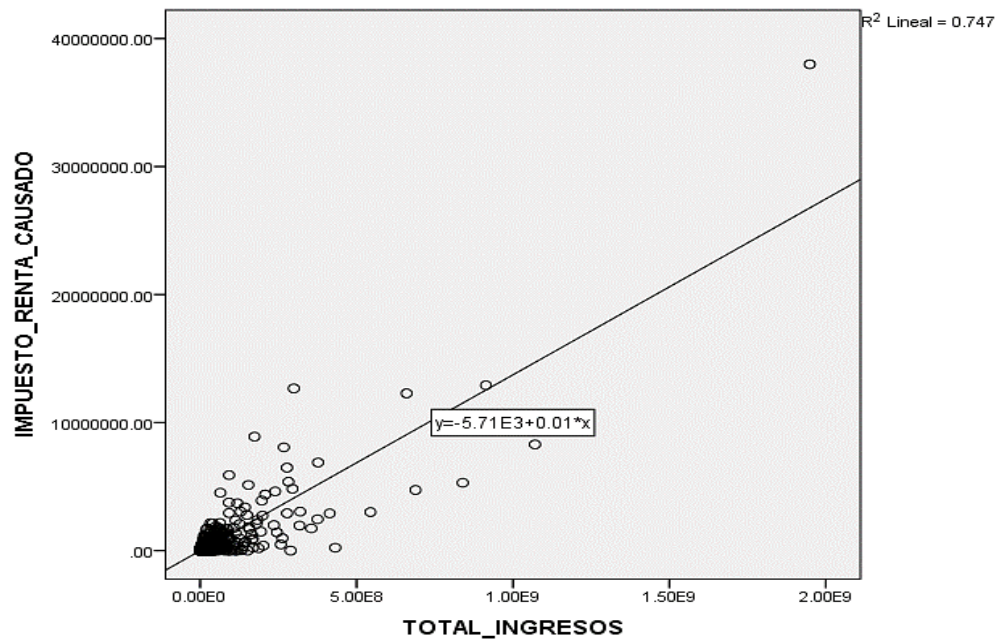


Figura 3. Utilidad del ejercicio.

Elaborado por el autor

Como se puede observar en el gráfico existe una relación directa entre las variables y una fuerte correlación. En el siguiente gráfico se observa un gráfico de dispersión entre impuesto a la renta causado y la utilidad del ejercicio.



Elaborado por el autor

En este gráfico también se observa una relación entre las variables, este no llega a ser tan claro como el anterior gráfico. Puede que esto se deba a que los costos y gastos sean una variable que se deba considerar en futuras investigaciones. En la siguiente tabla se puede observar los resultados de las regresiones sin correcciones de la heterocedasticidad.

Tabla 9.

Resultados de las regresiones sin corrección de la heterocedasticidad

	Coefficients	Inferior 95%	Superior 95%
Intercepción	5331.38	4000.66	6662.10569
Utilidad Del Ejercicio	0.1678	0.16668	0.16892
Total Ingresos	0.00148	0.00139	0.00158
Coefficiente de determinación R ²	0.9625		
Observaciones	15074		

Elaborado por el autor

Lo primero que se puede observar es que el número de datos por cada una de las variables es de 15074, por tanto es una muestra significativamente grande. El 96% de la variabilidad en la variable dependiente es explicada por la variabilidad de las variables independientes. Manteniendo todo lo demás constante, por cada dólar que se genere en ganancias significará unos 16 centavos dirigidos a la finanzas del Estado, lo cual es un monto menor al 22%

de impuesto a la renta. En cambio, por cada 100 dólares que se genere en ingresos para las empresas del sector automotriz, y dejando todo constante, se generara 14 centavos de impuesto a la renta. Todo y cada uno de los estimadores salieron significativos, se podría afirmar que la pendiente de la variable utilidad del ejercicio esta entre 0.1666 y 0.1689 poblacionalmente hablando. En la siguiente tabla se aprecia la prueba Bruschi Pagan Godfrey con el propósito de detectar la heterocedasticidad.

Tabla 10.

Indicadores de Prueba Bruschi Pagan Godfrey y Chi cuadrado crítico.

Indicadores	
Prueba Brusch Pagan Godfrey	606.745.903
chi cuadrado critico	0.02469009

Como se evidencia en la tabla, si existe heterocedastidad, lo que significa que existe una gran cantidad de términos de error y que a la hora de estimar los resultados resulta poco fiable. Por tanto, se tomó como medida remediable el dividir cada una de las variables por la variable dependiente estimada en la anterior regresión. Los resultados obtenidos se los muestra en la tabla a continuación:

Tabla 11.

Coefficiente R cuadrado significativo

	Coeficientes	Superior 95%	Inferior 95.0%
Intercepción	0.31002	0.34430	0.27574
Utilidad Del Ejercicio	0.00318	0.00405	0.00231
Total Ingresos	7.06E-05	8.80E-05	5.32E-05
Coefficiente de determinación R ²	0.00459		
Observaciones	15074		

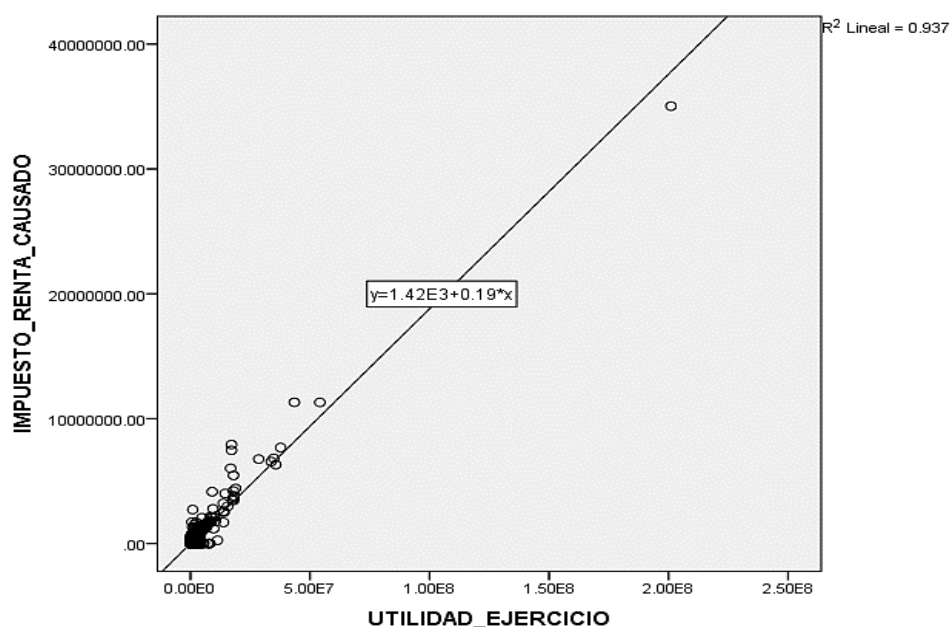
Como se puede observar en la tabla anterior, el coeficiente R al cuadrado ha decaído de manera muy significativa, pero a pesar de este declive, éste

sigue siendo muy significativo para las variables regresoras. Por lo que bien se podría determinar, que la situación financiera de las empresas del sector automotriz afecta de manera significativa al impuesto a la renta.

b. Año 2016

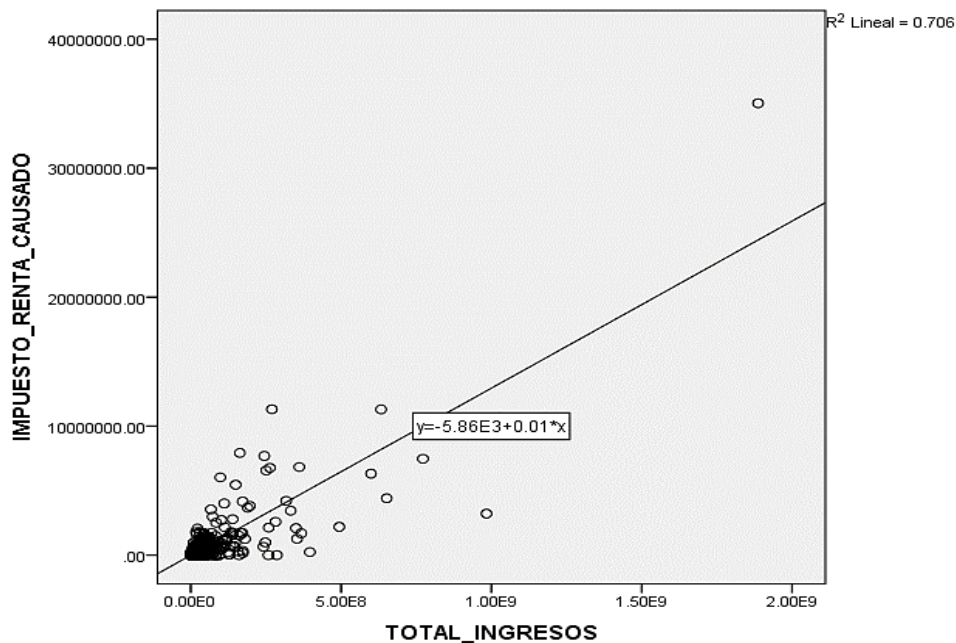
Este apartado resume los principales resultados de la investigación. En primer lugar presenta primer modelo econométrico (no corregido la heterocedasticidad), luego trata de la detención de la heterocedasticidad y luego, como en el análisis del año anterior, se evalúan las medidas remediabiles.

En primer lugar, se considera conveniente de que se observe la relación que tienen las variables entre sí, para lo cual se realizó dos gráficos de dispersión donde en ambos el eje de las y se representaba a los impuesto a la renta pagado en el sector automotriz y en el eje de la x las variables regresoras.



Elaborado por el autor

Como se puede observar en el gráfico existe una relación directa entre las variables y una fuerte correlación. El gráfico a continuación es un gráfico de dispersión entre impuesto a la renta causado y la utilidad del ejercicio.



Elaborado por el autor

En este gráfico también se observa una relación entre las variables, este no llega a ser tan claro como el anterior gráfico. Puede que esto se deba a que los costos y gastos, y de aquí, que estas variables deban ser consideradas para futuras investigaciones con miras a complementar el presente trabajo de titulación. En la siguiente tabla se puede observar los resultados de las regresiones sin correcciones de la heterocedasticidad.

Tabla 12.

Resultado de regresión sin corrección heterocedasticidad

	<i>Coefficientes</i>	<i>Inferior 95%</i>	<i>Superior 95%</i>
Intercepción	-355.7811207	-1713.48717	1001.924928
UTILIDAD_EJERCICIO	0.170697397	0.169388012	0.172006782
TOTAL_INGRESOS	0.001640704	0.001536802	0.001744605
Coefficiente de determinación R ²	0.939999604		
Observaciones	16764		

Lo primero que se puede observar al analizar la tabla de arriba, es que el número de datos por cada una de las variables es de 16764 por tanto es una muestra significativamente grande. El 93% de la variabilidad en la variable dependiente es explicada por la variabilidad de las variables independientes.

Manteniendo todo lo demás constante, por cada dólar que se genere en ganancias significará unos 17 centavos dirigidos a la finanzas del Estado, lo cual es un monto menor al 22% de impuesto a la renta. Por lo contrario, por cada 100 dólares que se genere en ingresos para las empresas del sector automotriz, y dejando todo constante, se generara 16 centavos de impuesto a la renta. Todo y cada uno de los estimadores salieron significativos, se podría afirmar que la pendiente de la variable utilidad del ejercicio esta entre 0.1693 y 0.172 poblacionalmente hablando. En la siguiente tabla se puede apreciar la aplicación de la prueba Brusch Pagan Godfrey para detectar la heterocedasticidad:

Tabla 13.

Aplicación de Prueba Brusch Pagan Godfrey para detectar la heterocedasticidad.

	Indicadores
Prueba Breusch Pagan Godfrey	1213553.986
chi cuadrado critico	0.102586589

Como resultado del análisis, la tabla anterior evidencia que si existe heterocedastidad, lo que significa que hay una gran cantidad de términos de error y que a la hora de estimar los resultados resulta poco fiable. Por tanto, se tomó como medida remediable el dividir cada una de las variables por la variable dependiente estimada en la anterior regresión. En la tabla abajo se demuestra los resultados de dividir cada una de las variables por la variable dependiente:

Tabla 14.

Resultado de división Variables independientes por la independiente.

	Coefficientes	Inferior 95%	Superior 95%
Intercepción	-0.585994716	-0.848727936	-0.323261496
UTILIDAD_EJERCICIO	0.350274178	0.348674727	0.351873628
TOTAL_INGRESOS	-0.000929053	-0.000949712	-0.000908395
Coefficiente de determinación R ²	0.940349597		
Observaciones	16764		

Como se puede apreciar, el coeficiente R al cuadrado ha aumentado de manera relativamente leve. Además, es muy significativo el R cuadrado en las variables regresoras. Pero ahí yace un problema, el coeficiente de la variable total de ingresos salió con el signo errado, lo cual nos llevaría pensar que a lo mejor para los datos de 2016 la variable total de ingresos solo está estorbando. Dado lo anterior se realizó la prueba de Factor de Inflación de la Varianza (FIV) para detectar la multicolinealidad.

Tabla 15.

Prueba de factor de inflación de la varianza (FIV)

	Indicadores
Coeficiente de determinación R ²	0.697386445
FIV	3.304544637

La aplicación de la Prueba FIV da como resultado de que no existe multicolinealidad. A partir de estos resultados, sería muy útil para futuros estudios, realizar una investigación más profunda sobre las variables represoras a considerar.

c. Comparación de los resultados 2016 – 2017

En la siguiente tabla se puede apreciar las principales similitudes y diferencias durante estos dos años.

Tabla 16.

Similitud y diferencias años 2016-2017.

Diferencias		Parentescos
2016	2017	
En el modelo donde ya se tomaba las medidas correctoras el grado de asociación lineal entre estas parecía que aumentaba.	En el modelo donde ya se tomaba las medidas correctoras el grado de asociación lineal entre estas parecía que disminuye de manera muy significativa.	La tasa impositiva marginal es menor que la tasa impositiva de impuesto a la renta que por ley pagan las empresas.
En el modelo donde ya se tomaba las medidas correctoras el signo del variable total ingreso salió equivocado.	En el modelo donde ya se tomaba las medidas correctoras los signos salieron de acuerdo a la teoría económica.	Todos los coeficientes de las variables regresoras salieron significativos

Como se puede apreciar estas diferencias se aprecian de mejor manera en los modelos corregidos por heterocedasticidad. Lo que significa que es

necesario hacerse un estudio más profundo sobre las variables regresoras (que reflejen la situación financiera de las empresas) en modelos que tratan de probar que existe una causalidad entre estas y el impuesto renta pagado.

En conclusión, luego de analizar los resultados obtenidos mediante la aplicación del método de regresión por mínimos cuadrados ordinarios, se determina que si existe una relación entre la situación financiera de las empresas del sector automotriz y el impuesto a la renta pagado por estas empresas. Además, se da a conocer que la tasa impositiva marginal es menor en ambos años a la tasa impositiva impuesta por ley, por lo que sería muy útil incluir variables como el gasto fiscal y la inflación en estudios posteriores.

CAPITULO 6

Conclusiones

El objetivo principal de este estudio fue de analizar la incidencia de la situación financiera de las empresas sector automotriz ecuatoriano en la tributación del impuesto a la renta. La construcción de la problemática determinó que el sector automotriz presentó una alta contracción por medidas arancelarias y para arancelarias durante los periodos 2015 y 2016. Sin embargo, para el año 2017 la actividad empresarial del sector automotriz tuvo un desempeño positivo gracias al nuevo marco regulatorio comercial y al tratado multipartes entre UE y Ecuador. El 2017 también fue uno de los mejores años para el Servicio de Rentas Internas (SRI) indicando un crecimiento general del 9,4%. Una parte considerable de dicho sector es la contribución que genera a nivel tributario en los diferentes tipos de impuestos, como el Impuesto a la Renta (IR); además, la situación financiera de las empresas (que depende directamente de su rentabilidad) son clave a la hora del monitoreo por parte de las superintendencias y el SRI de manera que la situación financiera probablemente afecte la capacidad de pago de los impuestos por parte de las empresas y de manera inversa. Demostrando así, que puede que exista una relación entre el Impuesto a la renta y la situación financiera del sector; siendo de interés para el autor el evidenciarlo.

Al analizar la evolución de este importante sector económico, se concluyó que el sector automotriz (especialmente el de ensamblado) lleva existiendo desde la década de los 50. Siendo que en estos últimos 15 años las ventas de automóviles han aumentado mucho. “En el año 2001 se vendieron 56.950 automóviles en Ecuador y en 2014 se vendieron 120.060” (ICEX, 2016). También se concluyó que: “En el Ecuador existen muchos sectores que crean fuertes fluctuaciones dentro de la economía ecuatoriana, uno de estos sectores es “el sector automotriz” [...]”(Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, 2016). Lo que significa que la evolución demostró mediante datos que el sector automotriz llevan mucho tiempo existiendo en Ecuador y que estos últimos años su gran dinamismo ha afectado en las fluctuaciones económicas del país; queda claro entonces que el SRI se

beneficia mucho de este sector, por tanto, da razones para creer que la situación financiera de las empresas de este sector afecta a la tributación directa del país.

El marco teórico aportó en variables y métodos. Por ejemplo: se concluyó en los antecedentes que las regresiones de mínimos cuadrados ordinarios y el uso de la información obtenida de los estados financieros de las compañías en dicho sector son una gran herramienta a la hora de medir el impacto de estas variables en la tributación de impuesto a la renta de este sector. La base teórica también determina que la tasa tributaria óptima para una sociedad es aquella que maximice el bienestar social siendo esta una función del consumo de los agentes económicos y por tanto, una función inversa de los impuestos pagados por ellos. Algo destacable de los modelos económicos en la teoría de la tributación, es que el evadir impuesto conlleva un costo económico significativo para los agentes económicos y en consecuencia, éste siempre se mantendrá por debajo de los impuestos pagados.

En la metodología se aplicó un modelo econométrico múltiple, mediante mínimos cuadrados ordinarios, donde se dejaba en claro que se buscaba comprobar la relación causal entre la situación financiera (donde se operacionalizó las variables utilidades del ejercicio y total de ingresos), y el impuesto a la renta pagado por este sector. Para los años 2016 y 2017 se corrió de manera separada y se comparó los resultados. Por otro lado, se realizó pruebas de heterocedasticidad y se tomó medidas remediabiles.

Los resultados obtenidos a través de la aplicación de la metodología, determinaron que si existe una relación entre la situación financiera de las empresas del sector automotriz y el impuesto a la renta pagado por estas empresas. También permitió conocer que la tasa impositiva marginal es menor en ambos años a la tasa impositiva impuesta por ley.

Finalmente, se puede concluir que la investigación ha probado de manera cuantitativa y mediante procesos estadísticos avanzado en una muestra grande de que existe una relación causal entre la situación financiera de las empresas del sector automotriz y el impuesto a la renta que estos pagan.

CAPITULO 7

Recomendaciones

El autor se permite realizar las siguientes recomendaciones:

- En lo económico, se permite recomendar en primera instancia al ministerio de industrias y productividad (MIPRO) dinamice de manera muy significativa al sector automotriz porque es necesario un gran aumento en las ventas para que se refleje un gran aumento en la recaudación de Impuesto a la Renta a las empresas de ese sector.
- En segundo lugar, se sugiere, que las empresas del sector automotriz deben aplicar economías de escala, para así aligerar costos de producción y así aumentar las utilidades del ejercicio. Además Se recomienda al Estado aligerar las tasas arancelarias en partidas claves para este sector y así fortalecer al sector y las finanzas del Estado.
- En un tercer punto, se necesita, que también el sector automotriz debe utilizar de manera óptima el uso de publicidad, pues se ha demostrado que buenas campañas publicitarias beneficia al sector al influir directamente en la demanda del producto.
- Al sector automotriz y gremios relacionados inscritos se aconseja crear un fondo o una reserva para poder crear una provisión para un futuro imprevisto del sector y así mejorar estrategias que ayuden tanto la productividad y la competitividad.
- En la quinta recomendación, se sugiere, al SRI flexibilizar las políticas de cobro; dado que esta puede causar problemas de liquidez para pequeñas empresas del sector automotriz.
- En la sexta, se recomienda, a la SUPERCIAS un mayor control para que las reglas de juego impuestas por el Estado al mundo empresarial no sea distorsionado por mercados relacionados al estudiado; además, de una revisión constante del sector.
- A las instituciones financieras, se sugiere, que se implemente un mayor nivel de apalancamiento para los ciudadanos, porque aumentaría la inversión bruta de la economía, además, que este es un sector altamente productivo y generador de plazas. Esto afecta en lo social,

dado que este sector es un termómetro dentro la economía ecuatoriana, el cual permite medir el bienestar social a través de la oferta y demanda de movilización de los ciudadanos

- A las instituciones educativas fomentar la investigación de campo de este importante sector, y para que en futuras investigaciones puedan incluirse más variables directas o indirectas al sector estudiado.

Finalmente, se recomienda, en lo académico, una investigación más a fondo sobre las variables regresoras, dado una inconsistencia estadística leve en uno de los modelos, lo que podría dar sospechas de variables que tal vez deba ser incluidas pero dado su complejidad sea requerido otro tipo de análisis, levantamiento y procesamiento de información; puede que incluso que esas variables son de difícil acceso para los investigadores. Debido al gran número y variedad de empresas en el sector automotriz es necesario que se evalúe con mucha más atención las características propias del sector, para así detectar las variables de la situación financiera claves propias y exclusivas de ese sector que afecta de manera directa a la recaudación tributaria de Impuesto a la Renta.

Bibliografía

- ESPAE -ESPOL. (2017). *ESPAE -ESPOL*. Obtenido de <http://www.espae.espol.edu.ec/wp-content/uploads/2017/06/industriaautomotriz.pdf>
- AEADE. (Noviembre de 2016). *Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador*. Obtenido de <http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2010.pdf>
- AEADE. (Diciembre de 2017). *Sector Automotor en Cifras*. Recuperado el 04 de Noviembre de 2018, de Sitio web de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador/Boletines Estadísticos: <http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2018/01/boletin%2015%20espanol%20resumido.pdf>
- AEADE. (Abril de 2018). *Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador*. Obtenido de <http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2018/04/anuario%202017%20final%20web.pdf>
- AEADE. (Octubre de 2018). *Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador*. Obtenido de <http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2018/10/boletin%2026%20espanol%20resumido.pdf>
- ANT. (2015). *Reglamento General de Homologación Vehicular y Dispositivos de Medición, Control y Seguridad*. Obtenido de Agencia Nacional de Tránsito .
- Burbano, J. (2005). *Presupuesto, enfoque de gestión, planeación y control de recursos*. Colombia: McGraw Hill.
- Callejón, Á. (2012). *Instalaciones de gas en el sector industrial, agrícola y doméstico*. Universidad Almería.
- Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana. (22 de Noviembre de 2013). *Historia de la Industria Ecuatoriana*. Recuperado el 20 de Diciembre de 2018, de Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana.: www.cinae.org.ec: <http://www.cinae.org.ec/index.php/la-industria/66-historia-de-la-industria-ecuatoriana>

- CAN. (01 de Junio de 2015). *Mercado Automotor en la Comunidad Andina*. Recuperado el 05 de Noviembre de 2018, de Sitio web de la "Comunidad Andina de Naciones": <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/DEstadisticos/SGDE683.pdf>
- Carbaugh, R. (2014). *International Economics*. Cengage Learning.
- Cepeda, P. (2015). *Historia de los impuestos en el Ecuador*. Quito: Servicio de Rentas Internas.
- Congreso de la Unión. (2012). *Impuesto Sobre Servicios Expresamente Declarados de Interés Público por Ley*. Congreso de la Unión.
- Congreso Nacional. (2007). *Ley de Creación del Servicio de Rentas Internas de Ugarriza*. Argentina: EDICIONES DE LA UNIVERSIDAD CATÓLICA DE SALTA.
- Cornelio, E. (2015). *Serie: Metodología de la investigación interdisciplinaria: Tomo I Investigación monodisciplinaria*. España: Editorial Ink. Obtenido de <https://books.google.com.ec/books?id=K1WxCgAAQBAJ&printsec=frontcover&dq=investigaci%C3%B3n+cuantitativa+2015+metodolog%C3%ADa&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwjay8bOzMHaAhWO1IMKHcDzDbMQ6AEILDAB#v=onepage&q=cuantitativa&f=false>
- Cumbicos, & Rosero. (2001). *Análisis de la relación entre el ciclo económico y la recaudación tributaria del Ecuador*. Guayaquil.
- ESPAE. (2017). *Estudios Industriales: Orientación estratégica para la toma de decisiones - Industria Automotriz*. Escuela Superior Politécnica del Litoral, ESPAE Graduate School of Management, Guayaquil. Obtenido de <https://www.google.com/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=2ahUKEwj8u5ma3LPfAhVts1kKHTR7BhsQFjAAegQIChAC&url=http%3A%2F%2Fwww.espae.espol.edu.ec%2Fwp-content%2Fuploads%2F2017%2F06%2Findustriaautomotriz.pdf&usq=AOvVaw2WQter3kIrDyjN6>

- Finger, J. (2012). *Salvaguardias y antidumping en la liberalización comercial de América Latina*. Siglo XXI.
- García, V. (11 de Marzo de 2011). *Impuestos: definición, tipos y aplicaciones*. Obtenido de Coyuntura económica: <https://coyunturaeconomica.com/impuestos/definicion-tipos-y-aplicaciones>
- Gaspar, N. (Marzo de 2014). *Medidas arancelarias y no arancelarias del comercio internacional*. (A. 7. Revista Nueva Época, Ed.) Recuperado el 05 de Noviembre de 2018, de Repositorio web de la Benemérita Universidad Autónoma de Puebla-México: <http://www.apps.buap.mx/ojs3/index.php/tlamelaua/article/viewFile/55/59>
- González, P. (22 de Mayo de 2018). *Los autos importados impulsan las ventas en Ecuador*. Recuperado el 04 de Noviembre de 2018, de Sitio web de "El Comercio": <https://www.elcomercio.com/actualidad/autos-ventas-ecuador-comercio-importaciones.html>
- Heredia, V. (26 de Abril de 2017). *En Ecuador los tributos en los vehículos pesan hasta 49% del precio*. Recuperado el 04 de Noviembre de 2018, de Sitio web de "El Comercio": <https://www.elcomercio.com/actualidad/tributos-vehiculos-precio-economia-ventas.html>
- Hernández, R., Fernández, C., & Baptista, M. (2014). *Metodología de la Investigación*. México: McGRAW-HILL .
- Hidalgo, Quimí, & Zambrano. (2007). *Análisis tributario del sector de la construcción en el Ecuador*. Guayaquil.
- ICEX. (2016). *El mercado de repuestos para automóviles en Ecuador*. España.
- IESS. (2016). *Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo (ENEMDU)*. Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social.
- Iglesias, L., Barcia, F., & Holguín, A. (Junio de 2017). *Evolución del presupuesto general del Estado ecuatoriano, período 2010 – 2015*. Recuperado el 17 de Noviembre de 2018, de Revista Científica-Versión

online

Dialnet.com:

<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6244053.pdf>

IICA. (2012). *Matriz productiva*. Innovacion, Institucion y Desarrollo: Experiencia y Caminos Para su Integracion.

International Labour Organization. (2011). *Tendencias de la industria automotriz que afectan a los proveedores de autopartes*. International Labour Organization.

MEF. (2018). *Ministerio de Economía y Finanzas*. Obtenido de https://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/11/Proforma_2018_para_Asamblea.pdf

Ministerio de Comercio Exterior. (2016). *2017 iniciará sin restricción para la importación de vehículos*. Recuperado el 05 de Noviembre de 2018, de Sitio web del "Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones": <https://www.comercioexterior.gob.ec/2017-iniciara-sin-restriccion-para-la-importacion-de-vehiculos/>

Ministerio de Economía y Finanzas. (Octubre de 2017). *Informe de Ejecución Presupuestaria (Enero-Junio 2017)*. Recuperado el 11 de Noviembre de 2018, de Sitio web del Ministerio de Economía y Finanzas: <https://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/10/Informel-semester-2017.compressed.pdf>

Ministerio de Economía y Finanzas. (Noviembre de 2017). *Presentación Proforma Presupuestaria 2018*. Recuperado el 11 de Noviembre de 2018, de Sitio web del Ministerio de Economía y Finanzas: <https://www.finanzas.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2017/11/Presentacio%CC%81n-Proforma-2018-A-MEDIOS.pdf>

Ministerio de Economía y Finanzas. (2018). *El Presupuesto General del Estado*. Obtenido de Ministerio de Economía y Finanzas: <https://www.finanzas.gob.ec/el-presupuesto-general-del-estado/>

- Moreira, W. (2016). *Análisis Evolutivo de las exportaciones de camarón (Litopenaeus vannamei) hacia el mercado europeo, del 2000 al 2015*. Recuperado el Junio de 2017, de Sitio web del Repositorio de la Universidad de Guayaquil: <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/11607/1/Moreira%20Blacio%20Wilmer%20Arnaldo.pdf>
- OECD. (2012). *La Evaluación de Leyes y Regulaciones*. OECD Publishing.
- OICA. (2017). *Estadísticas de Producción 2017*. Recuperado el 05 de Noviembre de 2018, de Sitio web de la "Organización Internacional de Fabricantes de Vehículos Motorizados": <http://www.oica.net/category/production-statistics/2017-statistics/>
- Pico, L. M. (2017). *Análisis de la restricción a las importaciones del sector automotriz en el Ecuador periodo 2010 – 2015 y su impacto en la economía*. Recuperado el 05 de Noviembre de 2018, de INNOVA Research Journal: <https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/5920565.pdf>
- Revista Líderes. (2014). *La industria nacional de camarón reflató con fuerza*. Recuperado el Junio de 2017, de Sitio web de la "Revista Líderes": <http://www.revistalideres.ec/lideres/industria-nacional-camaron-refloto-fuerza.html>
- Ruiz, C. (Septiembre de 2016). *Desarrollo y estructura de la industria automotriz en México*. Recuperado el 05 de Noviembre de 2018, de Biblioteca web de "Friedrich-Ebert-Stiftung": <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/mexiko/13016.pdf>
- SENAE. (Abril de 2017). *Requisitos para importar*. Obtenido de Servicio Nacional de Aduana del Ecuador: <https://www.aduana.gob.ec/para-importar/>
- Serantes, P. (2011). *Prefinanciación de la exportación*. España: Ices España Exportación e Inversiones.
- SRI. (15 de Enero de 2018). *2017 Fue un año de crecimiento de la recaudación tributaria*. Recuperado el 05 de Noviembre de 2018, de

Sitio web del "Servicio de Rentas Internas"/Sección Noticias:
<http://www.sri.gob.ec/web/guest/detalle-noticias?idnoticia=526&marquesina=1>

Startz, R. (2004). *Macroeconomía*. Madrid, España: McGrawHill.

SUPERCIAS . (20 de Noviembre de 2016). *Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros*. Obtenido de <http://portal.supercias.gob.ec/wps/wcm/connect/547d199f-ddd5-4532-8e8a-12b475e6727f/Breve+Análisis++Sector+Automotriz+2014+-+2015.pdf?MOD=AJPERES&CACHEID=547d199f-ddd5-4532-8e8a-12b475e6727f>

Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. (2016). *Breve Análisis Sector Automotriz Del Ecuador Años 2014 – 2015*.

Torbay, K. E. (2017). *Incidencia económica en la industria automotriz ecuatoriana por las medidas arancelarias e importaciones de CDK's de vehículos, período 2013-2015*. Recuperado el 04 de Noviembre de 2018, de Repositorio web de la Universidad Politécnica Salesiana: <https://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/12799/1/UPS-GT001714.pdf>

Veletanga, G. (31 de Octubre de 2012). *Política Comercial* . Obtenido de Economía Pontificia Universidad Católica del Ecuador : <http://puceae.puce.edu.ec/efi/index.php/economia-internacional/14-competitividad/74-politica-comercial>

Viscaíno Caiche, E., Holguín Rivera, D., & Manya Orellana, M. (2017). *Análisis de la Recaudación Tributaria del Ecuador por sectores económicos*". Escuela Superior Politécnica del Litoral, Centro de Investigación Científica y Tecnológica, Guayaquil.

ANEXOS

Guayaquil 19 de Marzo de 2019.

Ingeniero

Freddy Camacho Villagómez

COORDINADOR UTE B-2018

ECONOMÍA

En su despacho.

De mis Consideraciones:

Ingeniera **Baldeón Toledo Amelia Janeth**, Docente de la Carrera de Economía, designado TUTOR del proyecto de grado del **Sánchez Palacios, Stalyn Wladimir**, cúpleme informar a usted, señor Coordinador, que una vez que se han realizado las revisiones al 100% del avance del proyecto avaló el trabajo presentado por el estudiante, titulado **“Análisis de la Incidencia del Impuesto a la Renta en la Situación Financiera de las Empresas del Sector Automotriz Ecuatoriano. Período 2016-2017”** por haber cumplido en mi criterio con todas las formalidades.

Este trabajo de titulación ha sido orientado al 100% de todo el proceso y se procedió a validarlo en el programa de URKUND dando como resultado un 0% (CERO POR CIENTO) de plagio.

Cabe indicar que el presente informe de cumplimiento del Proyecto de Titulación del semestre B-2018 a mi cargo, en la que me encuentro designada y aprobado por las diferentes instancias como es la Comisión Académica y el Consejo Directivo, dejó constancia que los únicos responsables del trabajo de titulación **“Análisis De La Incidencia Del Impuesto A La Renta En La Situación Financiera De Las Empresas Del Sector Automotriz Ecuatoriano. Periodo 2016-2017”** somos la Tutora **Baldeón Toledo Amelia Janeth** y el Sr **Sánchez Palacios, Stalyn Wladimir** y eximo de toda responsabilidad a el coordinador de titulación y a la dirección de carrera.

La calificación final obtenida en el desarrollo del proyecto de titulación fue: 10/10 (diez sobre diez).

Atentamente,

Ing. Baldeón Toledo Amelia Janeth

PROFESOR TUTOR-REVISOR PROYECTO DE GRADUACIÓN

Stalyn Wladimir Sánchez Palacios

ESTUDIANTE AUTOR



**Presidencia
de la República
del Ecuador**



**Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes**



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Sánchez Palacios, Stalyn Wladimir**, con C.C: # 092718667-6 autor del trabajo de titulación: **Análisis de la Incidencia del Impuesto a la Renta en la Situación Financiera de las Empresas del Sector Automotriz Ecuatoriano. Período 2016-2017** previo a la obtención del título de **Economista** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, **19 de Marzo de 2019**

f. _____

Nombre: **Sánchez Palacios, Stalyn Wladimir**

C.C: **0927186676**

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA			
FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN			
TEMA Y SUBTEMA:	Análisis de la Incidencia del Impuesto a la Renta en la Situación Financiera de las Empresas del Sector Automotriz Ecuatoriano. Período 2016-2017		
AUTOR	Sánchez Palacios, Stalyn Wladimir		
REVISOR/TUTOR	Jurado Reyes Pedro Omar, Mgs / Ing. Amelia Janeth Baldeón Toledo, Mgs		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas		
CARRERA:	Economía		
TITULO OBTENIDO:	Economista		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	19 de Marzo de 2019	No. DE PÁGINAS:	71
ÁREAS TEMÁTICAS:	Tributación		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Impuesto a la renta, Recaudación de impuestos, Sector automotriz, ingresos totales, Situación Financiera		
RESUMEN/ABSTRACT: (215 palabras)			
<p>El presente trabajo investigativo pretende analizar la incidencia de la tributación del impuesto a la renta en la situación financiera de las empresas del sector automotriz ecuatoriano. El método de la investigación utilizado es deductivo y se enfoca en una regresión múltiple que mide mediante mínimos cuadrados ordinarios, el nivel de incidencia de la tributación del impuesto a la renta y la situación financiera de las compañías del sector automotriz (en este caso determinado por la utilidad bruta y los pagos totales del impuesto a la renta). Además, presenta un enfoque cuantitativo debido a que parte de información recopilada de fuentes secundarias tomada de las bases de datos estadísticos de la Superintendencia de Compañías y del Servicio de Rentas Internas. Por otro lado, la investigación está debidamente sustentada en estudios previos similares al presente, teorías económicas, leyes, conceptos y datos referenciales que apoyan el problema planteado. Dado que en este tipo de programas se puede realizar regresiones con datos de corte transversal, se utiliza SPSS para la fabricación de tablas y figuras.</p> <p>En conclusión, la investigación determina de manera cuantitativa, y mediante procesos estadísticos avanzados en una muestra representativa, que existe una relación causal entre el total de pagos por impuesto a la renta insumidos por las empresas del sector automotriz ecuatoriano y su situación financiera.</p>			
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-4-2362547	E-mail: wladimirsanchez89@hotmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Camacho Villagomez Freddy Ronalde		
	Teléfono: +593-4-2206953 ext 1634		
	E-mail: Freddy.camacho.villagomez@gmail.com; Freddy.camacho@cu.ucsg.edu.ec		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			