



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE ECONOMÍA

TÍTULO:

“INCIDENCIA DE LAS POLITICAS TRIBUTARIAS EN EL SECTOR
AUTOMOTRIZ EN EL ECUADOR, PERIODO 2010-2015”

AUTORES:

CARRILLO ORDOÑEZ, CARLOS ANDRÉS
GRANDA CÓRDOVA, RAFAEL BENIGNO

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE
ECONOMISTA**

TUTORA:

ING.BALDEÓN TOLEDO, AMELIA JANETH.

Guayaquil, Ecuador

2017



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: **Carrillo Ordoñez Carlos Andrés y Granda Córdova Rafael Benigno**, como requerimiento para la obtención del Título de: **Economista**.

TUTOR (A)

f. _____

ING. BALDEÓN TOLEDO, AMELIA JANETH

DIRECTOR DE LA CARRERA

f. _____

ECO. CARRILLO MAÑAY, VENUSTIANO

Guayaquil, Marzo del 2017



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE ECONOMÍA

AUTORIZACIÓN

Nosotros, **Carrillo Ordoñez Carlos Andrés** y **Granda Córdova Rafael Benigno**

Autorizamos a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación, **“INCIDENCIA DE LAS POLÍTICAS TRIBUTARIAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL ECUADOR, PERIODO 2010-2015”**, cuyo contenido, ideas y criterios son de nuestra exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, Marzo del 2017

LOS AUTORES

f. *Carlos Carrillo*
Carrillo Ordoñez, Carlos Andrés

f. *Rafael Granda*
Granda Córdova, Rafael Benigno

REPORTE URKUND

Inicio - UCSG - Universid x Correo: AMELIA JANETH x D25914123 - C

Es seguro | https://secure.orkund.com/view/25692460-545623

URKUND

documento	CARRILLO Y GRANDA Febrero 20, 2017.docx (D25914123)
Enviado	2017-02-20 17:29 (-05:00)
presentado por	amelia.baldeon@cu.ucsg.edu.ec
a	amelia.baldeon.ucsg@analysis.orkund.com
mensaje	Carrillo y Granda Ver todo el mensaje

1% de este documento de 50 páginas grandes se compone de texto, que también aparece en los 4 x fuentes.

TUTORA

f. _____

ING. BALDEÓN TOLEDO, AMELIA JANET

AGRADECIMIENTO

Agradezco principalmente a Dios por brindarme la sabiduría necesaria para seguir en este arduo camino y no dejar que desfallezca en mis momentos de debilidad.

Tu ternura y tu clemencia no tienen fin, me has forjado en un camino del bien con valores y principios, ayudándome a aprender de mis errores, cada oportunidad de corregir un error, eres mi guía y mi fortaleza.

A mi padre Cesar Carrillo su ayuda que me has ofrecido, han formado bases de gran importancia en mi vida, a mi madre Roció Ordoñez por ayudarme todos los días con sus palabras de motivación, por darme fuerza y empuje para seguir adelante, eres mi mayor motivación en mi vida, te agradezco por el sacrificio que haces cada día, a mi tía Karina Ordoñez y a mi abuela Teresa Vecilla han sido pilares fundamentales para mi formación académica.

Gracias a cada uno de mis profesores por ser guía en las aulas en este proceso de aprendizaje.

A mi tutora de tesis Ingeniera Amelia Baldeón gracias por su paciencia y oportuna ayuda para el desarrollo de mi tesis.

A mis formadores, principalmente al Ingeniero Llerena que con su conocimiento y su dedicación, he podido adquirir experiencia en el campo laboral. A ti mi amor Vanessa Sanjinez por estar siempre apoyándome en mis decisiones, te agradezco de manera más sincera, e infinitas por tu ayuda y el apoyo en la toma de mis decisiones, muchas gracias.

Carrillo Ordoñez, Carlos Andrés

DEDICATORIA

Este trabajo de titulación principalmente se lo dedico a Dios porque sin su bendición no estaría culminando mi carrera.

A mi padre y madre porque su esfuerzo ha dado los frutos que esperaron desde siempre.

Principalmente le dedico estos 5 años de carrera Universitaria aquellas personas que viven en la mendicidad, que con mi formación académica en el campo Social trataré de erradicar la pobreza en el Ecuador

A ti mi amor porque siempre estas junto a mí esto es por ustedes.

Carrillo Ordoñez, Carlos Andrés

AGRADECIMIENTO

Agradezco principalmente a Dios por darme unos padres que han sido pilares en mi vida Alex Granda y Gladys Córdova que siempre confiaron en mí y me dieron su apoyo incondicional, a mi novia Solange Bonilla y a mi querida Rosita Palomino. También siento mucha gratitud a las personas que contribuyeron a mi formación profesional como detallo a continuación sin algún orden específico:

Ing. Amelia Baldeón

Econ. María del Carmen Lapo

Econ. Juan Miguel Esteves

Econ. Marlene Mendoza

Econ. Mauro Toscanini

Lcda. Grace Mogollon

Econ. Juan Carlos Campuzano

Econ. Roberto Martínez

Econ. Luis Fernando Hidalgo

Granda Córdova, Rafael Benigno

DEDICATORIA

Este trabajo está dedicado a todas esas personas que han aportado de manera muy positiva en mi vida:

Mis padres, hermanos y familiares.

A mis amigos del “Liceo Naval” y “San José La Salle” de toda la vida.

Mis grandes amigos en la universidad de las carreras de Ingeniería en Sistemas y Economía.

Mis grandes amigos y amigas del Ministerio de trabajo.

Mis grandes amigos y amigas de las Maestrías en Administración de Empresas y Gerencia en Servicios de la Salud.

Mis grandes amigos y amigas de las Maestrías de Derecho Procesal, Derecho Constitucional, Derecho de Empresas y Derecho Notarial.

A mi escuela “Gabriela Mistral”.

A mis maestros del colegio y de la Universidad.

A la agrupación estudiantil Generación.

Granda Córdova, Rafael Benigno



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE ECONOMÍA

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

ING. AMELIA JANETH BALDEÓN TOLEDO
TUTORA

f. _____

ECO. VENUSTIANO CARRILLO, MAÑAY
DIRECTOR DE CARRERA

f. _____

ECO. ERWIN GUILLÉN FRANCO
COORDINADOR DEL ÁREA



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y ADMINISTRATIVAS

CARRERA DE ECONOMÍA

CALIFICACIÓN

f. _____

ING. AMELIA JANETH BALDEÓN TOLEDO

TUTORA

ÍNDICE GENERAL

Contenido

INTRODUCCIÓN	18
CAPITULO I	24
1. PROBLEMA DE INVESTIGACION	24
1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	24
1.2 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN	27
1.3 OBJETIVOS	29
1.3.1 OBJETIVO GENERAL	29
1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS	29
CAPÍTULO II	31
2 MARCO TEÓRICO	31
2.1 ANTECEDENTES	31
2.2 FUNDAMENTACION TEÓRICA	37
2.2.1 Teoría del Ingreso Permanente	38
2.2.2 Teoría Keynesiana	38
2.2.3 Teoría de la elasticidad y la tipificación del bien	39
2.2.4 Teoría General del empleo, el interés y el dinero	40
2.2.5 Teoría de las Finanzas Públicas	40
2.2.6 Teoría Neoliberal	41
2.2.7 Impuestos, gasto de gobierno y crecimiento	41
2.2.8 Política de Redistribución	42
2.2.9 La eficiencia de los impuestos	42
2.2.10 Principios tributarios de Adam Smith	43
2.2.11 Principios de Adolfo Wagner	44
2.2.12 Teoría del Proteccionismo	45
2.2.13 Teoría de la Tributación	46
2.3 MARCO CONCEPTUAL	47
2.3.1 DEFINICIÓN DE IMPUESTOS	50
2.3.2 DEFINICIÓN DE POLÍTICA TRIBUTARIA	50
2.3.3 ELEMENTOS DE LOS IMPUESTOS	51
2.3.4 TIPOS DE POLÍTICAS TRIBUTARIAS	51
2.3.8 EFECTOS DE LAS POLÍTICAS TRIBUTARIAS	56
2.4 MARCO LEGAL	60
2.4.1 Impuesto al Consumo Especial	62
2.4.2 Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular	64
2.4.3 Impuesto a la Salida de Divisas	65
2.4.4 Fondo de Desarrollo para la Infancia (Fodinf)	66
2.4.5 Impuesto a la propiedad de los Vehículos Motorizados	67
2.4.6 Aranceles de Importación	68
2.4.7 Créditos para la adquisición de vehículos	69
2.4.8 Otras Medias Arancelarias	69
2.5 DEFINICIÓN DE VARIABLES	70

2.6	HIPÓTESIS	71
CAPÍTULO III		72
3	METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN	72
3.1	METODO	72
3.1.1	TIPO DE INVESTIGACIÓN	73
3.2	TIPO Y ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN	74
3.2.1	ALCANCE CORRELACIONAL	74
3.2.2	ALCANCE EXPLICATIVO	75
3.3	DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN	75
3.4	FUENTE DE RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN	75
3.5	HERRAMIENTAS DE ANÁLISIS DE INFORMACIÓN	77
3.6	ANÁLISIS Y PROCEDIMIENTO ESTADÍSTICO	77
3.6.1	ANÁLISIS DE CORRELACIÓN	78
3.6.2	ANÁLISIS DE REGRESIÓN	79
3.6.3	AUTOCORRELACIÓN	81
3.6.4	DISTRIBUCIÓN NORMAL	83
3.6.5	PRONÓSTICOS	84
CAPÍTULO IV		88
4	ANÁLISIS DE RESULTADOS	88
4.1	ANÁLISIS ESTADÍSTICO DESCRIPTIVO	88
4.1.1	PRODUCTIVIDAD DEL SECTOR AUTOMOTRIZ	88
4.1.2	POLÍTICAS TRIBUTARIAS APLICADAS EN EL SECTOR	93
4.2	RESULTADOS DE ANÁLISIS CORRELACIONAL	100
4.3	RESULTADOS DE ANÁLISIS DE REGRESIÓN	103
4.3.1	ESPECIFICACIÓN DEL MODELO	103
4.4	PRUEBAS DE VALIDEZ DEL MODELO	104
4.4.1	PRUEBA DE DURBIN-WATSON	104
4.4.2	GRÁFICA DE LAS PERTURBACIONES	105
4.5	PRUEBA DE MULTICOLINEALIDAD	106
4.5.1	PRUEBA DE NORMALIDAD	107
4.6	PRONÓSTICOS	108
4.6.1	PRONOSTICO 2016	108
4.6.2	PRONÓSTICO 2017	110
CONCLUSIONES		116
RECOMENDACIONES		119
BIBLIOGRAFIA		121
ANEXOS		131

ÍNDICE DE GRAFICOS

Figura 1: Estadístico d de Durbin-Watson	83
Figura 2 Evolución mensual: Ventas, producción e importación de vehículos..	90
Figura 3 Evolución anual: Ventas, producción nacional e importaciones.....	91
Figura 4: Unidades vendidas, importadas y producidas por año.....	91
Figura 5: Unidades mensuales importadas y producidas 2010-2015.	92
Figura 6: Recaudación % según tipo de impuesto 2010.....	93
Figura 7: Recaudación % según tipo de impuesto 2011.....	94
Figura 8: Recaudación % según tipo de impuesto 2012.....	94
Figura 9: Recaudación % según tipo de impuesto 2013.....	95
Figura 10: Recaudación % según tipo de impuesto 2014.....	95
Figura 11: Recaudación % según tipo de impuesto 2015.....	96
Figura 12: Monto anual en USD según tipo de impuesto.	97
Figura 13: Impuesto ambiental 2012 - 2014.	98
Figura 14: Recaudación tributaria mensual por impuesto ambiental.	99
Figura 15: Tendencia mensual de recaudación por impuestos ambientales 2012-2015.....	99
Figura 16: Distribución Durbin-Watson.....	105
Figura 17: Comportamiento de las puntuaciones	106
Figura 18: Perturbaciones Estandarizadas	108
Figura 19: Ajuste de suavización a los datos reales	109
Figura 20: Ajuste del pronóstico 2017.....	111
Figura 21: Ajuste de Suavización Exponencial	112
Figura 22: Componente tendencial decreciente y cíclico	112
Figura 23: Componente cíclico para el escenario normal	114
Figura 24: Ajuste de Suavización de la variable C (componente cíclico)	115

INDICE DE TABLAS

Tabla 1: Comparación impuestos vehiculares de la región.....	26
Tabla 2: Recuento de incentivos y beneficios tributarios por políticas públicas (Legislación Vigente).....	58
Tabla 3: Matriz de Beneficios e Incentivos Tributarios	58
Tabla 4: Base Imponible del Impuesto a los vehículos motorizados de transporte terrestre	67
Tabla 5: Resoluciones emitidas por el Ministerio de Comercio Exterior (Subpartidas 87)	69
Tabla 6: Correlación Lineal De Pearson.....	102
Tabla 7: Modelo lineal para ventas de automotores	103
Tabla 8: Prueba de Multicolinealidad.....	106
Tabla 9: Prueba de Kolmogorov-Smirnov para una muestra	107
Tabla 10: Pronostico para los tres escenarios	115

RESUMEN

Este estudio pretende ser de utilidad para los organismos competentes encargados de determinar las políticas tributarias para el sector automotriz, a fin de que las decisiones que se tomen no afecten este importante sector económico. La disminución de las ventas en el área automotriz en el Ecuador durante el período 2010 y 2015 han ocasionado inestabilidad en esta industria, la cual se ha visto afectada de manera negativa por las salvaguardas, impuesto al consumo especial, impuesto a la salida de divisas, impuesto ambiental, reflejados en el decrecimiento de sus ventas. La metodología que se ha utilizado es la explicativa y correlacional, por lo que esta investigación hace referencia a fuentes secundarias obtenidas a través de organismos con publicaciones oficiales. Se utilizó como herramienta el programa SPSS y estadística básica para análisis, y; como resultado reflejó una tendencia de bajada en las ventas, importaciones y productividad.

Por otro lado, el análisis de resultados en la presente investigación determinó que el aumento en el monto de contribuciones por impuesto de ICE Vehicular e Impuesto a la Salida de Divisas comprimiría de manera drástica el nivel de ventas.

Consecuentemente, el pronóstico de ventas para el año 2017 realizado en tres distintos escenarios: pesimista, normal y optimista, se ubicó en un 8% al 12% por encima de la tendencia. Por lo tanto, los resultados obtenidos a través del presente estudio al confirmar la hipótesis, deja abierta la puerta a la implementación de políticas tributarias que deben aplicarse en el futuro.

PALABRAS CLAVES: Sector Automotriz, Ventas, Políticas Tributarias, Impuestos, Salvaguardias

ABSTRACT

The present study pretends to be of aid to the competent entities incharge of determining the taxation policies for the automotive sector, with the purpose that all decisions made do not affect this important economic sector. The decrease of sales in this productive area of Ecuador during period 2010 – 2015 has fallen into an instability for the automotive sector, which has been affected in a negative way by the taxes safeguards, taxes to special consumption, taxes to currency exit, environmental taxes, which are clearly reflected in the decrease of sales. The methodology used in the present work is explicative and correlational, so this investigation has its support in secondary data obtained through publications of official sources. Besides, it was used the SPSS Program and basic statistics for its analysis. The result reflected a decrease in sales, imports and productivity trend.

On the other hand, the analysis of results in the present research determined that the increase of the amount due to contributions of the Special Consumptions Tax and the Currency Exit Tax will compress drastically the level of sales.

Consequently, the sales forecast for year 2017 made under three distinct scenarios: pessimistic, normal and optimistic, got in between 8% and 12% above the trend. In this way, the results obtained along the present study confirm the hypothesis, leaving an open door to the implementation of taxation policies that should be applied in a close future.

KEY WORDS: Automotive Sector, Sales, Tax Policy, Safeguards, Taxes, Tarif

INTRODUCCIÓN

En la actualidad los gobiernos buscan la forma de que su población tenga una mejor calidad de vida y desarrollo, es por esto que ellos toman decisiones para poder lograr este objetivo.

Así lo indicó Macías (2015, p. 15) cuando se refirió al desarrollo y al bienestar al afirmar lo siguiente:

El desarrollo de un país implica generar crecimiento económico, estabilidad de precios que permitan alcanzar el bienestar económico, social e incluso cultural de la población. El bienestar se expresa en mejores condiciones de vida, una mejor distribución de la riqueza, inclusión y cohesión social, entre otros factores.

En el Ecuador el gobierno presidido por el Economista Rafael Correa Delgado busca lo que se conoce como el buen vivir para lo cual se creó el Plan Nacional de Buen Vivir. Ramírez (2008, p. 387) precisó al buen vivir como:

La satisfacción de las necesidades, la consecución de una calidad de vida y muerte digna, el amar y ser amado, y el florecimiento saludable de todos y todas, en paz y armonía con la naturaleza y la prolongación indefinida de las culturas humanas.

La Constitución de la República del Ecuador 2008 define en su artículo 280 al Plan Nacional de desarrollo también conocido como el Plan nacional del Buen vivir:

El Plan Nacional de Desarrollo es el instrumento al que se sujetarán las políticas, programas y proyectos públicos; la programación y ejecución del presupuesto del Estado; y la inversión y la asignación de los recursos públicos; y coordinar las competencias exclusivas entre el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados. Su observancia será de carácter obligatorio para el sector público e indicativo para los demás sectores.

Bajo esta óptica, el gobierno ecuatoriano ha implementado medidas y normas para poder financiar proyectos que cumplan con los objetivos proyectados en el plan nacional del buen vivir, mediante políticas arancelarias, tributarias, comerciales, venta de petróleo y endeudamiento ya sea interno o externo se llevan a cabo proyectos y obligaciones del estado. Estos proyectos han sido encaminados a la salud, educación, obras viales, institucionalización, etc.

Además, Macías (2015, p. 15) sostuvo que: *“los recursos que aportan los ciudadanos en forma de tributos financian las obras y proyectos administrados por el gobierno, asegurando en la igualdad, la equidad y la redistribución de la riqueza”*.

Entonces, para la realización de estos proyectos cada año se los incluye dentro Presupuesto General del Estado.

Según el artículo 292 de la Constitución de la República del Ecuador (2008) en Peláez & Gutiérrez (2016) explicaron que:

“presupuesto General del Estado es el instrumento para la determinación y gestión de los ingresos y egresos del Estado, e incluye todos los ingresos y egresos del sector público, con excepción de los pertenecientes a la seguridad social, la banca pública, las empresas públicas y los gobiernos autónomos descentralizados” (p. 3).

También Vasconez (2010) afirmó que *“el presupuesto general del estado está compuesto de acuerdo a su naturaleza por ingresos tributarios y no tributarios”* (p. 8).

En el Ecuador durante el periodo 2010 y 2015 el presupuesto general del estado se ha visto mermado por la caída del precio del barril de petróleo que es un rubro muy importante en la composición del mismo, lo que ha obligado al gobierno a tomar medidas para poder solventar dicha brecha.

Así lo corroboró el ex ministro de finanzas Fausto Ortiz, el cual expresó en una publicación del Diario El Comercio, sección Economía, (2015) en la cual mencionó que cada dólar perdido en el precio del barril del petróleo implica USD 70 millones menos de ingresos al Presupuesto General del Estado.

El presupuesto general del Estado ha presentado déficit de caja a partir del año 2009 según los datos presentados en el Anuario N°38 del Banco Central del Ecuador.

Por esta razón el analista económico Marcelo Vásquez, en una publicación de la revista Lideres, (2014) señaló que para cubrir el desfase presupuestario, la primera opción es lograr recursos con la creación de nuevos tributos.

Además el secretario ejecutivo del OPF (Observatorio de la Política Fiscal) Jaime Carrera, el cual expresó en un artículo del Diario El Universo, sección Economía, (2015) significa una tendencia negativa en la balanza comercial, que después de cinco años (desde el 2009) se estabilizó en el 2014, por medidas como las limitaciones a las importaciones y el incremento de las exportaciones no petroleras.

A su vez, el editor de la revista especializada Análisis Semanal Alberto Acosta Borneo, en una publicación del Diario El Universo, sección Noticias, (2015) enfatizó que el primer semestre del año 2015 la economía ecuatoriana ha comenzado a mostrar un gradual deterioro en sus indicadores como falta de liquidez, por las caídas del precio del petróleo y de las exportaciones en general. El factor que más ha contribuido a la actual situación ha sido el gasto fiscal que impulsó las importaciones. Reconoció que a partir de mayo se registra una baja de importaciones por efecto de las salvaguardias.

Así lo corroboró la Cámara de la Industria Automotriz (CINAE) que indicó que en los últimos años este sector ha sido afectado por el aumento de impuestos, tales como el impuesto a las importaciones de partes y piezas (CKD) de vehículos, entre el 5% al 15%. El cambio a lo anteriormente mencionado se aprobó en la Resolución 051-2014 por el Comité de Comercio Exterior (COMEX). Adicionalmente, se debe pagar en Ecuador, el Impuesto a Consumos Especiales Vehicular (ICE) el cual varía de según el costo del vehículo y puede llegar hasta el 35%, el Fondo de Desarrollo para la Infancia (FODINFA) que es el 0,50%, y el 5% de Impuesto a la Salida de Divisas, de acuerdo a datos de la Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA).

El Sector Automotriz contribuye de manera importante en el desenvolvimiento de la economía del País debido al ingreso por las actividades económicas que giran alrededor de este sector productivo, sean estos importación, exportación, producción

nacional, ensamblaje, venta de autopartes. Esta contribución se resume en ingreso por aranceles, impuestos y fuentes de empleo. El crecimiento de este sector económico, que tuvo su boom a partir del año 1973, que ocurrió cuando se empezó a ensamblar en el país autos y camiones. La llegada de grandes multinacionales del sector automotriz al Ecuador ha permitido la transferencia de tecnologías a muchas micro y medianas empresas productoras de autopartes. La industria del ensamblaje impulsó otras industrias en diferentes sectores productivos como la metalmecánica, siderúrgica, metalúrgica, vidrios, informática, robótica, plástica, y otras que son vitales en el ensamblaje de vehículos. Por lo tanto, el sector automotriz integra una cadena productiva que se transforma en desarrollo socio-económico, especialmente por el gran impacto en generar empleo y mover la economía nacional.

Esto lo confirma la información recopilada del Censo Nacional Económico 2010, donde se manifiesta que existen 29.068 establecimientos económicos que se dedican a actividades de comercio automotriz, donde el 70% de estos establecimientos corresponde a negocios que se dedican a realizar mantenimiento y reparación de automotores; el 30% restante está dedicado a la venta de autopartes, piezas y accesorios de vehículos automotores, venta de combustibles al por menor y venta de vehículos. Es importante destacar también, la existencia de 118 establecimientos, según este censo, que prestan servicios de alquiler de vehículos en todo el país. Esto representa el 0,40% del número total de establecimientos que son parte de las actividades del sector automotriz. Los datos proporcionados por el Censo Nacional Económico del 2010, confirman que actividades relacionadas al sector automotriz generan un importante número de plazas de empleo, ya que indica que 90.012 personas que trabajan en este sector, de las cuales el 83% son hombres y el 17% mujeres. En los establecimientos de Comercio se encuentran ocupadas 84.155 personas, en Manufactura 5.194 y en Servicios 663.

Otro impuesto que impacta en este sector, es el pago de gastos de nacionalización, el 40% del Ad Valórem (sobre el total), cifras también proporcionadas por la AEA (Asociación Ecuatoriana Automotriz).

Por lo expuesto anteriormente, se puede apreciar que el sector automotor ecuatoriano se ha ido comprimiendo durante los últimos 5 años, debido a que los aranceles para autopartes y automotores en general encarecieron sus precios de adquisición. Otro punto importante que afecta negativamente al sector automotriz ecuatoriano, aunque no es materia de este estudio, es la falta de acuerdos comerciales o socios estratégicos en otros países a través de convenios de libre comercio lo que ayudaría a beneficiarse de no pago de ciertos aranceles.

El trabajo de titulación está estructurado en cuatro capítulos. El Capítulo I presenta el problema de investigación donde contiene las preguntas de investigación, se plantea la justificación, además del objetivo general y los específicos.

El Capítulo II se inicia con estudios previos que se realizaron en diferentes países, analizando las relaciones que tienen las políticas tomadas en Ecuador frente a estudios relacionados con similar estructura fiscal. Se explica las bases teóricas que respaldan a la presente investigación. Se establece un marco conceptual vinculado a los conceptos y definiciones relacionadas al tema de investigación. Se muestra los elementos de los impuestos, tipos de política tributaria, características de los impuestos, clasificación de los impuestos, la finalidad de los impuestos y los efectos de las políticas tributarias. Se realiza una revisión a la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno, a las Resoluciones del Comité de Comercio Exterior, a la Ley Orgánica para la Regulación de los Créditos específicamente en Vehículos, a la Reforma Tributaria “Ley de Equidad”. Complementariamente se finaliza con la definición de las variables.

A partir del concerniente marco teórico se plantea la siguiente hipótesis: *“El sector automotriz ecuatoriano se ve afectado de manera negativa por las salvaguardas, impuesto al consumo especial, impuesto a la salida de divisas, impuesto ambiental, reflejados en el decrecimiento de sus ventas”*.

En el Capítulo III, se presenta la metodología de la investigación. El método de investigación es explicativa y correlacional, y el tipo de investigación es cuantitativo. Para analizar los datos cuantitativos la fuente de recopilación de información, hace

referencia a fuentes secundarias, obtenidos de organismo privados e instituciones públicas. Se utilizó estadística inferencial, en concreto un análisis de correlación y de regresión que son los adecuados para la presente investigación.

En el Capítulo IV presenta los principales resultados obtenidos del instrumento aplicado de investigación.

Finalmente, se tiene como conclusión que el sector automotriz ecuatoriano se ha visto notablemente afectado por políticas tomadas por los gobiernos de turno. Entre estas, las políticas tributarias y de salvaguardas son las que más han golpeado al sector. Se recomienda a los gobiernos de turno de llevar a cabo un estudio más exhaustivo de cuán multiplicador es el efecto de las medidas que toma, cuánto es el tiempo adecuado para mantenerlas, cuál debería ser el arancel, tasa, impuesto y cuáles o qué tipos de vehículos deben ser cargados con estas.

CAPITULO I

1. PROBLEMA DE INVESTIGACION

1.1 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

Según el Diario El Universo, sección Informes, (2016) manifestó que el sector automotriz en el Ecuador ha sido afectado por políticas económicas, comerciales y tributarias que han provocado que exista inestabilidad en el sector automotriz.

En cuanto a la producción de vehículos, Diario La Hora (2016, ¶ 5) (citado de la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana) indicó que *“durante los últimos cinco años, se registra una baja del 35,8%. En 2010, la industria ecuatoriana produjo 76.252 unidades, esta cifra se incrementó en 2012, con una producción de 79.616 vehículos; pero en 2015 cayó a 48.926”*.

Dicha opinión fue compartida por la presidenta de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador Gloria Navas, la cual expresó en una publicación del Diario La Hora, sección Economía, (2016, ¶ 8) que:

En el 2015 dejamos de vender 40.000 autos. Se dejaron de hacer 8.000 viajes en linieras en todo el país. Cada uno de los autos no vendidos dejarán de visitar los talleres un promedio de cuatro veces al año, incluidos los locales de venta de llantas y repuestos, lo que genera una afectación en toda la cadena de la industria.

Además, Diario El Comercio (2016, ¶ 1) (citado de la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE) indicó que: *“Los puestos de trabajo en el sector ensamblador y autopartidas ecuatoriano se redujeron en 908 plazas, al pasar de 7.152 en el 2014 a 6.244 en el año 2015”*.

A continuación, se recalcan como posibles causas del perteneciente problema a la inestabilidad económica del sector automotriz que el Ecuador ha tenido desde el año 2010.

De acuerdo a la opinión de Alberto Araujo, en una publicación de la revista Líderes (2015, ¶ 4 y 5) se refirió a que:

Entre las principales causas para el descenso de las ventas está la disminución de cupos desde enero 2014. Para los autos importados fue del orden del 40% y para los CKD (partes y piezas para ensamblaje local) el recorte fue del 20%. Un segundo factor ha sido una restricción en la demanda de consumidores, lo cual se ha sentido más en los últimos meses debido al contexto macroeconómico del país que enfrenta una menor liquidez debido a la baja de los precios del petróleo.

Esto lo corroboró la revista Ekosnegocios (2014) en Maldonado y Proaño (2015, p. 84):

Desde el 28 de julio hasta el 10 de diciembre de 2014 el petróleo WTI (petróleo de referencia en Estados Unidos) cayó desde 101,67 hasta 59,95 dólares por barril, lo que representa una caída del 41% del precio” y “Una reducción en el precio del petróleo, puede afectar no solo a la balanza comercial, también afecta al equilibrio fiscal, pues al reducir los ingresos petroleros el sector público tiene que financiar a través de deuda un mayor déficit fiscal.

Otra posible causa al referido problema, de acuerdo a la opinión de Andrés Valencia, gerente de Producto de Camiones de General Motors de Ecuador, en una publicación del diario El Comercio, (2015) acotó que el incremento de precios por la salvaguardia, también ha bajado el mercado del transporte de carga y esto origina que se demanden menos camiones en el país.

Podrían ser algunas de las causas que hayan provocado el aumento de los impuestos en el sector automotriz en el Ecuador.

Murtinho (2015), citado por Diario El Universo (2015, ¶ 1), mencionó que:

Entre \$ 3 mil y \$ 8 mil más, en promedio, se ubicaría la diferencia de precios de los carros nuevos (ensamblados e importados) que se venden en Ecuador en comparación con los de otros países, como Colombia, Perú o Chile, dependiendo de la marca y el modelo. .

Para ilustrar los diferentes impuestos y aranceles de la región se presenta la siguiente tabla:

Tabla 1: Comparación impuestos vehiculares de la región

<i>En porcentajes, al 2015</i>					
<i>País</i>	<i>Arancel</i>	<i>ICE</i>	<i>ISD</i>	<i>IVA</i>	<i>Total</i>
<i>Ecuador</i>	35%-40%	5%-35%	5%	12%	57%-92%
<i>Colombia</i>	0%-5%	0%	0%	16%-35%	16%-70%
<i>Chile</i>	0%-6%	0%	0%	19%	19%-25%
<i>Perú</i>	0%-6%	0%	0%	18%	18%-24%

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2016)

Elaboración: Los autores

Los costos más altos se deben a los impuestos y aranceles que los importadores nacionales deben cancelar y en algunos casos salvaguardias (Murtinho, 2015, citado en Diario El Universo, 2015, ¶ 3).

Además mencionó el gerente de la Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA) Manuel Murtinho, en una publicación del Diario El Universo, (2015, ¶ 5) lo siguiente:

En Ecuador se debe pagar el Impuesto a Consumos Especiales (ICE) que varía de acuerdo al costo del vehículo y puede llegar hasta el 35%, el Fondo de Desarrollo para la Infancia (Fodinfa) que es el 0,50%, y el 5% de Impuesto a la Salida de Divisas.

El valor total de los impuestos aplicados en el Ecuador a los vehículos son los más altos en comparación a los otros países mencionados en la tabla, llegando hasta aproximadamente el 92% en el peor de los casos, y en el mejor al 57% del valor del vehículo.

Es importante destacar que el rubro impuesto por los aranceles es el más alto que va del 35% al 40% mientras que en los otros países está en un máximo del 6% aproximadamente.

En el resto de países no existen las imposiciones por concepto de consumos especiales salida de divisas que en el Ecuador van del 5%-35% y 5% respectivamente. El IVA es menor que los otros países con un recargo del 12%.

A partir de la problemática relatada, se planteó la siguiente interrogante de investigación.

¿Cómo han afectado las políticas tributarias al sector automotriz en el periodo 2010-2015 y en que variable se ve reflejada su incidencia?

Por lo tanto, a fin de direccionar correctamente el presente trabajo de investigación, hacia el objetivo principal de este estudio se han formulado las siguientes preguntas a las cuales se da respuestas precisas con el desarrollo

1. ¿Cómo se encuentra diagnosticado el sector automotriz ecuatoriano?
2. ¿Qué políticas tributarias se han tomado en los últimos 5 años referentes al sector automotriz?
3. ¿Qué incidencias de la política tributaria en el sector automotriz del Ecuador se destacan?
4. ¿Qué medidas se puede plantear con el fin de disminuir las afectaciones en el sector automotriz desde las políticas tributarias?

1.2 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

El actual trabajo, busca identificar las incidencias que las políticas tributarias han causado al sector automotriz en los últimos 5 años.

Se debe destacar que la industria automotriz ha impulsado a otras industrias del sector productivo como la siderúrgica, metalúrgica, metalmecánica, minera, petrolera, petroquímica, del plástico, vidrio, electricidad, robótica e informática, industrias claves para la elaboración de los vehículos. De este modo, el sector automotriz integra a diferentes actores, tanto para las firmas autopartista proveedoras de partes y piezas; así como para las ensambladoras que son las firmas que imponen los estándares productivos de la cadena (Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones, 2013, p. 1).

A partir de los resultados obtenidos ayudaría en el aspecto económico para que se puedan presentar propuestas de mejora por parte de los organismos competentes como son el Comité de Comercio Exterior, Servicio de Rentas Internas, El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

“El sector automotriz en el Ecuador genera recursos fiscales para el Estado mediante los aranceles a las importaciones. Genera fuentes de trabajo por lo que aporta al desarrollo de este sector económico del país” (Pinto, 2014, p. 7).

“El sector automotor tiene una participación importante en la economía del país debido a los ingresos que genera en todas las actividades económicas directas e indirectas” (Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones, 2013, p. 1). El aumento de los costos que han ocasionado las políticas tributarias en el sector automotriz ha desmotivado el dinamismo económico del sector.

Con estos antecedentes, se estima un importante estudio y análisis del efecto que han causado las políticas tributarias y las restricciones arancelarias a las importaciones en este sector productiva industrial.

En lo social este estudio busca proporcionar información para que se puedan plantear acciones para contrarrestar la caída de las ventas con el fin de recuperar el nivel de empleo mejorando así la calidad de vida de la población.

La labor inquiera generar la búsqueda y proporcionar a la población académica y a quien le interese, información necesaria sobre los efectos que genera la política tributaria en el sector automotriz y sea un aporte para investigaciones futuras.

En definitiva, es de interés personal de los autores al desarrollar el presente estudio, contribuir al análisis de elementos que inciden directamente en la economía nacional, como son los impuestos en el sector automotriz; con el fin recomendar a los organismos estatales encargados de normar las políticas tributarias en los diferentes sectores productivos analicen detenidamente el efecto que estos podrían causar en la economía nacional a corto, mediano y largo plazo.

Por último, la práctica y conocimiento adquirido durante la investigación será de gran utilidad para los autores en el fortalecimiento profesional presente y futuro.

1.3 OBJETIVOS

1.3.1 OBJETIVO GENERAL

Determinar la incidencia de las políticas tributarias en el sector automotriz ecuatoriano en el periodo 2010-2015.

1.3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- 1) Enfatizar la relación existente entre las diversas políticas tributarias y sectores económicos.
- 2) Describir el sector automotriz de Ecuador 2010-2015
- 3) Puntualizar las políticas tributarias en el Ecuador relacionadas al sector automotriz.

- 4) Relacionar las políticas tributarias y el sector automotriz de Ecuador para determinar las incidencias.
- 5) Plantear acciones tendientes a disminuir afectaciones al sector automotriz desde el sector público.

CAPÍTULO II

2 MARCO TEÓRICO

El marco teórico de una investigación, según Sautu, Boniolo, Dalle y Elbert (2005, p. 34) *“Constituye un corpus de conceptos de diferentes niveles de abstracción articulados entre sí que orientan la forma de aprehender la realidad”*.

Según Daros (2002, p. 75) *“El marco teórico consiste en asumir una teoría que sirva de marco de referencia a todo el proceso de investigación, enlazando el problema con la metodología propuesta y empleada para buscarle una solución”*.

Para la elaboración del marco teórico hay que tomar en consideración factores como son las variables, leyes, conocimientos que coexistan en la ciencia, con el objetivo de comprobar su aportación a la solución del problema del objeto de estudio que se ha planteado. Incluye supuestos de carácter general acerca del funcionamiento de la sociedad y la teoría sustantiva o conceptos específicos sobre el tema que se pretende analizar.

En el presente capítulo, el Marco teórico estará compuesto por tres ejes principales los cuales son: Antecedentes, Marco Conceptual, Marco legal, Definición de variables e Hipótesis.

2.1 ANTECEDENTES

El objetivo principal de estudio es el análisis de las Incidencia de las políticas tributarias en el sector automotriz en el Ecuador, se seleccionó estudios científicos de diferentes países que estén acorde al tema principal, con el fin de dar soporte al trabajo de investigación.

En este estudio se analizará las relaciones que tienen las políticas tomadas en Ecuador, frente a estudios relacionados en otros países de similar estructura fiscal, con el fin de enriquecer el presente trabajo.

En México las políticas tributarias implementadas en el sector automotriz tuvieron una gran repercusión mediante incentivos a la inversión extranjera, un país atractivo para las comercializaciones extranjeras pues tiene libre apertura comercial y están exentos de pagar altos impuestos.

Hernández y Rodríguez (2013) realizaron un estudio al sector automotriz en México el cual reflejó que el plan de reforma tributaria afectaría con un gran golpe a ciertos estratos, los autores tratan de analizar el impacto que se produce en la relación con proveedores, en las operaciones de manufactura y en la adquisición de automóviles. La reforma consta esencialmente de dos implicaciones; IVA y el Impuesto Sobre la Renta.

Para esto la iniciativa de reforma a la Ley del Impuesto al Valor Agregado, impone el pago obligatorio de mercancías al entrar al país, el cual no estaba contemplado en el régimen anterior, otorgando mayores ventajas al estrato de ensamblaje. Con este régimen las ensambladoras deben pagar un 16% por impuesto lo cual es una baja para su flujo operacional.

En el caso del Impuesto sobre la Renta en México esta reforma también tiene sus problemas pues al darse dicha modificación se incrementa en manera igual la tasa efectiva de dicho impuesto, afectaría a las empresas las cuales pagaban 17,5% por impuestos combinados, pasan a pagar 30% solo en una tasa corporativa, adicionalmente se verían afectaciones en utilidades gravadas por un 10%. Dicha opinión es compartida por el Presidente del IMEF (Instituto Mexicano de Ejecutivos de Finanzas) Víctor González, el cual expresa en una publicación del Diario El Universal, sección Cartera, (2013, ¶ 9) es que con las reformas se verían afectados *“ante la propuesta de eliminar el beneficio fiscal a las importaciones temporales y*

cobrar el Impuesto al Valor Agregado (IVA) tanto a materia prima como activo fijos, lo cual automáticamente causaría un incremento al costo del capital de trabajo requerido”.

En otro estudio, Díaz (2016) expuso el caso de Colombia con las reformas de tributos que afectaron al sector automotriz, en esta parte se tomara en cuenta que a relación con Ecuador los tributos han afectado a los Pick Ups (Camionetas), sometiéndolos al pago del 8%, mientras que vehículos de carga están exentos de este pago. Por otra parte, en el año 2016, en esta misma reforma se restauró el Impuesto al consumo el cual como compensación de lo no recaudado con el IVA se impone en 16%, esto perjudica al mercado y a las utilidades que genera este subsector automotriz, pues genera un desbalance en el tratamiento tributario y así mismo estas medidas resultan contrarias a las impuestas en las reformas tributarias colombianas.

Según la Asociación Colombiana de Vehículos Automotores (2016, ¶ 1) indicó que: *“la reforma tributaria debe enfocarse en organizar el desarrollo del sector de manera sostenible y mejorar su estructura”.*

La Asociación Colombiana de Vehículos Automotores (2016, p. 2) mencionó que:

Como está planteado el proyecto de ley radicado por el Gobierno, el incremento propuesto del 16 al 19 por ciento de IVA es bastante fuerte para los mercados. El impacto de incrementar tres puntos de IVA puede contraer la demanda de vehículos cero kilómetros entre el 3 al 10 por ciento, dependiendo el segmento de mercado.

La Asociación Colombiana de Vehículos Automotores (2016, p. 2) recomendó un aumento escalonado del IVA de un punto anual y modificar la estructura para que promueva la renovación del parque e incentive los mercados.

“Existen impuestos como el Consumo que afectan el recaudo, desincentiva la modernización y distorsionan los mercados” (Asociación Colombiana de Vehículos Automotores, 2016, ¶ 14).

Otros estudios previos han realizado aportes al sector analizando tanto el comportamiento del mismo hasta como el entorno lo afecta. Un estudio realizado en Colombia por Carlos Ronderos, titulado <<Proteccionismo en la industria automotriz colombiana>>, hace hincapié en el análisis de los efectos causados por el proteccionismo en el sector automotriz colombiano y si en realidad y si el costo que para la sociedad de mantener estas políticas es justificable. De esta forma podremos tomar como referencia si los efectos causados por las políticas tributarias en realidad son perjudiciales para la sociedad. El autor da énfasis en todas las políticas y sus variaciones de aranceles en el país colombiano en periodos de gobiernos diferentes, explicando la mejora y apertura del desarrollo en niveles de políticas arancelarias y tratados comerciales.

Sin embargo, en el mercado colombiano de vehículos se indicó que la reducción de aranceles en los últimos años dio como origen una mejora en el mercado interno esto se debió a que en Colombia el gobierno optó por reducir los aranceles a vehículos que sean benefactores del medio ambiente, que no produzcan demasiada contaminación, así el país en cuestión redujo un gasto del 1.1% del PIB en casos de mortalidad por efectos de contaminación ambiental, es decir el gobierno al beneficiar las importaciones indirectamente se benefició en el ahorro sin tener que castigar las ventas del mercado automotriz con aranceles (Twenergy, 2013).

Es así que las políticas que el gobierno ha adoptado por la caída del precio de crudo de petróleo y la disminución de la demanda de vehículos domésticos por la devaluación de la moneda, provoco que los consumidores prefieran comprar vehículos de menor valor, esto produjo que en 2016 se vean reducidas las ventas en 13,1% referente al periodo 2010-2015 (Téllez, García, Romero, Hernández y Llanes, 2016, p. 3).

Sin embargo, para fomentar el comercio y las ventas del sector el gobierno colombiano aumento el cupo de créditos para vehículos en 2015 en un porcentaje de 3, 6% al año, contrariamente a lo que se ha proyectado en ventas al principio del año en curso que se

redujo en 13,1% como se expuso anteriormente, el financiamiento por parte de empresarios aumento para el sector en un aproximado de 69% haciendo confirmar la proyección que los consumidores prefieren adquirir autos de menor valor para cuidar sus ingresos.

El gobierno ha estimado que las ventas en los siguientes años aumenten, pero con un bajo ritmo debido a que los impuestos como el IVA y el impuesto a los consumos limitarían la compra de vehículos, y todo esto se sustentaría en la reformación del código tributario colombiano se estima que los vehículos de inversión y uso personales sean los que se comercialicen con mayor rapidez y aumente su flujo en ventas.

Las expectativas de este sector están puestas en las reformas tributarias que se deben mejorar para que haya una elevada participación de las ventas del sector, aunque el tipo de cambio se haya devaluado parcialmente, los resultados de estas políticas se esperan den resultados a mediano plazo.

Desde 2014 empezó la tendencia hacia la baja del comercio en el sector automotriz colombiano, la cual decreció aún más en el año 2015, las políticas monetarias del país frente a la amortización del dólar y depreciación del tipo de cambio colombiano no fueron de mucha ayuda y por ende el ingreso de los hogares se redujo fuerte y notablemente, por esta razón el sector automotriz está pasando una de sus épocas más difíciles, pues los precios relativamente se modificaron por el proceso de devaluación que está atravesando el país colombiano luego de 10 años en la que su moneda no se devaluaba a tan bajo extremo, se tuvo que adoptar medidas las cuales reacomoden los lineamientos de la demanda y se fomente la producción interna, dándole prioridad a lo colombiano en vez de productos extranjeros por razones de precios exorbitantes.

Los hogares colombianos tuvieron una alta desconfianza por el mercado del país, por lo cual optaron por reducir la demanda de los bienes duraderos, en su mayor parte bienes importados a lo mínimo en cifras que no se habían dado desde hace 15 años.

En general Colombia ha optado por tomar medidas gubernamentales que no afecten grandemente al mercado externo, sino que las medidas aplicadas tributarias y estatalmente son para la aceleración de la economía interna, ajustando gradualmente el consumo y la inversión de empresas hacia el sector en cuestión, ajustando de esta forma las importaciones y exportaciones en el país vecino.

En Perú las medidas arancelarias según lo reflejado en el Boletín de Transparencia, analiza que las medidas proteccionistas se incrementaron en el periodo de 2001-2002 las tasas proteccionistas tenían una referencia de 8,5% en importaciones y luego la protección con respecto a esta subió a 15% aproximadamente, lo que afecto a varias industrias de la economía peruana (Transparencia, 2003).

Para estos países las medidas arancelarias ayudan a reducir las importaciones cuando el mercado interno está siendo afectado por las mismas, sin embargo las importaciones de vehículos que son amigables con el ambiente les dan un retribución positiva y significativa para los gobiernos que implemente estas medidas. Toda medida que se implemente debe ir reforzada por lineamientos que no dañen el comercio.

En comparación con todos los países que se tomaron en cuenta el resultado del análisis es que los impuestos tienen su doble filo, por un lado benefician al gobierno en su entrada de rubros por medio de lo recaudado, por otro lado encarece al producto y se baja el comercio por la elevación de precios perjudicando a los consumidores.

Las políticas que se toman en diferentes países para el mejoramiento o desarrollo de los sectores productivos, en este caso el sector automotriz, se debe establecer cuáles son los tributos que merecen implementarse en el sector.

Al mencionar el Proteccionismo en el Ecuador ha observado varios cambios en políticas de comercio exterior en los últimos años. En los años 90 se constituyeron políticas comerciales inclinadas a comprimir barreras al intercambio internacional.

Entre las políticas aplicadas, incluyeron reformas arancelarias a favor de la nacionalización comercial, disminuciones en las restricciones a las importaciones, estatutos para promover exportaciones.

En Ecuador como en Colombia, Perú y México las políticas que se implementen en estos países deben ser contemplados con mucha indagación pues en toda área se afectara en un porcentaje pequeño o alto al mercado que se desee modificar, el sector automotriz sufre uno de los desfases más significativos en los últimos años con las políticas que se han implementado.

Haciendo una comparación con el país vecino Colombia se llegó a la conclusión que estudios previos sobre la aplicación de políticas arancelarias y tributarias al sector automotriz es una forma de impulsar el proteccionismo de estos países e incentivar a la producción nacional. Pero si los tributos son demasiado altos se llega a afectar la economía del país, pues pararían las importaciones del producto dejando provenientes a los países obteniendo consecuencias negativas, la población tiende a pagar un precio más elevado que el real en estos casos la población no podrá acceder a estos productos.

Para acotar lo analizado en los antecedentes, todos estos estudios realizados por especialistas en el tema, han contribuido en gran medida al enriquecimiento y desarrollo del presente estudio; denotado a través de la lectura y análisis de cada uno de ellos; expresado mediante las diversas teorías y modelos económicos presentados, los cuales han demostrado que el proteccionismo como modelo intenta favorecer la producción nacional haciendo pagar impuestos por la importación y favoreciendo a los nacionales.

2.2 FUNDAMENTACION TEÓRICA

El actual trabajo de investigación se sustenta en bases teóricas económicas que dan soporte al estudio desde el punto de vista tributario respecto al tema tratado.

Respecto a los impuestos y políticas tributarias, existen diversas teorías y principios que lo describen, explican y predicen, las cuales se dará uso a la explicación.

2.2.1 Teoría del Ingreso Permanente

Esta teoría fue creada por Milton Friedman (1957) y también se basa en que lo que los consumidores desean es afinar su consumo con el fin de mejorar el mismo, pero esta le da relevancia a la probabilidad de que pudiese existir un cambio tanto en los ingresos permanentes como en los transitorios; de esta manera ésta teoría se centra en la importancia de que los ingresos pasados logran tener efectos sobre los ingresos futuros por el hecho de que los individuos toman información pasada para ser capaces de predecir un posible evento en el futuro. De esta forma para Friedman el consumo debería estar determinado por algún tipo de promedio que se dé entre ambos ingresos (Felipe Larraín B., Jeffrey D. Sachs, 2004).

En nuestro estudio es importante conocer la manera en que se comportan los consumidores de acuerdo a su nivel de ingresos y la forma como se comportan los agentes económicos. Identificar las medidas que han afectado al ingreso de los consumidores y conocer los efectos que han causado sobre el sector automotriz es importante en este estudio.

2.2.2 Teoría Keynesiana

John Keynes en su teoría del consumo determina que éste está determinado por la riqueza que se posee y por el ingreso que se percibe, y a partir de éstas características fundamentales se deriva el comportamiento de los consumidores; por ejemplo: cuando se percibe un ingreso mayor el consumo aumenta proporcionalmente (Keynes, 2008).

La función que Keynes propone para describir el consumo es la siguiente:

$$C = C_o + cYD$$

En donde C_0 representa el consumo autónomo, c la propensión marginal a consumir, YD el ingreso disponible y C el consumo total.

El aporte que esta teoría hace a este estudio implica una alta aplicación de políticas fiscales ya que según esta teoría el sector privado no soluciona el problema de ocupación. Para este estudio es muy relevante esta teoría ya que el nivel de recaudación mediante impuestos ha afectado mucho al sector automotriz.

2.2.3 Teoría de la elasticidad y la tipificación del bien

Al nombrar a la elasticidad se hace referencia al cambio en la cantidad vendida de un bien que tendrá consecuencia tras la variación porcentual de su precio, con respecto al precio de ciertos bienes que puedan o complementarlo o sustituirlo. Este tipo de estudio permite determinar las razones por las cuáles existen ciertos bienes que permanecen sin variar cuando sus precios se alteran; siendo más específicos, esta teoría ayuda a comprender la existencia de bienes que, contrariamente a las teorías tradicionales, varían poco cuando sus precios se elevan (Hernández, 2010).

Existen varios tipos de elasticidades. El fin de la elasticidad Precio-Demanda es cuantificar porcentualmente la variación de un bien según los cambios en su precio, de esta forma tenemos una clasificación que nos permite conocer los tipos de bienes disponibles en un mercado.

Es importante conocer la manera en que se comporta el consumidor frente a las variaciones de los precios y que consecuencias o efectos tienen sobre los bienes. Debido a las políticas tributarias y otras políticas los precios de venta han sido susceptibles a cambios por consiguiente los ingresos del sector. Esta teoría es fundamental para el desarrollo de esta investigación porque nos permitirá conocer en qué porcentaje las ventas o el consumo variará ante una variación porcentual del precio de los bienes en el sector automotriz.

2.2.4 Teoría General del empleo, el interés y el dinero

Esta *teoría general del empleo, interés y dinero* fue publicada en el año 1936 y su autor fue John Maynard Keynes, el fin y uso de la teoría es poder brindar las pautas para que las instituciones sean nacionales o internacionales pudiesen controlar el poder de la economía cuando esta esté en crisis, en la actualidad esta teoría se la reconoce como política fiscal.

Esta teoría parte de la justificación que para poder formar el efecto multiplicador que se produce en la economía mediante un aumento en la demanda, aparte de esto John Keynes desarrollo los siguientes temas para la obtención de mejores efectos en la teoría:

1. Conceptos de Propensión a Consumir.
2. Propensión marginal para el ahorro.
3. Multiplicador Keynesiano del gasto o de la inversión
4. Eficiencia marginal del capital.

Keynes tenía conflicto con los economistas liberales y apoyaba a la intervención del gobierno, con estos métodos le daba a los empresarios un empuje para que puedan sobresalir de la crisis y la depresión económica, lo que también produjo un cambio en el pensamiento económico. Al fallecer Keynes las instituciones que había creado en su carrera como el FMI, Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, entre otros, fueron intervenidas por la banca privada, en lo político el profesor Paul Samuelson, dedico parte de su carrera a explicar las teorías de Keynes y esto da lugar a que Samuelson cree las teorías de las Finanzas Publicas el cual da lugar a la optimización de los bienes público-privados.

2.2.5 Teoría de las Finanzas Públicas

Esta teoría se la conoce como el estudio de la circulación del dinero y es la encargada de analizar cómo se obtuvo, como se gestiona y como se administra el dinero, esta teoría también explica que las finanzas públicas tienen varios instrumentos

complementarios los cuales son el gasto público y los impuestos, los cuales de la economía del país y los ingresos registrados. En las finanzas públicas se verifican también temas relacionados con las políticas fiscales y tributarias, gestión de instrumentos fiscales los cuales se aplican para el desarrollo de actividades recaudadoras. Samuelson en esta teoría determina instrumentos financieros como el ratio óptimo para la distribución de los recursos públicos y también privados, esta teoría también dio a conocer la famosa frase impuesta por Samuelson la cual dice que *“los impuestos son el precio que pagamos por la sociedad civilizada”*. Esto supone que para una mejor redistribución en una ciudad o nación se debe cancelar los tributos impuestos por el estado en función, aunque no se debe pasar el límite de imposiciones tributarias pues a los funcionarios se les hace complicado determinar el plazo de dichos impuestos.

Para el autor la economía de una nación esté bien administrada cuando es mixta, esto quiere decir que el Estado debe intervenir, pero solo hasta cierto límite para que el mercado pueda seguir el libre juego de la oferta y demanda.

2.2.6 Teoría Neoliberal

La teoría Neoliberal es partidaria de que las actividades económicas, la mayoría de ellas, se dejen en manos de las empresas y sector privado, para que el gobierno tenga una reducida participación en el mercado económico. Esta teoría tiene como objetivo principal la liberalización de los mercados dando herramientas de ayuda a los gobiernos cuando atraviesan crisis en sus países. El capitalismo de monopolios o el capitalismo en general es una forma del reparto del conjunto del capital en el mundo, el gobierno tiene un menor papel y las tendencias al despilfarro se imponen sobre las tendencias al ahorro.

2.2.7 Impuestos, gasto de gobierno y crecimiento

Esta teoría se desarrolló en el año 1997 por Alessina y Perotty quienes realizaron estudios observando que los ingresos laborales afectaban a la oferta del trabajo y a los

cambios de impuesto de capital pues estos al afectar al ahorro y la inversión el crecimiento de la economía no se normalizarían.

2.2.8 Política de Redistribución

Esta política de redistribución está orientada a lograr una mejor distribución entre ciudadanos de un país, la equidad se asimila con la igualdad, la distribución se orienta hacia la justicia que debe haber en una nación en temas de salud, dinero, oportunidades, etc, en este caso las políticas de redistribución de la riqueza tiene como objetivo determinar qué porcentaje de tributos se puede otorgar para que así cada ciudadano tenga derecho a pagar la misma porción en cuanto a impuestos se trate aunque en la práctica no sea así, al crear un sistema impositivo este debe cumplir con los siguientes parámetros:

Principio de Beneficio y Capacidad de pago, los cuales hacen referencia a los impuestos para servicios y bienes y el principio de capacidad el que se refiere a la equidad, basándose en impuestos progresivos.

2.2.9 La eficiencia de los impuestos

Los impuestos son recaudaciones que utilizan los gobiernos estatales para el beneficio de la comunidad y del gasto público como tal. El gasto Público está sustentado en la ley de Presupuesto General del Estado, pues el presupuesto es un instrumento importante para la política fiscal pues es quien regula el gasto gubernamental, indica los márgenes de recaudación tributaria y la reorganización del gasto público en función de los ingresos que se obtienen año a año.

Los márgenes que se toman en cuenta para determinar la eficiencia económica del Estado están dados por los ingresos estatales y el descenso del gasto público, esto puede darse aplicando una política tributaria para que este como interventor del cumplimiento de las leyes.

Aunque todo impuesto afecte negativamente los intereses en cualquier sector de la economía, especialmente al consumo de bienes como automotores, en sectores estratégicos de la economía los impuestos benefician al desarrollo de actividades que tienen incidencias en este sector, haciendo que tengan un mayor desempeño en su comportamiento.

2.2.10 Principios tributarios de Adam Smith

Para Adam Smith en su libro sobre *la riqueza de las naciones* hay extractos que se refieren a los principios de normas tributarias los cuales deben estar dispuestos para obtener normas jurídicas que activen la producción, esfuerzo e innovación para generar riqueza, Smith se refiere a 4 principios esenciales los cuales son:

1. Principio de Justicia
2. Certidumbre o certeza
3. Comodidad
4. Economía

El principio de Justicia se refiere a que los impuestos deben ser justos y equitativos para tener el equilibrio necesario en el que deben ser considerado un impuesto justo en el que los entes contribuyentes puedan cancelar los impuestos en partes equilibradas.

En el principio de certidumbre tenemos como parte principal que cualquier tributo debe tener certeza y no debe ser arbitrario en sus elementos principales para así poder evitar corrupción en la administración gubernamental, las leyes impositoras son concisas y determinan quien debe ser el sujeto de impuesto, cuál debe ser los regímenes del impuesto esto es, cuotas, tasas, fechas, sanciones, etc.

En el principio de comodidad se expresa que todo tributo debe ser pagado en la fecha y de la manera que sea más fácil posible para el sujeto contribuyente.

El ultimo principio, es el principio de Economía el cual consiste que entre la diferencia que debe haber entre lo recaudado y la sumatoria de lo que sale de los impuestos de los contribuyentes el resultado tiene que ser menor, si esto es contrario pueden ser por las siguientes causas:

1. Que la recaudación puede necesitar una mayor cantidad de funcionarios lo que hace que se haga inválido el principio establecido.
2. Que las existencias de tributos opresivos desaceleran las operaciones del sector industrial y por ende a los contribuyentes pertenecientes a este sector.

Smith es considerado el padre de la economía moderna pues gracias a sus conocimientos hoy en día los economistas tienen las bases de sus teorías económicas y las aplican para muchas ramas económica, industriales, tributarias, entre otras. Los principios anteriormente señalados sirvieron para dar un soporte a las leyes constitucionales que hasta la fecha se encuentran en libros tributarios para que sean complementados con las necesidades de los periodos, estas teorías de Adam Smith tienen complementos con los principios de Adolfo Wagner los cuales se establecen a continuación.

2.2.11 Principios de Adolfo Wagner

Adolfo Wagner en su obra llamada, Tratado de las Ciencias y de las Finanzas explica que son nueve los principios para dar soporte a las legislaciones tributarias, los cuales se definen a continuación:

1. Principios de Política Financiera:
 - Suficiencia de la imposición.
 - Elasticidad o movilidad de la imposición.
2. Principios de la Economía publica:

- Elección de buenas fuentes de impuestos.
 - Elección de las clases de impuestos.
3. Principios de equidad de impuestos:
- Generalidad
 - Uniformidad.
4. Principios de administración fiscal o de logística en materia de imposición:
- Fijeza de la imposición
 - Comodidad impositora
 - Tendencia a la reducción de los gastos de recaudación de los ingresos por impuestos.

Los principios anteriormente señalados se basaron en 4 ejes principales los cuales buscan que los tributos puedan satisfacer las necesidades de financiamiento, adaptarse a las fluctuaciones de las necesidades financieras del sector en que se encuentren. Los principios de economía pública señalan que deben identificar de donde provienen los tributos recaudados y en que sitio se pueden clasificar.

Por otro lado, el principio de equidad pretende establecer las finalidades fiscales y proporcionales de cada impuesto de acuerdo al sujeto contribuyente y eliminar cuotas progresivas para ellos en el marco de la doctrina impositora.

El último principio, tiende a identificar las maneras de mejorar la eficiencia de los impuestos, tributos pudiendo reducir costos a lo recaudado beneficiando de esta forma a los contribuyentes.

2.2.12 Teoría del Proteccionismo

Los mercantilistas proponían una política proteccionista al controlar las importaciones a través de una serie de restricciones comerciales e intentar que las importaciones fueran lo más pequeñas posibles y que las exportaciones fueran lo más altas posibles para lograr una balanza comercial superavitaria (Chiñas, 2003, p. 103).

De acuerdo al Libro Economía Contemporánea 3 edición, Spender (1993, p. 58) al proteccionismo lo conceptualizó como :

El desarrollo de una política económica para proteger los propios productos del país, imponiendo limitaciones a la entrada de productos extranjeros, similares o iguales mediante la imposición de aranceles e impuestos a la importación, encareciendo así dicho producto de modo que no sea rentable.

Según Giler, Lopez y Vargas (2011, p. 2) definieron al proteccionismo como : “*como el conjunto de medidas que tienden a proteger la producción interna frente a las importaciones*”.

Además, Quiroz (2012, ¶ 1) definió al proteccionismo como :

Una medida de política económica que los países utilizan para proteger la producción local, imponiendo limitaciones a la entrada de productos extranjeros similares o iguales mediante la aplicación de aranceles a la importación, encareciendo así dichos productos de modo que no sea rentable.

En relación al presente tema es muy importante tomar en consideración esta teoría ya que el Ecuador ha empezado a poner en práctica políticas comerciales destinadas a la restricción de importaciones de bienes duraderos (Vehículos).

A través de un mayor arancel nacional, para promover el desarrollo y la producción de las industrias nacionales y frenar la introducción de bienes extranjeros de la misma índole.

2.2.13 Teoría de la Tributación

David Ricardo en su teoría de la tributación (1817), alude la capacidad para pagar los impuestos no depende del valor de las mercancías, ni del valor del dinero de los ingresos, sino del valor del dinero de los ingresos de cada individuo, comparado con el valor de dinero de las mercancías que se consumen habitualmente para ello se recurre a los impuestos para cubrir gastos del gobierno entre ellos están impuestos sobre los productos del suelo, sobre la renta de la tierra, diezmos, impuestos sobre la

tierra, sobre el oro, sobre edificios, beneficios, salarios, mercancías del suelo y también los impuestos por asistencia de los pobres (Rivero, 2007, p. 70).

Los gravámenes vienen a auxiliar en el incremento de los ingresos del estado, aunque los mismos podían acortar los beneficios del capital y de los individuos.

2.3 MARCO CONCEPTUAL

Al desarrollo de la presente investigación se manejarán palabras de gran valor cuyos conceptos y definiciones serán revelados para efectos de un mejor alcance en torno al tema desarrollado.

Producción Nacional

“Abarca el conjunto de los productores nacionales de los productos similares” (Alvarez y Lizana, 1995, p. 189).

Consumo

“Se define como el acto de comprar alguna mercancía con el propósito de satisfacer cualquier tipo de necesidad personal” (Pérez, 1994, p. 9).

Exportación

“La exportación es una venta que se realiza más allá de las fronteras arancelarias en las que está situada la empresa” (Salvador, 2000, p. 27).

“La exportación es una actividad vital dentro de los negocios internacionales y consiste en comercializar los productos o servicios fuera de los límites territoriales del país al que pertenece el oferente” (Lerma y Márquez, 2010, p. 539).

Importación

“La importación es el transporte legítimo de bienes y servicios nacionales exportados por un país, pretendidos para el uso o consumo interno de otro país” (Boscan, 2011, p. 1).

Aranceles

El arancel es el instrumento de política comercial más importante para proteger la producción doméstica de un país frente a la competencia exterior. La aplicación práctica del arancel es compleja puesto que implica conocer conceptos tales como el valor en aduana, el origen de las mercancías, etc (Llopis, 2010, p. 1).

Un arancel es un impuesto (derecho de aduana) que grava un producto cuando cruza las fronteras de una nación. El arancel más difundido es el arancel a la importación, que grava a un producto importado; un arancel menos común es un arancel a la exportación, que grava a un producto exportado (Carbaugh, 2009, p. 111).

Vehículos Motorizados

“Aquel medio de desplazamiento terrestre, con propulsión propia, que se encuentra por su naturaleza destinado al transporte o traslado de personas o cosas y sujeto a la obligación de obtener permiso de circulación para transitar” (González, 2015, ¶ 1).

Impuesto al Consumo Especial

Es un tributo de naturaleza indirecta que grava al consumo, es decir, recae sobre el cliente final. Los bienes o productos sobre los que se grava son suntuarios, como por ejemplo televisión pagada, y los dañinos para la salud como cigarrillos, cervezas y vehículos, entre otros (Carrillo, 2014, p. 44).

El impuesto a los Consumos Especiales (ICE) es un tributo que se aplica a bienes y servicios nacionales e importados, que por su características y precios no son de uso

común. De acuerdo a la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno se aplicaran tarifas o porcentajes para su aplicación de acuerdo al grupo al que pertenezcan (Benalcázar y Ruiz, 2013, p. 28).

Impuesto a la Salida de Divisas

El Impuesto a la Salida de Divisas (ISD) recae sobre el valor de las operaciones y transacciones monetarias que se realizan al exterior, con o sin intervención de las instituciones que integran el sistema financiero, teniendo por objeto evitar el traslado de divisas al exterior y promover la inversión nacional (Naula y Reyes, 2013, p. 23).

Índice de Actividad Económica

“Es un indicador coyuntural que muestra el nivel de productividad del País mediante el estudio de los sectores productivos de aquellas empresas que se encuentran en el territorio nacional para el análisis respectivo del ejercicio económico” (Barcia, 2011, ¶ 1).

Producto Nacional Bruto

“Contabiliza todos los bienes y servicios producidos dentro o fuera del país teniendo en cuenta que los dueños de los factores sean nacionales (ecuatorianos)” (Baldeón, 2012, p. 36).

Adicionalmente, para tener una mejor visión se ofrecerá conceptos que ayuda directamente a la razón de este trabajo de investigación.

Incentivos Tributarios

“Son medidas legales que suponen la exoneración o una minoración del impuesto a pagar y cuya finalidad es promover determinados objetivos relacionados con políticas productivas como inversiones, generación de empleo estable y de calidad, etc” (SRI, 2013, ¶ 1).

Beneficios Tributarios

“Son medidas legales que suponen la exoneración o una minoración del impuesto a pagar y cuya finalidad es dispensar un trato más favorable a determinados contribuyentes (causas subjetivas) o consumos (causas objetivas)” (SRI, 2013, ¶ 2).

2.3.1 DEFINICIÓN DE IMPUESTOS

La definición hace reseña al tributo que se exige en función de la capacidad económica de los obligados a su pago. Se habla de un impuesto directo cuando se gravan las fuentes de capacidad económica, como el patrimonio o la renta y del impuesto indirecto cuando lo que se grava es el consumo o el gasto (Mosquera, 2012, p. 5).

2.3.2 DEFINICIÓN DE POLÍTICA TRIBUTARIA

Es adecuado especificar los conceptos necesarios para lograr comprender a que se refiere cuando se habla de política tributaria. Se ha retraído aporte de varios autores, tanto nacionales como internacionales sobre el referido tema.

Así lo señala Hachig (2012, p. 35) explicó que la política tributaria:

Se inspira en el principio de que los impuestos deben ser distribuidos con arreglo a la capacidad de pago de cada ciudadano. El razonamiento que condujo a la aceptación del principio de la capacidad de pago suponía confusamente que, si los más ricos soportaban mayores impuestos; el impuesto llegaba a ser algo más neutral. El principio de la capacidad de pago se ha elevado a la categoría de postulado de la justicia social.

Asimismo, Amasifuen et al (2014, p. 8) afirmaron que:

“la política tributaria es una rama de la política fiscal, por ende comprende la utilización de diversos instrumentos fiscales, entre ellos los impuestos, para conseguir los objetivos económicos y sociales que una comunidad políticamente organizada desea promover”.

Desde la perspectiva del objetivo de la política tributaria Tello y Domingo (2010, p. 50) indicaron que:

Incrementar la recaudación tributaria haciendo uso de los instrumentos tributarios convencionales (tasas marginales, base tributaria, tramos de recaudación, entre otros), debe integrar acciones que favorezcan el desarrollo de nuevas instituciones y entornos culturales que lleven a una nueva interacción entre el recaudador y el contribuyente favorable a la recaudación.

2.3.3 ELEMENTOS DE LOS IMPUESTOS

Sujeto activo.- Según el artículo 23 del Código Tributario indica que el sujeto activo es el ente público acreedor del tributo o el destinatario del tributo, que puede ser los Municipios, Servicio de Rentas Internas, Consejos Provinciales o cualquier ente meritorio del tributo.

Sujeto pasivo.- El artículo 24 del Código Tributario afirma que los sujetos pasivos son los contribuyentes sean personas naturales o jurídicas que tienen legalmente el compromiso de la prestación tributaria.

Cuotas.- “Es la cantidad en dinero que se percibe por unidad tributaria, de tal forma que se fija en cantidades absolutas” (Mogrovejo, 2010, p. 13).

Hecho Imponible.- “Constituye aquella circunstancia que conforme a ley, origina la obligación tributaria; generalmente nacen de transacciones relacionadas con la renta, compra-venta de bienes y la prestación de servicios” (Tejena y Merchan, 2014, p. 41).

Base Imponible.- “Es la valoración del hecho imponible sobre el cual se determina la obligación tributaria” (Tejena y Merchan, 2014, p. 41).

2.3.4 TIPOS DE POLÍTICAS TRIBUTARIAS

Se distinguen dos tipos de políticas tributarias (Arias, 2011, p. 11):

- *“la política tributaria activa con énfasis en el incremento de la recaudación de los impuestos directos, reducción de algunas tasas impositivas, ampliación de la base tributaria y reformas institucionales que fortalezcan a las administraciones tributarias”*
- *“política tributaria pasiva, es decir, efectuar solo ajustes menores en el sistema tributario y esperar que el incremento en la recaudación y en la presión tributaria ocurran como consecuencia del crecimiento económico”.*

2.3.5 CARACTERÍSTICAS DE LOS IMPUESTOS

Los impuestos son tributos que ayudan a generar liquidez en el Gobierno de un país.

Por lo cual todo impuesto debe tener las siguientes características:

- ✓ El impuesto debe ser general
- ✓ Todo gobierno aplica impuestos según su soberanía.
- ✓ El deudor debe pagar el impuesto cuando sea sancionado según la Ley lo estipule.
- ✓ Sirve como referencia de los pagos que debe hacer el gobierno estatal.
- ✓ El gobierno no retribuye inmediatamente las prestaciones que los impuestos les asignan.
- ✓ Es obligación contribuir con los impuestos ya que la ley manda de que al ciudadano que contribuya como parte de una sociedad organizada políticamente.
- ✓ Todo impuesto tiene naturaleza colectiva.
- ✓ Todo impuesto debe ser equitativo.
- ✓ Está respaldado por leyes jurídicas
- ✓ Es establecido para financiar los rubros del gasto público.

Estos literales expresan todas las principales características por las cuales un gobierno decide implementar un nuevo impuesto o subir la tarifa a un tributo, al regirse por leyes jurídicas está contemplado para hacerlas cumplir a los ciudadanos.

2.3.6 CLASIFICACIÓN DE LOS IMPUESTOS

Los impuestos se clasifican de la siguiente manera:

- Impuestos Directos.

Estos impuestos son unipersonales, no son transferibles a terceras personas, la finalidad de estos impuestos es de afectar a la riqueza pues entre estos tributos están:

- El impuesto a la Renta
- Impuesto a sociedades y a las riquezas.

Entre otros, estos impuestos son los que afectan directamente a los ingresos de trabajo capital o renta de los contribuyentes. En el cual el sujeto activo sea municipio o gobierno puede adquirir rápidamente los impuestos de la persona natural o jurídica.

Impuestos Indirectos

Estos impuestos pueden ser otorgados a terceras personas, es decir que el contribuyente no necesariamente es el dueño del negocio sino sus consumidores, pues el impuesto indirecto es sobre la circulación económica del dinero, en general son:

- IVA
- Impuestos a la Salida de Divisas
- Impuestos a las Importaciones

Impuestos Reales

Estos impuestos son personales y se les gravan a los ciudadanos según el hecho generador de sus condiciones personales, no tiene derecho a descuentos, algunos impuestos reales son: Impuesto Predial, Consumos especiales, etc.

Impuestos Personales.

Esta clase de impuesto es calculado según los ingresos personales de cada contribuyente y tiene características parecidas a los impuestos reales.

Impuestos Internos.

Estos impuestos son destinados para el uso en el país de donde se originan, en el caso de Ecuador, son los impuestos utilizados dentro de este territorio, como el IVA, ICE, etc.

Impuestos Externos.

Esta clase de impuesto está dirigido a los sectores que se encargan de exportaciones e importaciones, como por ejemplo impuestos a la salida de capitales.

Impuestos Ordinarios.

Impuestos Ordinarios son impuestos o tributos que han sido establecidos en un país de manera indefinida para ayudar al financiamiento de obras o proyectos gubernamentales. Estos tributos son indefinidos por formar parte del presupuesto estatal.

Impuestos Extraordinarios.

Estos impuestos son rubros temporales que sirven de ayuda para alguna emergencia que no pueda ser cubierta con el financiamiento del presupuesto del gobierno estatal.

Este tipo de impuesto lo establece el Estado en situaciones de catástrofes ocurridas dentro del territorio nacional, como el terremoto, por lo cual se elevó el IVA a dos puntos porcentuales.

Impuestos Proporcionales.

Este impuesto o tributo es llamado también tasa uniforme ya que tiene la característica de permanecer constante ante cualquier base que se imponga, su variante en la proporción calculada, con este método los contribuyentes pagan la proporción calculada indistintamente de su condición personal.

Impuestos Progresivos.

Este impuesto es definido como el aumento del mismo a medida que aumenta la base imponible del cual se está calculando. Un ejemplo de impuesto Progresivo puede ser el dos por mil a capitales declarados o el impuesto a donación, legados o herencias, es decir mientras más sea el monto de los patrimonios mayor será la contribución.

2.3.7 FINALIDAD DE LOS IMPUESTOS

Los impuestos tienen como finalidad ser simple, económico y sobre todo equitativo para que toda recaudación pueda ser segura y sin perjudicar al contribuyente.

Aparte de esto el impuesto no debe desacelerar la economía, debe dejar su libre fluctuación, no debe desanimar ningún sector económico menos al sector empresarial, el cual ayuda a recaudar muchos más tributos, si en un país se castiga al empresario con impuestos muy elevados el mercado se verá afectado y los gobiernos no podrán recaudar como antes.

Los impuestos tienen varias finalidades las cuales son las siguientes:

Fines Fiscales

Un fin fiscal significa que están prestos a las recaudaciones de los ciudadanos, quienes han hecho gastos en empresas específicas del sector público.

Fines Extra-fiscales

Este impuesto es aplicado a productos que causen un daño a la sociedad, como por ejemplo el alcohol o tabaco los cuales perjudican a la salud de los individuos, por esto se da paso al impuesto conocido como de consumos especiales.

Fines Mixtos

Para interpretar a fines Mixtos se debe saber que estos constituyen una compilación de fines fiscales y fines extra fiscales los cuales se aplican a la medida de las necesidades.

2.3.8 EFECTOS DE LAS POLÍTICAS TRIBUTARIAS

Al referir en este punto, Costa (2014) precisa que los efectos de las políticas tributarias son las siguientes:

- Captar recursos del sistema económico para financiar el gasto público, y
- Influye en el proceder del de los agentes económicos dado que:
 - i) Afecta el ingreso disponible y por lo tanto incide en la demanda en función de la elasticidad – ingreso de la misma.
 - ii) Perturba los precios relativos de los bienes y servicios así como de los factores de la producción en función de la elasticidad– precio.

Según Costa (2014) afirma que por lo general las alteraciones de la oferta y la demanda en el mercado ocasionan como consecuencia de variaciones que se producen en el nivel de ingresos o de precios.

Según el autor las alteraciones en la oferta y demanda del mercado provocan que haya fluctuaciones en los ingresos de las personas y en los precios de los productos lo que ocasionaría un perjuicio en el consumo.

Estas fluctuaciones causan un efecto domino en el cual se crearían nuevos tributos para generar más ingresos, estos generarían una perturbación en los ingresos de los consumidores y los precios de los bienes o servicios que se desean adquirir, esto interviene en el libre juego de la oferta y demanda del mercado provocando una repercusión en el mercado y el ciclo económico, en conclusión los impuesto son una herramienta en la economía para que esta se dinamice y por lo consiguiente pueda incidir en el mercado de bienes o servicios.

2.3.9 BENEFICIOS E INCENTIVOS TRIBUTARIOS

La legislación tributaria del Ecuador prevé numerosos supuestos de eliminación o reducción de la obligación tributaria de pago para promover objetivos de política pública, lo que supone una menor recaudación de impuestos para el Estado.

Denominamos "gasto tributario" al monto global de impuestos que dejan de recaudarse como consecuencia de estos beneficios e incentivos y que, de acuerdo con el artículo 94 del Código Orgánico de Planificación de Finanzas Públicas, constituirá un anexo de la proforma del Presupuesto General del Estado.

Los incentivos y beneficios adoptan diversas formas en el esquema de cálculo de los impuestos: exoneraciones o exenciones de rentas, consumos y determinados elementos patrimoniales; deducciones a la base imponible, tasas impositivas reducidas, crédito tributario, diferimiento de pago, etc.

El gasto tributario persigue varias finalidades: realizar una mejor distribución de la obligación tributaria, atender situaciones que merecen una especial protección del Estado, promover determinadas conductas en el ámbito de la salud personal y ambiental, así como estimular el empleo y la inversión, en coherencia con los principios que enumera el artículo 300 de la Constitución de la República.

2.3.9.1 RECUENTO DE INCENTIVOS Y BENEFICIOS TRIBUTARIOS POR POLÍTICAS PÚBLICAS (LEGISLACIÓN VIGENTE)

La matriz que se va a presentar a continuación tiene como objetivo principal conocer los beneficios e incentivos que pueden regocijarse en cada uno de los impuestos, por sus decisiones de gastos, inversión, este instrumento se lo clasifica también por los distintos objetivos de política pública. En esta matriz se presentarán aquellos impuestos que son vinculados directamente al sector automotriz:

Tabla 2: Recuento de incentivos y beneficios tributarios por políticas públicas (Legislación Vigente)

IMPUESTO	AHORRO INVERSIÓN	PRODUCTIVA EMPLEO	JUSTICIA REDISTRIBUTIVA EQUIDAD	PROVISIÓN DE BIENES Y SERVICIOS PÚBLICOS, Y RECIPROCIDAD	MEDIO AMBIENTAL Y OTROS OBJETIVOS
IMPUESTO A LA SALIDA DE DIVISAS	4	2	2		
IMPUESTO A LOS CONSUMOS ESPECIALES		1	1	2	
IMPUESTO A LOS VEHÍCULOS MOTORIZADOS		3	1	4	
IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACIÓN VEHICULAR		2	3	5	2
TOTAL GENERAL	4	8	7	11	2

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2013)

Elaboración: Los autores

Tabla 3: Matriz de Beneficios e Incentivos Tributarios

IMPUESTO	INSTRUMENTO LEGAL	OBJETO DEL INCENTIVO/BENEFICIO	NATURALEZA DEL INCENTIVO/BENEFICIO	TIPO DE INCENTIVO/BENEFICIO	OBJETIVO DE POLÍTICA FISCAL
Impuesto a los Consumos Especiales	LRTI - 77 (2)	Exención de los vehículos ortopédicos y no ortopédicos, importados o adquiridos localmente y destinados al traslado y uso de personas con discapacidad.	Beneficio	Exoneración	*Provisión de bienes y servicios públicos + Reciprocidad *Justicia Redistributiva/Equidad
Impuesto a los	LRT 41/2001 - 6 a)	Vehículos de entidades y organismos del sector público.	Beneficio	Exoneración	*Provisión de bienes y servicios públicos + Reciprocidad

Vehículos Motorizados					
Impuesto a los Vehículos Motorizados	LRT 41/2001 - 6 b)	Vehículos que se encuentren temporalmente en el país por turismo o en tránsito aduanero (permanencia < 3 meses).	Incentivo	Exoneración	*Matriz Productiva/Empleo
Impuesto a los Vehículos Motorizados	LRT 41/2001 - 6 c)	Vehículos de servicio público de propiedad de choferes profesionales, a razón de un vehículo por cada titular.	Beneficio	Exoneración	*Provisión de bienes y servicios públicos + Reciprocidad *Justicia Redistributiva/Equidad
Impuesto a los Vehículos Motorizados	LRT 41/2001 - 6 d)	Vehículos de la Cruz Roja Ecuatoriana, Sociedad de Lucha Contra el Cáncer y Junta de Beneficencia de Guayaquil.	Beneficio	Exoneración	*Provisión de bienes y servicios públicos + Reciprocidad

Impuesto a los Vehículos Motorizados	LRT 41/2001 - 7 a)	Rebaja del 80% del IVM en vehículos de servicio público, de transporte de personas o carga no exonerados.	Incentivo Beneficio	Reducciones	*Provisión de bienes y servicios públicos + Reciprocidad *Matriz Productiva/Empleo
Impuesto a los Vehículos Motorizados	LRT 41/2001 - 7 b)	Rebaja del 80% en vehículos de una tonelada o más que se utilicen exclusivamente en actividades productivas o de comercio.	Incentivo	Reducciones	*Matriz Productiva/Empleo
Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular	LRTI - post 89 (...) 1	Vehículos de propiedad de las entidades del sector público	Beneficio	Exoneración	*Provisión de bienes y servicios públicos + Reciprocidad
Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular	LRTI - post 89 (...) 2	Vehículos autorizados para el transporte público de pasajeros	Beneficio	Exoneración	*Provisión de bienes y servicios públicos + Reciprocidad
Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular	LRTI - post 89 (...) 3	Transporte escolar y taxis autorizados	Beneficio	Exoneración	*Provisión de bienes y servicios públicos + Reciprocidad
Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular	LRTI - post 89 (...) 4	Vehículos de transporte terrestre vinculados a la actividad económica del contribuyente.	Incentivo	Exoneración	*Matriz Productiva/Empleo
Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular	LRTI - post 89 (...) 5	Ambulancias y hospitales rodantes.	Beneficio	Exoneración	*Provisión de bienes y servicios públicos + Reciprocidad
Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular	LRTI - post 89 (...) 6	Vehículos clásicos.	Beneficio	Exoneración	*Medio ambiental u otros objetivos
Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular	LRTI - post 89 (...) 7	Vehículos eléctricos	Incentivo Beneficio	Exoneración	*Medio ambiental u otros objetivos *Matriz Productiva/Empleo

Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular	LRTI - post 89 (...) 8	Vehículos para el uso y traslado de personas con discapacidad.	Beneficio	Exoneración	*Provisión de bienes y servicios públicos + Reciprocidad *Justicia Redistributiva/Equidad
Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular	LRTI - D.T. SEGUNDA (II.1.)	Reducción del 50% de la cuota del impuesto en vehículos con antigüedad mayor a 5 años y cilindrada superior a 2500 centímetros cúbicos (años 4 y 5 de vigencia del IACV)	Beneficio	Reducciones	*Justicia Redistributiva/Equidad
Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular	LRTI - D.T. SEGUNDA (II.1.)'	Reducción del 80% de la cuota del impuesto en vehículos con antigüedad mayor a 5 años y cilindrada superior a 2500 centímetros cúbicos (años 1, 2 y 3 de vigencia del IACV)	Beneficio	Reducciones	*Justicia Redistributiva/Equidad
Impuesto a la Salida de Divisas	LRET - 159 (1)	Efectivo por valor de hasta una fracción básica desgravada de impuesto a la renta de personas naturales	Beneficio	Exoneración	*Justicia Redistributiva/Equidad
Impuesto a la Salida de Divisas	LRET - 159 (2)	Transferencias realizadas al exterior de hasta USD 1.000.	Beneficio	Exoneración	*Justicia Redistributiva/Equidad
Impuesto a la Salida de Divisas	LRET - 159 (3)	Pagos realizados al exterior para la amortización de capital e intereses de créditos otorgados por instituciones financieras internacionales, con un plazo mayor a un año, destinados al financiamiento de inversiones previstas en el Código de la Producción.	Incentivo	Exoneración	*Ahorro/Inversión
Impuesto a la Salida de Divisas	LRET - 159 (4)	Pagos realizados al exterior por ZEDE's: 1) por concepto de importaciones de bienes y servicios relacionados con su actividad autorizada; 2) para la amortización de capital e intereses generados de créditos que les hayan otorgado instituciones financieras internacionales, con un plazo mayor a un año, para el desarrollo de sus inversiones en el Ecuador.	Incentivo	Exoneración	*Matriz Productiva/Empleo

Fuente: (Servicio de Rentas Internas, 2013)

Elaboración: Los autores

2.4 MARCO LEGAL

Las siguientes leyes y resoluciones dan estructura al marco legal que sustenta la presente investigación:

- La ley Orgánica de Régimen Tributario Interno LORTI, publicado en Registro Oficial Suplemento 463.

- La constitución del Ecuador del 2008, en el Título VI Sección quinta, hace mención a la Reforma Tributaria.
- Resoluciones del Comité de Comercio Exterior <<COMEX>> que de acuerdo con el artículo 71 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, “es el órgano encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de políticas comercial; de expedir las normas sobre registros, autorizaciones, documentos de control previo, licencias y procedimientos de importación y exportación, distintos a los aduaneros, general y sectorial, con inclusión de los requisitos que se deben cumplir, distintos a los trámites aduaneros”
- La Ley Orgánica para la regulación de los Créditos para Vivienda y Vehículos, el cual es el encargado de regular los créditos de vivienda y de vehículos, contraídos por personas naturales.
- La Ley de Creación del Fondo para el desarrollo de la infancia, por Decreto Ejecutivo No. 1170, publicado en Registro Oficial 381.

El gobierno a través de su representación política mayoritaria en la Asamblea dio paso a una Reforma Tributaria denominada “Ley de Equidad” en la cual de manera muy resumida se dieron cambios en la estructura de impuestos como el Impuesto a la Renta, el IVA, el ICE y se crearon impuestos adicionales como el impuesto a la salida de divisas, a los ingresos extraordinarios y a las tierras improductivas (Mendoza, Navarrete y Rivadeneira, 2015, p. 2).

El sistema tributario se constituye en un elemento básico en toda sociedad civil organizada y base del Estado de Derecho, no sólo porque permite brindarle recursos públicos al Estado, a través de la puesta en marcha de su poder coercitivo, sino que además de ello se le reconoce su capacidad como un instrumento de política

económica, ya sea estimulando la inversión, el ahorro o propendiendo a una mejor distribución de la riqueza (Mendoza et al, 2015, p. 2).

“Recientemente ha surgido una corriente de interrogantes en el Sector Automotriz ya que un auto puede pagar hasta 87% de impuesto, dado que el sector automotor es uno de los que más variados impuestos aporta al Fisco, por ejemplo” (Mendoza et al, 2015, p. 6).

- Impuestos a los consumos Especiales
- Impuesto al ambiental a la contaminación Vehicular
- Impuesto a la Salida de Divisas
- Fondo de Desarrollo para la Infancia (Fodinfa)
- Impuesto a la propiedad de los Vehículos Motorizados (MATRICULA)
- Aranceles de Importación
- Créditos para la adquisición de vehículo

Por esta razón se analizará con su respectiva ley y artículo cada impuesto implementadas al sector automotriz.

2.4.1 Impuesto al Consumo Especial

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

El ICE pertenece al grupo de impuestos que afectan a determinados bienes en forma específica y con tasas variadas, como es el caso de impuesto a las bebidas alcohólicas, a las bebidas gaseosas, a los cigarrillos y a los bienes catalogados como suntuarios o de lujo (Mendoza, 2009, p. 32).

De acuerdo a la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interna (LORTI, 2016) en su registro oficial Suplemento 463 en su capítulo III Tarifas del Impuesto en el artículo 82 expuso que:

“Están gravados con el impuesto a los consumos especiales los siguientes bienes y servicios:

1. Vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle:

- Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20.000 5%*
- Camionetas, furgonetas, camiones, y vehículos de rescate cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 30.000 5%*
- Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20.000 y de hasta USD 30.000 10%*
- Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 30.000 y de hasta USD 40.000 15%*
- Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000 20%*
- Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000 25%*
- Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000 30%*
- Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000 35%*

2. Vehículos motorizados híbridos o eléctricos de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle:

- Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 35.000 0%*

- Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 35.000 y de hasta USD 40.000 8%
- Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000 14%
- Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000 20%
- Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000 26%
- Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000 32%”.

2.4.2 Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular

Se creó este impuesto con la finalidad de la contaminación ambiental que produce el uso de vehículos motorizados de transporte terrestre.

En la Constitución de la República del Ecuador (2008) en la sección quinta del régimen tributario en su artículo 300 expuso que:

El régimen tributario se regirá por los principios de generalidad, progresividad, eficiencia, simplicidad administrativa, irretroactividad, equidad, transparencia y suficiencia recaudatoria. Se priorizarán los impuestos directos y progresivos. La política tributaria promoverá la redistribución y estimulará el empleo, la producción de bienes y servicios, y conductas ecológicas, sociales y económicas responsable.

La Ley Orgánica de Régimen Tributario Interna (LORTI, 2016) en su capítulo 1 titulado Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular en su artículo Base Imponible y Tarifa cita que la base imponible de este impuesto corresponde al cilindraje que tiene el motor del respectivo vehículo, expresado en centímetros cúbicos, a la que se le multiplicará las tarifas que constan en lo siguiente:

No. Tramo cilindraje - \$/cc. Automóviles y motocicletas

- 1 menor a 1.500 cc 0.00
- 2 1.501 - 2.000 cc. 0.08

- 2.001 - 2.500 cc. 0.09
- 2.501 - 3.000 cc. 0.11
- 3.001 - 3.500 cc 0.12
- 3.501 - 4.000 cc. 0.24
- Más de 4.000 cc. 0.35

El factor de ajuste es un porcentaje relacionado con el nivel potencial de contaminación ambiental provocado por los vehículos motorizados de transporte terrestre, en relación con los años de antigüedad o la tecnología del motor del respectivo vehículo, conforme lo siguiente:

No. Tramo de Antigüedad Factor (años) - Automóviles

- 1 menor a 5 años 0%
- 2 de 5 a 10 años 5%
- de 11 a 15 años 10%
- de 16 a 20 años 15%
- mayor a 20 años 20%
- Híbridos -20%

2.4.3 Impuesto a la Salida de Divisas

“Este impuesto, según los análisis que han realizado, permitiría la sustitución de importaciones de ciertos bienes que podrían fabricarse o elaborarse en el país, y por otro lado evitar el flujo de capitales en el corto plazo” (Flores y Iza, 2015, p. 14).

Algunos importadores sostienen que más bien la creación de este impuesto ha generado pérdida de puestos de trabajo, por el encarecimiento de las materias primas lo que aumenta los precios de los productos finales, lo que disminuye la demanda y deban hacer ajustes con respecto a la mano de obra. (Flores y Iza, 2015, p. 15).

De acuerdo a la Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria en el Ecuador (2008) en su capítulo I Creación del Impuesto a la Salida de Divisas en el artículo 155 cita que:

“créase el impuesto a la Salida de Divisas (ISD) sobre el valor de todas las operaciones y transacciones monetarias que se realicen al exterior, con o sin intervención de las instituciones que integran el sistema financiero.”

“Lo constituye la transferencia de divisas al exterior en efectivo, cheques, transferencias, envíos, retiros o pagos de cualquier naturaleza, incluye además las compensaciones internacionales con o sin intermediación de instituciones del sistema financiero” (Flores y Iza, 2015, p. 16).

El Hecho Generador es lo que da origen a la obligación del pago del Impuesto a la Salida de Divisas. En el Sector Automotriz el Hecho Generador se dará al momento en que se importe el bien es decir los repuestos y por lo tanto se realice la transferencia o traslado de divisas al exterior en efectivo o a través del giro de cheques, transferencias, envíos, retiros o pagos de cualquier naturaleza realizados con o sin intermediación de instituciones del sistema financiero (Ambrosí y Galarza, 2013, p. 43).

Desde el año 2011 hasta la actualidad la tarifa del Impuesto a la Salida de Divisas es del 5%.

Según Jácome (2014, ¶ 16) explicó que:

Con la aplicación de este tributo a los bienes importados se da un gran impulso a la demanda de productos nacionales porque con esta medida los productos extranjeros se vuelven más costosos, como se impulsa el consumo nacional se abren oportunidades de trabajo, impulsando el trabajo; también se ve reflejada una mejoría al Estado ya que obtiene el aporte de estos tributos para realizar más proyectos.

2.4.4 Fondo de Desarrollo para la Infancia (Fodinfra)

La ley de creación del Fondo para el Desarrollo de la Infancia (2008) destinado a financiar los programas de ayuda en favor del niño ecuatoriano, ampliando la cobertura de atención a sus necesidades y la mejora de la calidad de los servicios. Estableció el equivalente al 0.5% se aplica sobre la base imponible de la Importación.

2.4.5 Impuesto a la propiedad de los Vehículos Motorizados

La ley de Reforma Tributaria (2001), en el capítulo I Impuesto a los vehículos en su artículo 1 expuso que *“se le establece el impuesto anual sobre la propiedad de los vehículos motorizados, destinados al transporte terrestre de personas o carga, tanto de uso particular como de servicio público.”*

Según la Ley de Reforma Tributaria (2001) expuso que *“la base imponible del tributo para cálculo del impuesto, será el avalúo de los vehículos que consten en la base de datos elaborada por el Servicio de Rentas Internas”.*

Para el caso de vehículos nuevos, el avalúo corresponde al mayor precio de venta al público informado por los comercializadores, mientras que, para vehículos de años anteriores, del avalúo original se deducirá la depreciación anual del veinte por ciento (20%). El valor residual no será inferior al diez por ciento (10%) del avalúo original (Ley de Reforma Tributaria, 2001, p.2).

Una vez establecido el avalúo se calcula el impuesto de acuerdo a la siguiente tabla:

Tabla 4: Base Imponible del Impuesto a los vehículos motorizados de transporte terrestre

Base Imponible		Tarifa	
Desde (\$)	Hasta (\$)	Sobre la Fracción Básica (\$)	Sobre la Fracción Excedente (%)
0	4.000	0	0.5
4001	8.000	20	1.0
8001	12.000	60	2.0
12.001	16.000	140	3.0
16.001	20.000	260	4.0
20.001	24.000	420	5.0
24.001	En adelante	620	6.0

Fuente: (Ley de Reforma Tributaria, 2001)

Elaboración: Los autores

2.4.6 Aranceles de Importación

Según el Código Orgánico de la Producción, 2010 (citado en Pardo, 2015) el COMEX tiene por responsabilidad establecer políticas y estrategias dirigidas al comercio internacional que permitan el incremento de las exportaciones, así como también de definir los acuerdos más convenientes en las negociaciones comerciales internacionales y determinar a qué naciones, productos o servicios se les otorgará preferencias arancelarias y no arancelarias.

Además, tiene la potestad de intervenir en todo lo concerniente a los aranceles correspondientes al comercio exterior.

A continuación, se dará a conocer las resoluciones que han sido implementadas por el gobierno entre los años 2010 al 2015:

El comité de Comercio Exterior (COMEX, 2012) de acuerdo a la resolución 65 en su artículo 1 cita que:

Se establece una restricción cuantitativa de importación para CKDs de vehículos, clasificados en las subpartidas: 8703239080, 8704311080, 8704211080, 8703229080, 8703231080, 8703210080, 8703900080, 8703331080, 8703329080, 8703900092, 8703339080, 8703221080, 8703249080, 8703241080, 8704900092, 8703311080, 8706009180, 8703319080, 8703321080, en los términos establecidos en el Anexo 1. La restricción cuantitativa está fijada por unidades de CKD de vehículos y por valor. De esta manera, los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías.

El comité de Comercio Exterior (COMEX, 2012) de acuerdo a la resolución 66 en su artículo 1 expuso que:

Se establece una restricción cuantitativa anual de importación para vehículos clasificados en las subpartidas: 8703900091, 8704311090, 8704211090, 8703210090, 8703329090, 8703221090, 8703321090, 8703331090, 8703231090, 8703339090, 8703319090, 8703900099, 8703229090, 8703249090, 8703241090 y 8703239090, en los términos establecidos en el Anexo 2. La restricción cuantitativa está fijada por unidades de vehículos y por valor. De esta manera, los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías.

2.4.7 Créditos para la adquisición de vehículos

El 21 de junio del 2012, la Asamblea Nacional, de conformidad con las atribuciones que le confiere la Constitución de la República del Ecuador y la Ley Orgánica de la función Legislativa, discutió y aprobó el proyecto de Ley Orgánica para la regulación de los créditos para vivienda y vehículos en el Registro Oficial N.732 en su artículo 3 expuso que:

“Créditos para la adquisición de vehículos:

- 1) *Que se endeuden para adquirir un único vehículo de uso familiar o personal;*
- 2) *Que el monto inicial del crédito no exceda 100 (cien) salarios básicos unificados para los trabajadores privados; y,*
- 3) *Que se constituya prenda en garantía del crédito concedido o se pacte reserva de dominio sobre el vehículo.”*

2.4.8 Otras Medias Arancelarias

A continuación, se darán un resumen aquellas resoluciones arancelarias aplicadas en el sector automotriz:

Tabla 5: Resoluciones emitidas por el Ministerio de Comercio Exterior (Subpartidas 87)

Resolución	Fecha de Sesión Llevada	Fecha de Registro Oficial
<u>Resolución N° 06/35:</u>		
Reformulación Arancel Nacional de Importaciones (Vehículos híbridos). Véase: (Anexo 3)	01 de Abril de 2011	N° 431 – 20 de Abril de 2011
<u>Resolución N° 18/35:</u>		
Arancel importaciones de CKD. Véase: (Anexo 4)	2 de Agosto de 2011	N° 525 – 1 de Septiembre de 2011
<u>Resolución N° 24/35:</u>		
Reformas a la Resolución N°17 sobre licencias para importación. Véase: (Anexo 5)	31 de Agosto de 2011	N° 536 – 16 de Septiembre de 2011

<u>Resolución N° 51</u>		
Disposiciones para importación de vehículos especiales	27 de Marzo de 2012	N°. 700, 10 de Mayo de 2012
<u>Resolución N°64:</u>		
Modificación arancelaria mercancías clasificadas como CKD	11 de Junio de 2012	Suplemento al Registro
(radios, motocicletas, televisores, celulares, reproductores de DVD). Véase: (Anexo 6)		Oficial N° 730, 22 de Junio de 2012
<u>Resolución N° 77</u>		Vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial
Reglas generales – aplicación a las resoluciones 65, 66 y 67	30 de Julio de 2012	
<u>Resolución N° 106</u>		
Nota Complementaria Nacional de CKD de chasis equipado con su motor. Restricción cuantitativa a la importación de CKD de chasis equipado con su motor. Véase: (Anexo 7)	10 de Septiembre de 2013	Vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial
<u>Resolución N° 009</u>		
Reformar la Resolución 049-2014, que proroga la vigencia de las Resoluciones 65 y 66 del año 2012, y 011-2014	11 de Febrero de 2015	Vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial
<u>Resolución N° 011</u>		
Establecimiento de una sobretasa arancelaria de carácter general y no discriminatoria a las mercancías clasificadas en las subpartidas. Véase: (Anexo 8)	06 de Marzo de 2015	11 de Marzo de 2015
<u>Resolución N° 50</u>		
Cuota global para la importación de vehículos en CBU y CKD 2016. Véase: (Anexo 9)	30 de Diciembre de 2015	1 de Enero de 2016

Fuente: (Ministerio de Comercio Exterior, 2010-2015)

Elaboración: Los autores

2.5 DEFINICIÓN DE VARIABLES

Se entiende por variable una propiedad o característica de un objeto o sujeto cuya variación sea medida cuantitativa o cualitativamente en el proceso investigativo. Las variables de estudio serán las siguientes:

Variable independiente: Impuesto al Consumo Especial Vehículos, Producción Nacional, Importación de Vehículos, Impuesto a la Salida de Divisas, Índice de Actividad Económica y Aranceles.

La variable aranceles que a pesar de ser una política comercial más no una política tributaria su origen es de carácter tributario. Tal como se pudo evidenciar en la problemática esta variable es muy relevante para este estudio.

Variable dependiente: Ventas Totales Automotores (unidades vendidas)

2.6 HIPÓTESIS

De acuerdo al planteamiento del problema y a la revisión teórica, antecedentes, leyes, conceptos realizada en este capítulo y del anterior, se hace evidente la hipótesis, razón de esta investigación: “El sector automotriz ecuatoriano se ve afectado de manera negativa por las salvaguardas, impuesto al consumo especial, impuesto a la salida de divisas, impuesto ambiental, reflejados en el decrecimiento de sus ventas”

CAPÍTULO III

3 METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN

En esta parte del proceso de investigación del presente estudio, se busca aplicar de manera sistemática una serie de métodos y técnicas de carácter científico, a fin de alcanzar un resultado que teóricamente ya es válido. La metodología en este trabajo, además sirve de soporte conceptual ya que rige la manera como se aplica los procedimientos en este trabajo.

3.1 METODO

El método utilizado para desarrollar los objetivos específicos de la investigación es básicamente explicativo y correlacional. Se comprueba que es explicativo porque *“están dirigidos a responder por las causas de los eventos y fenómenos sociales, explica por qué ocurre determinado fenómeno y bajo qué condiciones se manifestará, o por qué dos o más variables influyen sobre el suceso”* (Hernández, Fernández & Batista; 2010; p. 85).

Hernández et al. (2010, p. 80) explicaron que el valor de este método es de: *“ser capaz de definir, o al menos visualizar, que se medirá (que conceptos, variables, componentes, etc.) y sobre que o quienes se recolectaran los datos (personas, grupos, comunidades, objetos, animales, hechos, etc.).”*

El tipo de investigación es correlacional porque *“tiene como finalidad conocer la relación o grado de asociación que exista entre dos o más conceptos, categorías o variables en una muestra o contexto en particular”* (Hernández et al., 2010, p. 85).

Dado que en la presente investigación se planteó un problema delimitado y concreto: establecer los determinantes de las ventas del sector automotriz y la influencia de las políticas tributarias. El desarrollo de la investigación se llevará a cabo en base a un

enfoque cuantitativo, el cual, mediante una estructura rigurosa y secuencial, permite derivar objetivos y plantear hipótesis a partir de la construcción de una base teórica (Hernández et al., 2010; p. 4), la cual se desarrolló en el capítulo anterior del presente trabajo. De ahí, que en este acápite se determinarán las variables, se desarrolla un plan para probarlas y se las mide según el contexto de la investigación con el fin de obtener conclusiones (Hernández et al., 2010; p. 4).

3.1.1 TIPO DE INVESTIGACIÓN

El tipo de investigación es cuantitativa. Es enfoque cuantitativo porque pretende explicar y predecir los fenómenos investigados, buscando regularidades y relaciones causales entre elementos. Esto significa que la meta principal es la construcción y demostración de teorías (que explican y predicen) (Hernández et al., 2010, p. 6).

“El cuantitativo se utiliza para consolidar las creencias (formuladas de manera lógica en una teoría o un esquema teórico) y establecer con exactitud patrones de comportamiento de una población” (Hernández et al., 2010, p. 11).

El enfoque cuantitativo busca probar teorías objetivas a través del estudio de la relación entre variables, las cuales pueden ser medidas, típicamente por instrumentos, de esta manera los datos numéricos pueden ser analizados usando procesos estadísticos (Creswell, 2014). Este tipo de investigaciones se encierran dentro de lo que se llama el paradigma positivismo, así Ricoy (2006) sostuvo que el paradigma positivista se califica como cuantitativo, empírico-analítico, racionalista, sistémico gerencial y científico tecnológico.

A pesar de que este tipo de enfoque fue dedicado a estudios de ciencias como la medicina, física o biología, Cohen y Manion (1990) afirmaron que dentro de este método entraría las ciencias sociales, y que de hecho el uso de este enfoque sería el parámetro para que se pueda considerar realmente como una ciencia a las cuestiones sociales, pues éstas deben poder ser entendidas y expresadas mediante leyes o generalizaciones de conocimiento.

En la misma línea, Briones (2002) explicó, que este tipo de investigación al ser aplicada a las ciencias sociales, “toma la connotación específica de crear conocimientos sobre la realidad social, es decir, sobre su estructura, las relaciones entre sus componentes, su funcionamiento, los cambios que experimenta el sistema en su totalidad o en esos componentes.” (p. 17). Siendo la Economía una ciencia social, una de las descripciones más pertinentes de este paradigma la menciona Creswell (2014) afirmando que “en lo social sirve de esquema para determinar análisis de patrones de conducta de los seres humanos”.

El enfoque cuantitativo pretende dar respuesta a la hipótesis usando estadística básica para poder relacionar las variables halladas con la inestabilidad del sector automotriz y esta se lo va a utilizar en el capítulo 4.

3.2 TIPO Y ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN

Según la naturaleza de los datos se tiene un tipo de metodología cuantitativa la cual busca la máxima objetividad. Como sugirieron Hernández et al. (2010), el alcance de la investigación no se lo debe considerar como un “tipo” de investigación, de ahí que el presente trabajo se lo encierra dentro de los estudios de alcance explicativo y correlacional.

3.2.1 ALCANCE CORRELACIONAL

Los estudios correlacionales pretenden responder las preguntas de investigación planteadas (Hernández et al., 2010; p. 81), tales como: ¿Influyen las políticas tributarias tomadas por el Gobierno ecuatoriano sobre el nivel de ventas del sector automotriz? ¿Las medidas de salvaguardas tienen un impacto negativo importante en el nivel de ventas del sector automotriz?

Así, este tipo de estudio permite conocer el grado de relación o asociación entre dos o más variables cuantificando su vinculación, lo cual posteriormente traerá a la luz el análisis de los resultados obtenidos (Hernández et al., 2010; p. 81).

Este tipo de estudios han desarrollado cada vez tipo de relaciones más complejas entre las variables vistas en técnicas de modelos de ecuaciones estructurales, modelos lineales jerárquicos y regresiones logísticas (Creswell, 2014).

3.2.2 ALCANCE EXPLICATIVO

Por su parte, los estudios explicativos están dirigidos a responder por las causas de los eventos y fenómenos sociales, explica por qué ocurre determinado fenómeno y bajo qué condiciones se manifestará, o por qué dos o más variables influyen sobre el suceso (Hernández, Fernández & Batista; 2010; p. 85).

3.3 DISEÑO DE LA INVESTIGACIÓN

El diseño de esta investigación es no experimental ya que no se manipula ninguna de las variables (Hernández et al., 2010; p. 149). En estas investigaciones, las variables ya han ocurrido, es decir el fenómeno ya sucedió (Briones, 2012, p. 46).

Además, el presente trabajo entra en el tipo de estudios longitudinales, pues recoge datos en serie de tiempo. Consistente con esta idea la definición dada por Rothman (citado por Delgado & Llorca, 2004) que indicaron que el término longitudinal denota la existencia de un intervalo de tiempo entre el inicio y final de un fenómeno.

3.4 FUENTE DE RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN

“Existen diversas maneras de recopilar la información extraída de las referencias; de hecho, cada persona es capaz de idear su propio método de acuerdo con la forma en que trabaja” (Flores y Benítez, 2012, p. 67).

La misión de la recopilación de información es acudir a diversos lugares de información como instituciones de investigación para la obtención de datos que

proporcionen y suministren la información y con ello poder validar o rechazar la hipótesis planteada.

El trabajo de investigación solo hace referencia a fuentes secundarias, la información obtenida a través de instituciones u organismo con información oficial del:

- **Boletines estadísticos del Banco Central de Ecuador BCE.**

Se toma información del Sistema de Información Macroeconómica de Comercio Exterior de Bienes. De este sistema se obtuvo datos referentes a la salvaguardia de los sectores económicos del Ecuador y luego se la tabulo para posteriormente proporcionar información de aquellas subpartidas que graban salvaguardia en el sector automotor. Esta información será útil para saber lo recaudado total de las salvaguardias en el sector automotriz.

- **Boletines estadísticos del Servicio de Rentas Internas.**

Se tomó información publicada por el SRI referente a las recaudaciones consolidadas durante los años 2010 al 2015 y luego se la tabulo para posteriormente poder analizarla y compararla. Esta información proporciono datos anuales específicamente sobre que conceptos el SRI (Servicio de Rentas Internas) realizo dichas recaudaciones.

- **Anuario de la Asociación de Empresa Automotrices del Ecuador.**

Se tomó Información del Anuario 2015 publicada por dicha institución. De este anuario se obtuvo datos referentes a las ventas totales, importaciones de vehículos, exportaciones de vehículos y producción nacional de ensamblaje en Ecuador en unidades que servirá a este estudio para poder hacer comparativas entre los años 2010 al 2015 y triangular la información con los datos de otras instituciones como el SENAE (Servicio Nacional de Aduana).

- **Boletines estadísticos de Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.**

Se tomó Información de la página web principal del Servicio Nacional de Aduana, sección estadística durante el periodo 2010 al 2015 y luego se la tabulo para posteriormente poder analizarla y compararla. Se obtuvo datos referentes a tributos como son Impuesto al Valor Agregado (IVA), Impuesto al Consumo Especial (ICE), Ad. Valorem, Fondo de desarrollo para la infancia (FODINFA). Sera útil para observar la evolución de dichos impuestos y poderla relacionarla con las ventas totales durante dichos años.

- **Boletines estadísticos de Instituto Nacional de Estadística y Censo del Ecuador.**

Se tomó Información de la página web principal del Instituto Nacional de Estadística y Censo del Ecuador, sección estadística opción Vdatos, durante el periodo 2010 al 2015 para posteriormente poder analizarla y compararla. Se obtuvo datos referentes al Índice de Actividad Económica. Sera útil para observar el nivel de productividad del país para el estudio respectivo del ejercicio económico que tiene el sector automotor.

3.5 HERRAMIENTAS DE ANÁLISIS DE INFORMACIÓN

El tipo de datos utilizados en la investigación son de series de tiempo correspondiente al periodo 2010-2015. El análisis estadístico se llevó a cabo en el paquete SPSS.

3.6 ANÁLISIS Y PROCEDIMIENTO ESTADÍSTICO

Dada que la naturaleza del estudio es correlacional y explicativa, se utiliza estadística inferencial, en concreto un análisis de correlación y de regresión son los adecuados para la presente investigación. El método estadístico usado para medir la relación existente entre las variables propuestas es el coeficiente de correlación de Pearson, uno de los más usados. Además, de entre las herramientas para la inferencia estadística, se

desprende del mismo concepto, los modelos de regresión lineal, en el caso de que las observaciones estén correlacionadas estructuralmente.

La estimación de un modelo regresivo correctamente especificado permite cuantificar o medir el impacto de las variables independientes sobre la variable de estudio. Este método se basa en una serie de supuestos que permiten a través de una serie de pruebas validar la precisión de sus resultados y confiabilidad.

Los procesos estadísticos utilizados serán

- Análisis descriptivo
- Análisis de correlación de Pearson
- Prueba de normalidad de Kolmogorov-Smirnov
- Análisis de regresión múltiple
- Prueba Durbin-Watson
- Suavización exponencial simple
- Pronóstico de descomposición multiplicativa

3.6.1 ANÁLISIS DE CORRELACIÓN

El análisis de correlación dentro del estudio da el primer acercamiento para el desarrollo del modelo explicativo del sector automotriz. Ofrece el grado de relación entre las variables de estudio y la explicada, permitirá entonces, verificar la relación entre el nivel de ventas de automotores con las variables explicativas sobre políticas tributarias y las variables que miden la producción y productividad del sector.

Cuando el coeficiente de correlación se acerca a cero indica que las variables tomadas en consideración no son pertinentes para la investigación y pueden ser descartadas.

3.6.1.1 CORRELACIÓN DE PEARSON

El coeficiente de correlación de Pearson es un índice usado para medir el grado de asociación entre dos variables (Rodgers & Nicewander, 1988). Pearson desarrolló la fórmula matemática por primera vez en 1895, especificada como:

$$r = \frac{\sum(X_i - \bar{X})(Y_i - \bar{Y})}{[\sum(X_i - \bar{X})^2 \sum(Y_i - \bar{Y})^2]^{1/2}}$$

Este índice mide el grado de relación lineal entre dos variables cuantitativas a diferencia de otros índices una característica particular de esta medida es su independencia de la escala de medida de las variables (Rodgers & Nicewander, 1988). El índice fluctúa entre $-1 < r < 1$, siendo $-1 < r < 0$ una relación negativa, $0 < r < 1$ una relación positiva y $r=0$ inexistencia de relación entre variables.

3.6.2 ANÁLISIS DE REGRESIÓN

Una vez analizada la pertinencia de las variables se puede proceder a plantear el modelo explicativo, siempre fundamentado en la teoría descrita en el acápite anterior. El modelo debe cumplir con el principio de parsimonia, es decir, escoger únicamente las variables más importantes tomando en cuenta que el modelo se explica mejor mientras es más simple. Esta parte permite sustentar el por qué se lleva a cabo un análisis previo de correlación y estadística descriptiva.

El conocimiento del comportamiento de las variables fortalece la determinación de su uso y grado de importancia en los siguientes procedimientos estadísticos.

3.6.2.1 REGRESIÓN LINEAL: MÍNIMOS CUADRADOS ORDINARIOS (MCO)

El método de los mínimos cuadrados se atribuye a Carl Gauss, este método tienen características muy sencillas por lo que se ha convertido en uno de los más eficaces y populares del análisis de regresión (Damodar & Gujarati, 2010). El método calcula una sola ecuación reduciendo al mínimo la suma de los errores al cuadrado de los datos observados (Damodar & Gujarati, 2010).

El modelo plantea en primera instancia una función poblacional

$$Y_i = \beta_1 + \beta_2 X_i + \mu_i$$

Sin embargo, la función poblacional no es observable, lo que realmente se busca calcular es la función muestral

$$\hat{Y}_i = \hat{\beta}_1 + \hat{\beta}_2 X_i$$

Por tanto

$$Y_i = \hat{Y}_i + \hat{\mu}_i$$

Despejando

$$\hat{\mu}_i = Y_i - \hat{Y}_i$$

Esta ecuación muestra que los residuos son simplemente la diferencia entre los valores observados y los estimados de Y (Damodar & Gujarati 2010), por tanto se busca que sea la mínima posible.

$$\sum \hat{\mu}_i = \sum (Y_i - \hat{Y}_i)$$

Sin embargo, el cálculo de la ecuación anterior

$$\sum \hat{\mu}_i = \sum (Y_i - \hat{Y}_i) \approx 0$$

Se evita este problema elevando las sumas al cuadrado, por tanto se busca que sea la mínima posible.

$$\sum \hat{\mu}_i^2 = \sum (Y_i - \hat{Y}_i)^2$$

Por tanto se puede decir que la suma de los errores al cuadrado son una función de los parámetros estimados (Damodar & Gujarati, 2010).

$$\sum \hat{\mu}_i = f(\beta_1, \beta_2)$$

Hay que tomar en cuenta que este tipo de estimación basada en la minimización de la varianza de los errores se basa en siete supuestos comprobados por Gauss-Markov:

1. Linealidad en los parámetros.
2. Normalidad de las perturbaciones.

$$\varepsilon \sim N(0, \sigma^2)$$

3. Igual varianza en los términos de perturbación. Homocedasticidad

$$Var(\varepsilon_t) = \mathbb{E}(\varepsilon_t - \mathbb{E}\varepsilon_t)^2 = \mathbb{E}\varepsilon_t^2 = \sigma^2$$

4. Aleatoriedad de la muestra. Regresores estocásticos.
5. No colinealidad. Independencia entre los regresores.
6. Esperanza matemática nula de las perturbaciones.

$$\mathbb{E}(\varepsilon_t) = 0$$

7. Correcta especificación del modelo.
8. Independencia de los residuos. No autocorrelación.

$$cov(\varepsilon_i, \varepsilon_j | X_i, X_j) = 0$$

3.6.3 AUTOCORRELACIÓN

En presencia de autocorrelación los resultados obtenidos en la regresión no son confiables, por lo que es necesario someter al modelo a pruebas.

La autocorrelación a pesar de conservar las propiedades de los estimadores, no sesgados y consistentes, ya no son eficientes, es decir ya no tienen la mínima varianza (Gujarati et al., 2010). Este problema ocasiona que la curva de normalidad, donde se realizan las diferentes pruebas de hipótesis y estimación de intervalos, se agrande y amplía el rango de valores críticos rechazando hipótesis nulas cuando debería ser aceptadas. Así mismo, al ensanchar los espacios los intervalos estimados van a ser amplios y poco útiles en predicciones.

Cuando se trate de explicar las ventas de automotores los estimadores de las variables explicativas en un modelo con autocorrelación no podrán ser considerados significativos aun cuando sus probabilidades se acerquen a cero, ningún resultado será confiable. Y sus intervalos no servirán para predecir ventas en los próximos periodos, serán amplios y los errores de altos.

Por ello, el modelo estimado en el estudio debe ser sometido a una prueba que verifique la ausencia de este problema, para evitar resultados y conclusiones poco confiables o incluso erradas.

3.6.3.1 PRUEBA DURBIN – WATSON

La prueba más conocida para detectar la correlación serial fue desarrollado por los estadísticos Durbin y Watson, se la realiza a partir del estadístico d (Gujarati et al., 2010), el cual se calcula como:

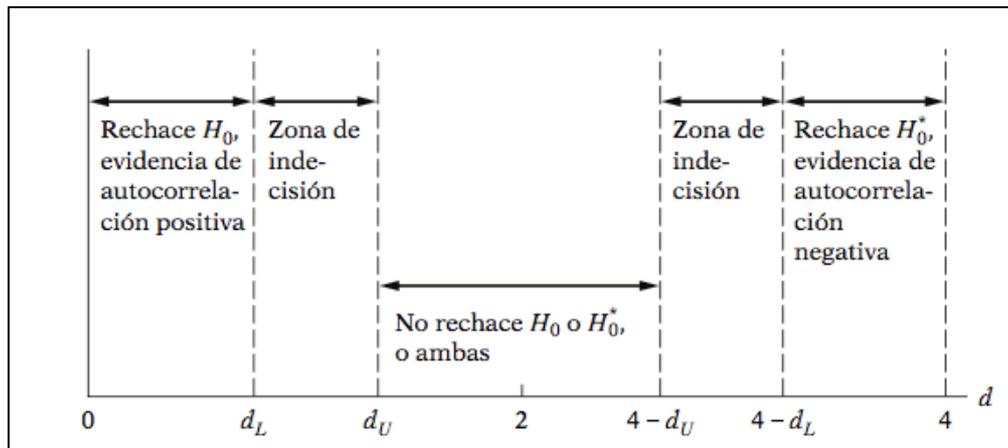
$$d = \frac{\sum_{t=2}^{t=n} (\widehat{u}_t + \widehat{u}_{t-1})^2}{\sum_{t=1}^{t=n} \widehat{u}_{t-1}^2}$$

A partir de este estadístico se comprueba los contrastes de

H_0 = No hay correlación positiva

H^*_0 = No hay correlación negativa

Figura 1: Estadístico d de Durbin-Watson



Adaptado de "Prueba d de Durbin-Watson" D, Gujarati. Econometría, p. 435

A pesar de que este método es usado muy frecuentemente, se debe tomar en cuenta los supuestos en los que se basa:

1. El modelo de regresión incluye el término del intercepto.
2. Las variables X explicativas son no estocásticas.
3. Las perturbaciones siguen un esquema autoregresivo de primer orden.
4. Los errores se encuentran siguen una distribución normal.
5. El modelo regresivo no incluye variables rezagadas de la variable dependiente. Es decir, no son modelos autoregresivos.
6. No hay observaciones faltantes (Gujarati et al., 2010, p.435).

3.6.4 DISTRIBUCIÓN NORMAL

Cuando las perturbaciones en el modelo regresivo se distribuyen de manera normal los valores en intervalos se pueden usar en el análisis para predicciones.

Así, la verificación de la normalidad en la muestra permite realizar pronósticos en intervalos, en este caso, de las variables del sector automotriz tales como las ventas para el siguiente periodo, o la producción nacional e unidades importadas para los siguientes meses.

3.6.4.1 PRUEBA DE KOLMOGOROV-SMIRNOV

La prueba de Kolmogorov-Smirnov es usada para comprobar el ajuste de datos muestrales con una distribución teórica, es decir, la bondad de ajuste de los datos observados, en este caso, a la distribución normal (Álvarez, 1995). El análisis se puede llevar a cabo de manera analítica y gráfica.

La prueba se basa en calcular el valor absoluto de la diferencia entre la frecuencia relativa acumulativa teórica (F_t) y la frecuencia relativa acumulativa observada (F_o) (Álvarez, 1995), este cálculo se denominará como D

$$D = |F_t - F_o|$$

Donde

F_t : Frecuencia esperada

F_o : Frecuencia observada

Este valor D es comparado con el valor crítico aceptado a un nivel de confianza $\alpha < 0,05$. Para probar el contraste

$$H_0 \quad F_t = F_o$$

$$H_1 \quad F_t \neq F_o$$

Siendo la hipótesis nula desde el punto conceptual: la variable sigue en la población la distribución teórica evaluada (Álvarez, 1995). Esta hipótesis se rechazará si D es mayor al valor crítico.

3.6.5 PRONÓSTICOS

Según Gujarati et al. (2010) existen cinco enfoques de pronósticos económicos en serie de tiempo:

1. Métodos de suavización exponencial
2. Modelos de regresión uniecuacionales
3. Modelos de regresión de ecuaciones simultáneas
4. Modelos autoregresivos integrados de promedios móviles
5. Modelos de vectores autoregresivos

Por su simplicidad, uso extendido y características de las variables estudiadas en el sector automotriz se escoge el método de suavización exponencial y el método de descomposición pues la serie de ventas presenta un elemento cíclico y tendencial.

3.6.5.1 MÉTODO DE SUAIVIZACIÓN EXPONENCIAL

El método de suavización exponencial, un simple pero versátil y poderoso método, es un tipo de pronóstico de corto plazo que asume una media estable razonable en los datos sin tendencia (crecimiento o decrecimiento consistente) (Ostertagová & Ostertag, 2012). Éste es uno de los más populares entre los métodos que utilizan el promedio móvil ponderado con datos pasados como base del pronóstico, el proceso da mayor peso a las observaciones recientes y menor peso a las observaciones de pasados distantes (Ostertagová & Ostertag, 2012).

La exactitud del método depende en la mayoría del valor óptimo del factor de suavización α , este indica la velocidad a la que los datos pasados son suavizados o amortiguados. Si α es cercano a 1 las observaciones pasadas son amortiguadas rápidamente, por el contrario, si α se acerca a cero la suavización es lenta.

Matemáticamente, la suavización se expresa con la ecuación

$$S_t = \alpha y_{t-1} + (1 - \alpha)S_{t-1} \quad 0 < \alpha \leq 1 \quad t \geq 3$$

$$S_t = \alpha \sum_{i=1}^{t-2} (1 - \alpha)^{i-1} y_{t-i} + (1 - \alpha)^{t-2} S_2$$

Donde:

S es la observación suavizada (valor pronosticado) y α el factor de suavización o medida de comportamiento exponencial.

3.6.5.2 MÉTODO DE DESCOMPOSICIÓN MULTIPLICATIVA

Este tipo de modelo pertenece a aquellos que carece de bases teóricas, son más bien intuitivos (O'Connell & Koehler, 2005). La idea básica de estos modelos es que las series de tiempo estudiadas presentan varios factores como: tendencia, estacional, cíclico e irregular; se estima estos parámetros para describir la serie y a partir de ahí pronosticar valores puntuales (Bowerman et al., 2005).

El modelo de descomposición multiplicativa se define como

$$y_t = TR_t * SN_t * CL_t * IR_t$$

Donde:

Yt: valor observado de la serie temporal en el periodo t

TRt: componente (o factor) de la tendencia en el periodo t

SNt: componente (o factor) estacional en el periodo t

CLt: componente (o factor) cíclico en el periodo t

IRt: componente (o factor) irregular en el periodo t

El factor TR es calculado regresando linealmente a la variable estudiada en función del tiempo, y se obtiene el Y pronóstico para cada t.

El componente cíclico se calcula a partir de:

$$CL = \frac{Y}{\hat{Y}}$$

Este factor CL es el resultado de la sumatoria de factores exógenos y se refiere a los movimientos recurrentes hacia arriba y hacia abajo alrededor de la tendencia, donde existirán puntos mínimos y máximos. Los mínimos indicarán el fin de una recesión y los máximos el tope de un auge o expansión comercial o económica.

CAPÍTULO IV

4 ANÁLISIS DE RESULTADOS

4.1 ANÁLISIS ESTADÍSTICO DESCRIPTIVO

Entre los datos obtenidos se pudieron obtener variables pertinentes que describen la productividad del sector y por otro lado, variables medidoras de las políticas tributarias aplicadas. Así, esta parte del análisis se realiza de acuerdo a la naturaleza de las variables.

4.1.1 PRODUCTIVIDAD DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

La productividad y estado del sector se mide y se puede describir a partir de las variables:

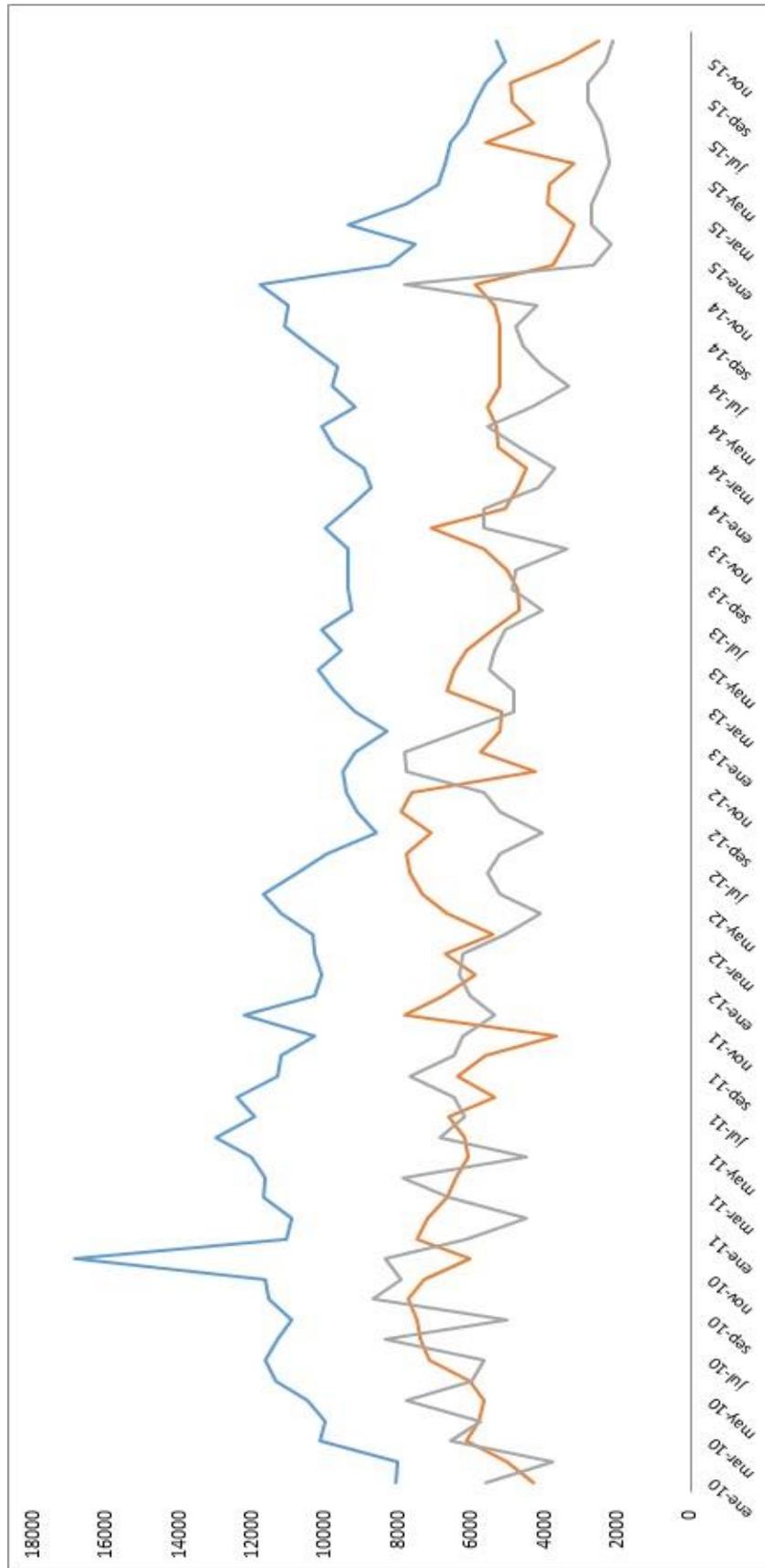
- Ventas de automotores (unidades)
- Importaciones (unidades automotrices importadas)
- Producción nacional (unidades ensambladas en el país)

La Figura 2 muestra la evolución de las tres variables de forma mensual. Las variables anualizadas se muestran en la Figura 3.

En la Figura 2 destaca una tendencia constante bastante aleatoria con un valor máximo en ventas de 16.882 unidades en diciembre del 2010, la mayoría de estas provenían de las importaciones. El mínimo de unidades vendidas ocurrió en 2015 en el mes de noviembre (ocho meses después de la aplicación de salvaguardas), tan solo 5079 vehículos fueron vendidos. En promedio en el periodo de estudio (2010-2015) se vendieron 9843 unidades mensuales.

De forma anualizada la tendencia cambia, se observa un declive en el sector. Las ventas decrecen en 2012 (-13.19%), 2013 (-6.29%) y 2015 (32.28%). En promedio el sector se deteriora entorno los cinco años un -8.08%.

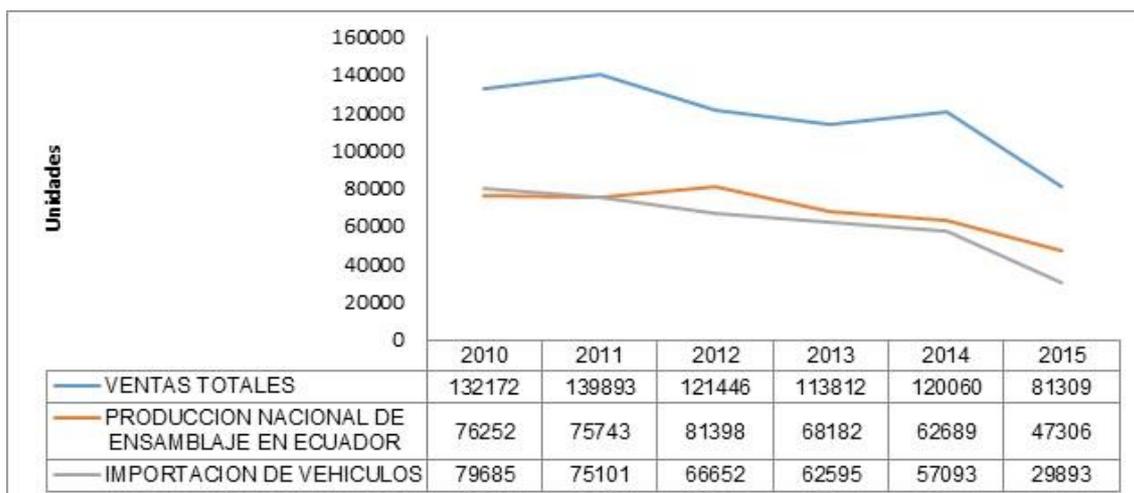
Figura 2 Evolución mensual: Ventas, producción e importación de vehículos.



Fuente: AEADE (2010-2015)

Elaboración: Los autores

Figura 3 Evolución anual: Ventas, producción nacional e importaciones.

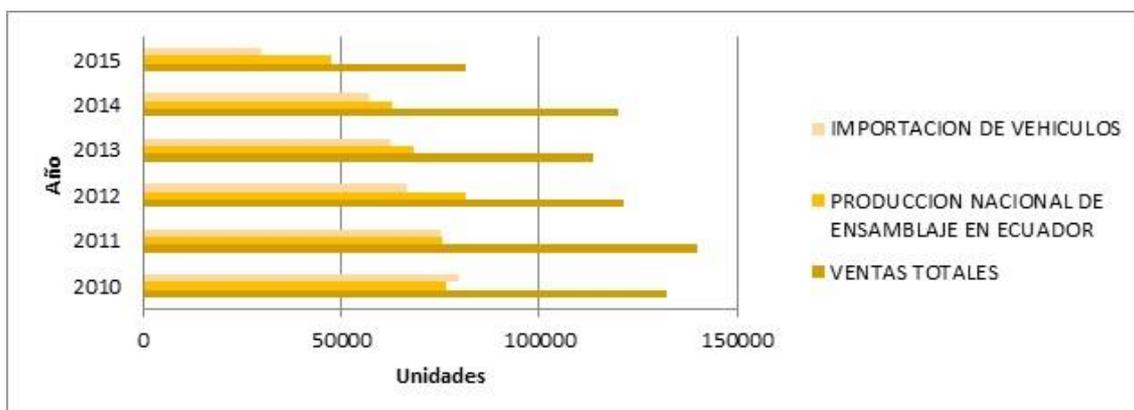


Fuente: AEADE (2010-2015)

Elaboración: Los autores

De acuerdo a la Figura 3 se observa que el ensamblaje nacional cubre la mayor parte de las ventas en todos los años a excepción del año 2010, donde las importaciones (79.685 unidades) son mayores a la producción local (76.252 unidades).

Figura 4: Unidades vendidas, importadas y producidas por año.

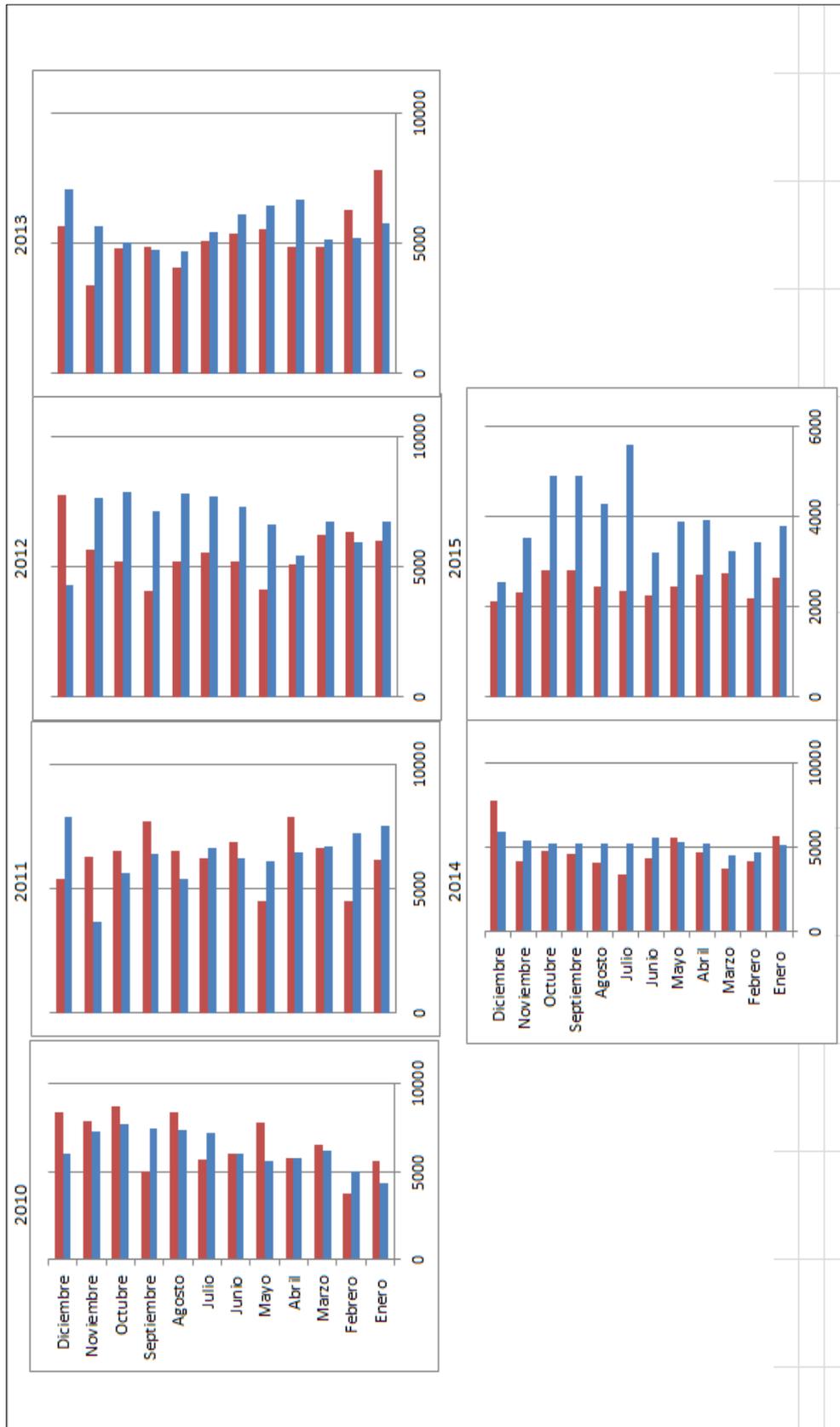


Fuente: AEADE (2010-2015)

Elaboración: Los autores

De manera mensual en la Figura 5, se observa que durante el periodo 2010-2014 las importaciones son mayores en al menos dos a cuatro meses en el año, diciembre y enero son los meses cuando más se importa. Esta característica desaparece en el año 2015, donde todos los años las importaciones resultaron menores a la producción nacional.

Figura 5: Unidades mensuales importadas y producidas 2010-2015.



Fuente: AEADE (2010-2015)

Elaboración: Los autores

4.1.2 POLÍTICAS TRIBUTARIAS APLICADAS EN EL SECTOR

Las cargas tributarias aplicadas al sector son aportadas por tres conceptos: ICE Vehículos (Impuesto a Consumos Especiales), FODINFA, y el Impuesto a la salida de divisas. El impuesto a la salida de divisas se mantiene como el monto más fuerte de recaudación durante todo el periodo de análisis, seguido por el FODINFA y el de menor peso, el ICE.

En el 2010, al menos el 78% (371.314,94 USD) provienen de los impuestos recaudados por salida de divisas, el 18% (91.438,10 USD) por el impuesto de FODINFA y el 10% (54.922,63 USD) por el Impuesto al Consumo Especial Vehículos.

Figura 6: Recaudación % según tipo de impuesto 2010.

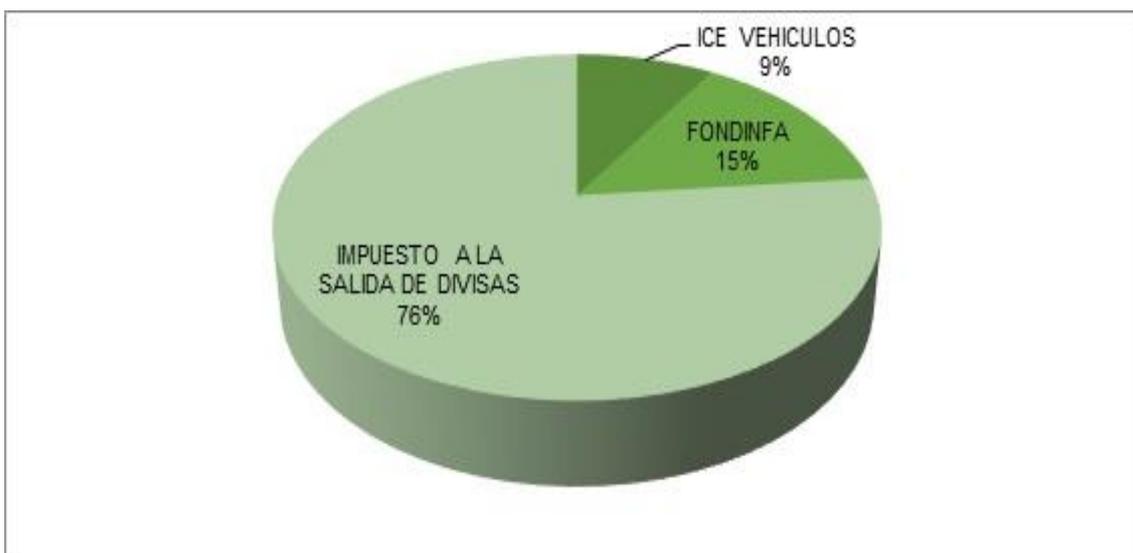


Fuente: SRI-SENAE (2010)

Elaboración: Los autores

Para el siguiente año, 2011, la proporción proveniente del impuesto por salida de divisas asciende al 76% (491.417,13 USD), mientras la participación del FODINFA e ICE Vehicular se reduce en 15% (93.894,15 USD) y 9% (55.979,60 USD) respectivamente.

Figura 7: Recaudación % según tipo de impuesto 2011.

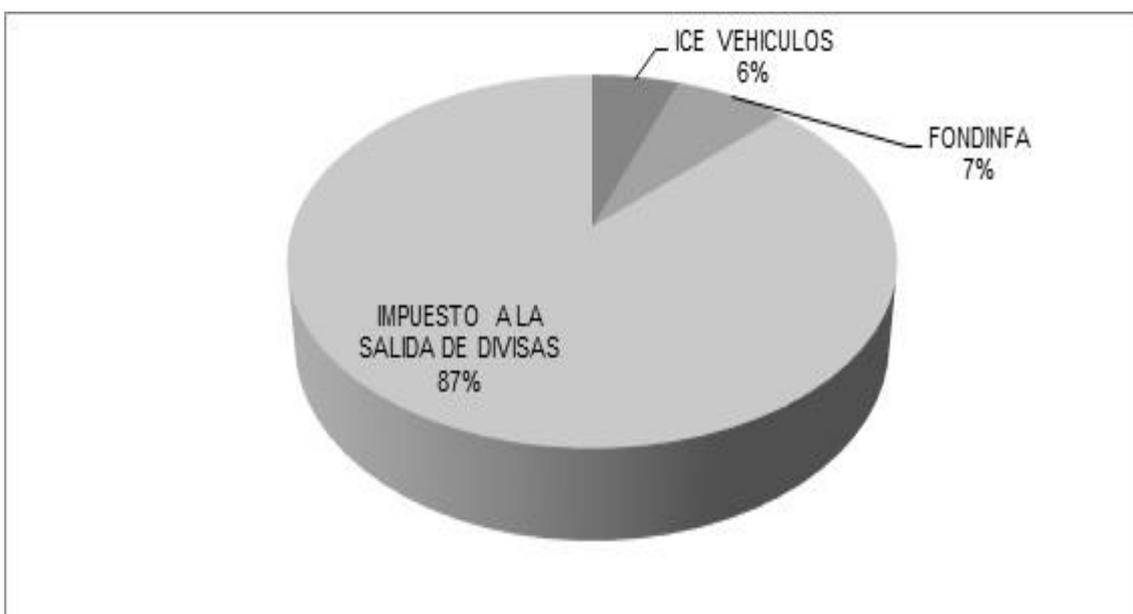


Fuente: SRI-SENAE (2011)

Elaboración: Los autores

En el 2012 la tendencia de crecimiento en el porcentaje de participación del impuesto por salida de divisas continúa ascendiendo alcanzando el 87% (1'159.590,49USD), mientras la ponderación del FONDINFA e ICE Vehicular se reduce por segundo año consecutivo a 7% (94.627,38 USD) y 6% (73.030,17USD), respectivamente.

Figura 8: Recaudación % según tipo de impuesto 2012.



Fuente: SRI-SENAE (2012)

Elaboración: Los autores

En el 2013, las participaciones porcentuales de todos los rubros se mantienen iguales al año anterior. El impuesto a la salida de divisas representa el 87% (1'224.592,01 USD) de la recaudación total, el FODINFA 7% (98.138,68 USD) y el ICE Vehicular el 6% (83.755,02 USD).

Figura 9: Recaudación % según tipo de impuesto 2013.

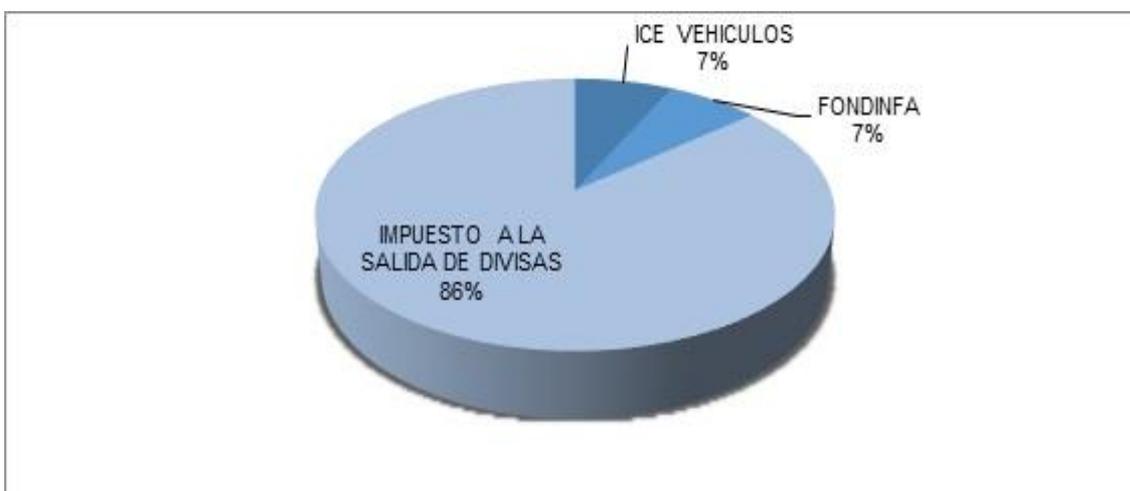


Fuente: SRI-SENAE (2012)

Elaboración: Los autores

Para el año 2014, la recaudación por origen del impuesto a salida de divisas sigue en aumento sin embargo su participación se ve reducida en un punto porcentual respecto al año anterior, 86% (1'259.689,84 USD), el FODINFA se mantiene en el 7% (99.444,02 USD) y el ICE Vehicular alcanza su punto máximo con 105.896,02 USD que representa el 7% de lo recaudado.

Figura 10: Recaudación % según tipo de impuesto 2014.

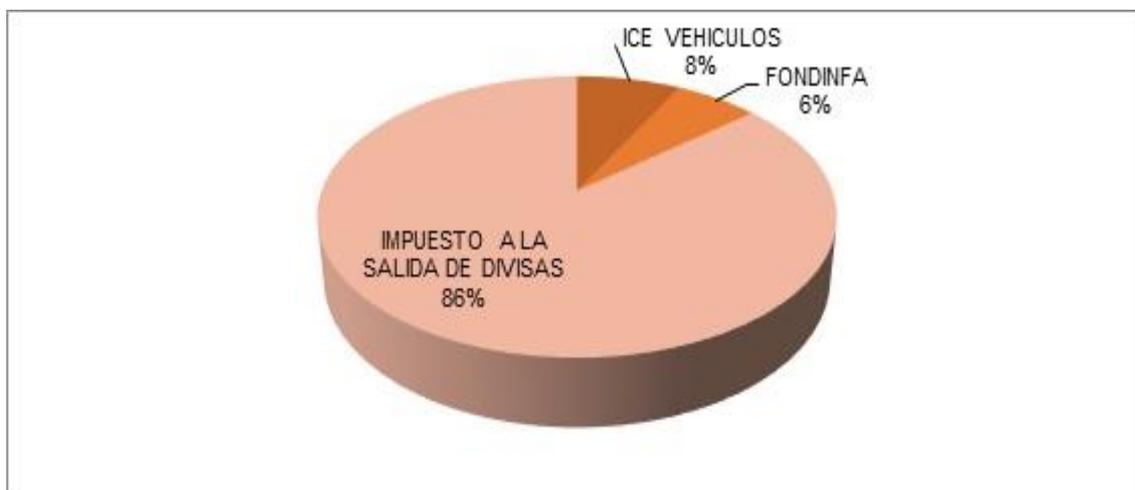


Fuente: SRI-SENAE (2014)

Elaboración: Los autores

En el año 2015 aunque el porcentaje de participación se mantiene constante 86% el monto recaudado se reduce a 1'093.977,17 USD. Lo mismo sucede con los otros dos rubros la recaudación por FODINFA con un 6% de participación se redujo a 78.878,50 USD y el ICE aunque aumentó su participación al 8% su monto se redujo a 98.050,34 USD.

Figura 11: Recaudación % según tipo de impuesto 2015.

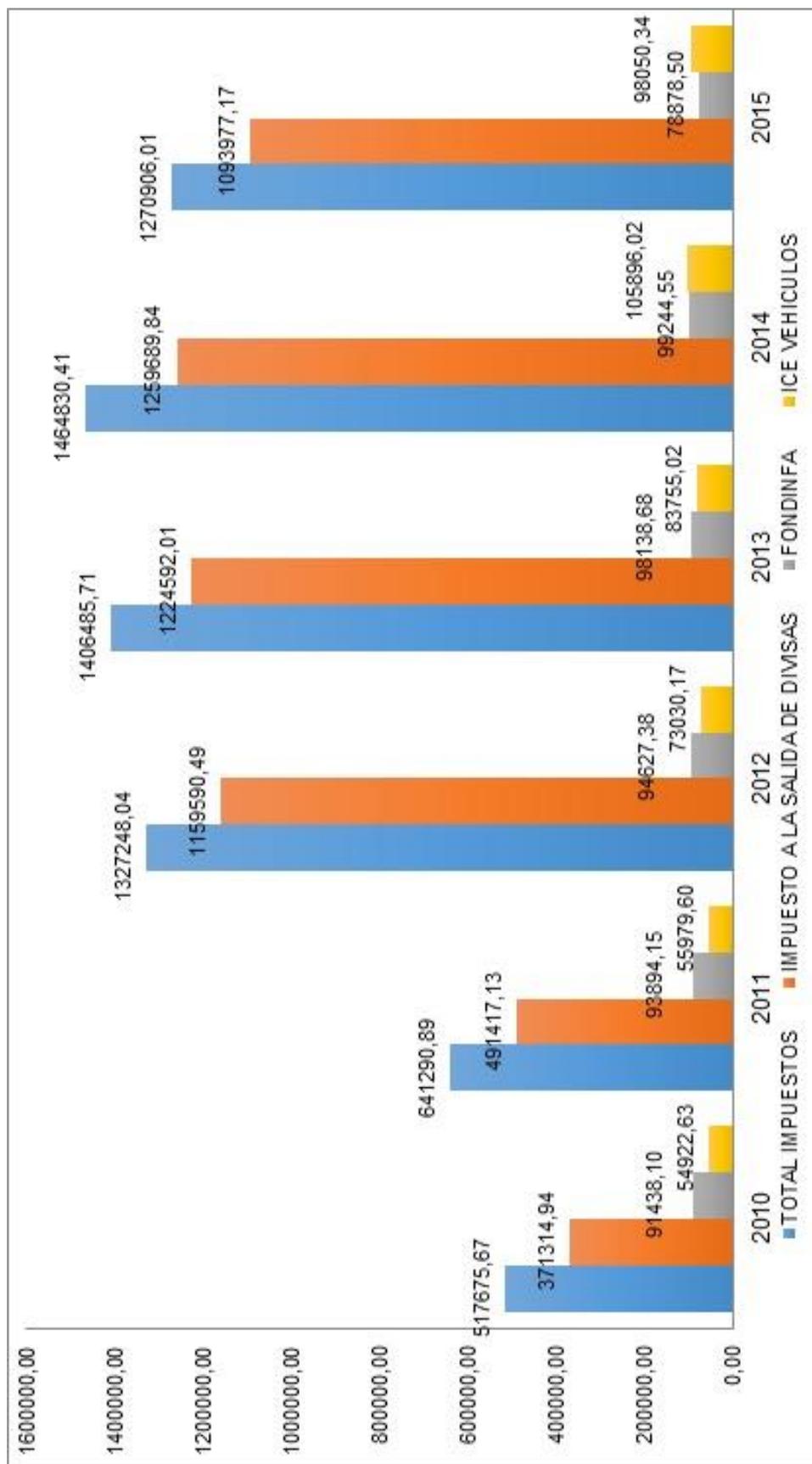


Fuente: SRI-SENAE (2015)

Elaboración: Los autores

Estos cambios anuales se resumen en la Figura 12. Donde se refleja la composición de la recaudación y su total. Destaca la reducción en todos los rubros en el último año.

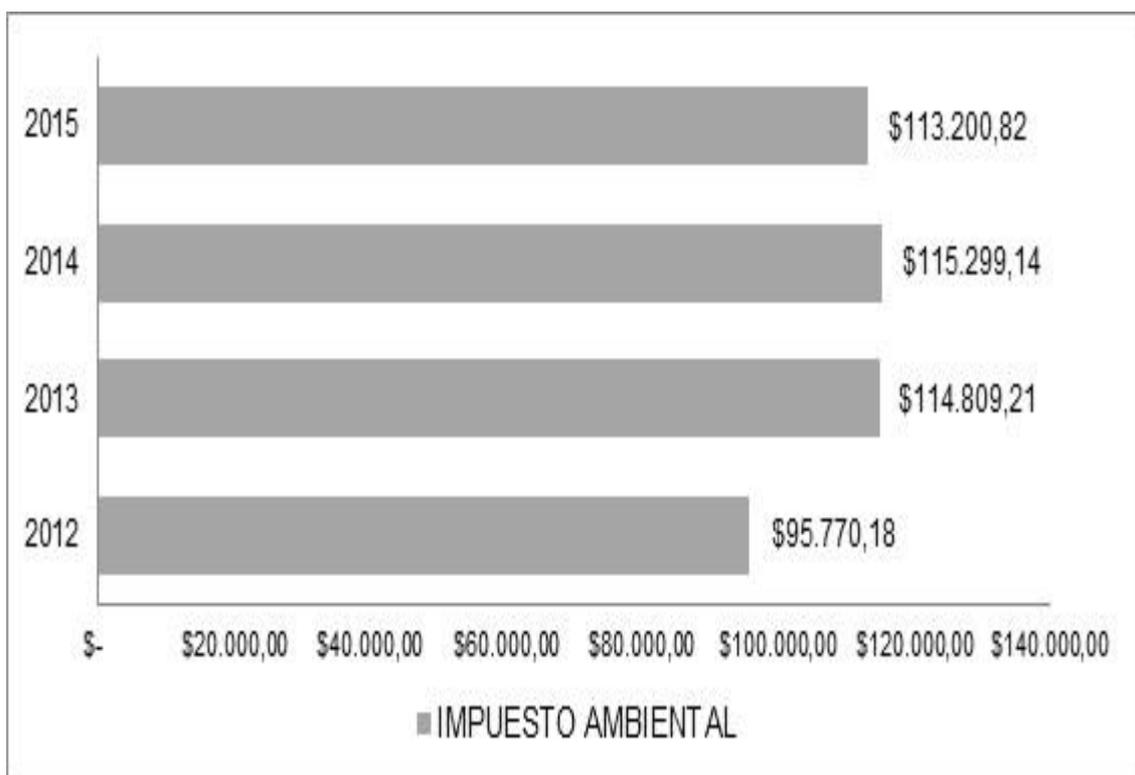
Figura 12: Monto anual en USD según tipo de impuesto.



Fuente: SRI-SENAE (2010-2015)
 Elaboración: Los autores

Otro impuesto que se carga al sector automotriz es el impuesto ambiental. Durante los años 2012 a 2014 la recaudación muestra un alza, sin embargo, el Estado pierde una fracción de este monto en 2015. Pues las otras cargas tributarias aplicadas al sector, reducirá el número de vehículos vendidos y usados por la industria y así también los tributos ambientales (Figura 13).

Figura 13: Impuesto ambiental 2012 - 2014.

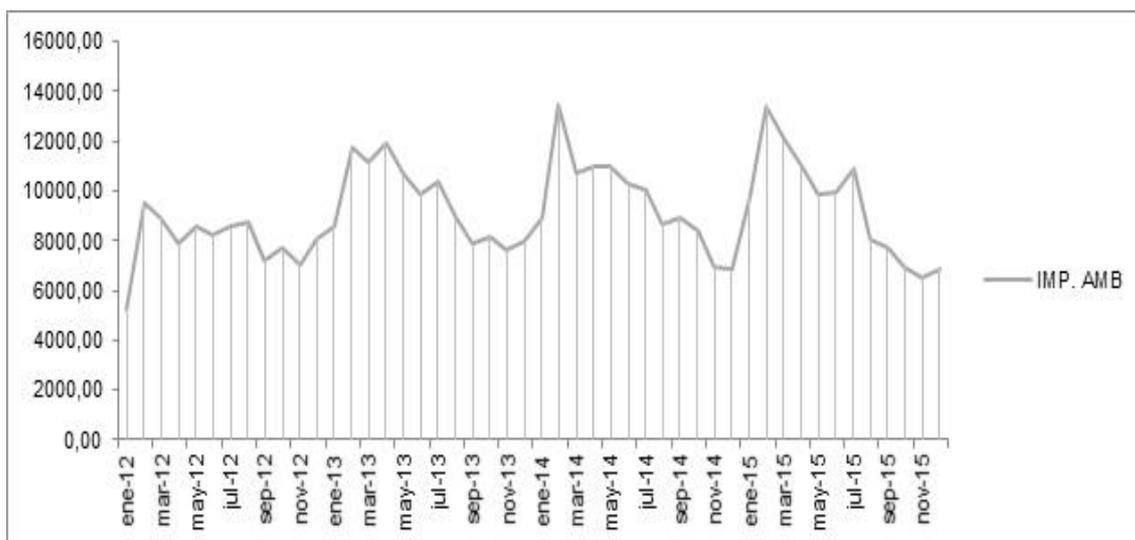


Fuente: SRI (2012-2014)

Elaboración: Los autores

Una característica de la recaudación de este tipo de tributos es su comportamiento estacional. El mes de mayor ingreso, por concepto del impuesto ambiental, para el Estado es febrero. Durante este mes el monto recaudado aumenta en al menos un 36% y en especial en los años 2012 y 2014 aumentaban en un 82% y 51% respectivamente. La Figura 14 muestra este comportamiento, los picos más altos se ubican en el febrero de cada año.

Figura 14: Recaudación tributaria mensual por impuesto ambiental.

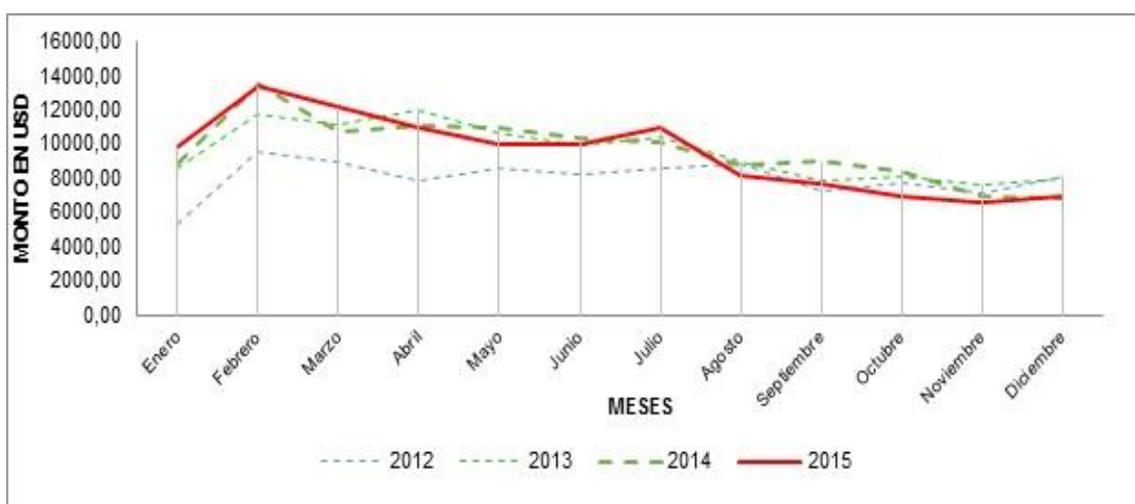


Fuente: SRI (2012-2015)

Elaboración: Los autores

Aunque la misma estacionalidad se presenta durante 2015, las variaciones son menores a sus años precedentes. Durante el 2015, el gobierno recauda menos, y el mes de febrero apenas alcanza los niveles del año anterior. A pesar de que marzo mantiene altos ingresos para el Estado los meses que le siguen mostrarán una tendencia decreciente – a excepción del mes de julio – hasta llegar a los meses donde las políticas tributarias y de salvaguardas fueron duras, en esos periodos los tributos caerán por debajo de los niveles de todos los meses pasados, alcanzando su nivel mínimo. (Figura 15)

Figura 15: Tendencia mensual de recaudación por impuestos ambientales 2012-2015.



Fuente: SRI (2012-2015)

Elaboración: Los autores

4.2 RESULTADOS DE ANÁLISIS CORRELACIONAL

La Tabla 6 muestra los resultados de la correlación entre las variables:

- Ventas totales automotores (unidades vendidos) (VTA)
- ICE vehículos (monto en USD) (ICE)
- Producción nacional (unidades ensambladas en el país) (PN)
- Importación de vehículos (unidades importadas) (IDV)
- Impuesto a la salida de divisas (monto en USD) (ISD)
- Índice de actividad económica (IAE)

Algunas de las correlaciones resultaron significativas a un nivel de confianza del 5% y otras a un nivel del 1%.

Destacan las correlaciones negativas entre las variables VTA, ICE, IDV e IAE. Debido a que el índice de Pearson es una medida de asociación y no determina una relación de causalidad entre las variables, las correlaciones calculadas se puede interpretar como:

- Una reducción en las importaciones de vehículos merma su volumen de ventas o que la caída en la venta de vehículos desmotiva la importación ($r = -0,417$).
- Un aumento en el ICE de vehículos desincentiva la venta de vehículos ($r = -0,281$).
- Una caída en la productividad o índice de actividad económica reduce la venta de vehículos o a su vez la reducción en el volumen de ventas de automotores desincentiva la productividad del sector automotriz ($r = -0,393$).

Así mismo, se observa una relación negativa entre las variables ICE, PN, ISD e IAC, se puede inferir que:

- El aumento en la producción nacional reduce las importaciones de vehículos y viceversa ($r = -0,402$).

- El impuesto a la salida de divisas reduce la productividad del sector o la caída de la productividad en el sector reducirá la recaudación por impuestos a salida de divisas ($r = -429$).
- El impuesto a la salida de divisas reduce la cantidad de automotores importados ($r = -0,544$).

Por el contrario, existe una relación positiva entre las variables PN, IDV y VTA. Es decir, las ventas totales se ven incentivadas por el aumento la producción nacional ($r = 0,592$) o las importaciones ($r = 0,727$). Recordando que no se puede establecer una relación causal entre las variables los mismos coeficientes pueden implicar que el aumento en las ventas de vehículos incentivaría el aumento en la producción nacional y en las importaciones de automotores.

Así mismo, destaca la asociación positiva de la variable tributaria ICE variable medida de productividad IAE. Un aumento en la productividad del sector aumenta el monto recaudado por ICE ($r = 0,669$), o el aumento en el monto recaudado por ICE provoca un incremento significativo en la productividad del Ecuador.

Tabla 6: Correlación Lineal De Pearson

	Ventas totales automotores	ICE vehículos	Producción nacional, ensamblaje	Índice de actividad económica	Importación de vehículos	Impuestos a salida de divisas
Ventas totales automotores	1	-0,281*	0,592**	-0,417**	0,727**	-0,393**
ICE vehículos	-0,281*	1	-0,295*	0,692**	-0,452**	0,669**
Producción nacional, ensamblaje	-0,393**	0,669*	1	0,560**	-0,402**	-0,252*
Índice de actividad económica	0,727**	0,692**	-0,402**	1	-0,252**	0,888**
Importación de vehículos	-0,417**	-0,452**	0,560**	-0,544**	1	-0,429**
Impuestos a salida de divisas	0,592**	-0,295**	-0,429*	0,888**	-0,544**	1

Elaboración: Los autores

*. La correlación es significativa en el nivel 0,05 (2 colas).

**. La correlación es significativa en el nivel 0,01 (2 colas).

4.3 RESULTADOS DE ANÁLISIS DE REGRESIÓN

4.3.1 ESPECIFICACIÓN DEL MODELO

$$VTA = f(ICE, S, IDV, PN, ISD, IAE)$$

$$VTA = \beta_0 + \beta_1 ICE + \alpha_1 S + \beta_2 IDV + \beta_3 PN + \beta_4 ISD + \beta_5 IAE + \mu$$

Donde:

VTA: Venta total de automotores (un.)

ICE: Impuesto Consumo Especiales de vehículos (USD)

S: Salvaguarda (1= mes aplicado medida de salvaguarda; 0 = mes sin salvaguarda)

IDV: Importación de vehículos (un.)

PN: Producción nacional, ensamblaje (un.)

ISD: Impuesto a la salida de divisas (USD)

IAE: Índice de Actividad Económica

Estimación del modelo

Tabla 7: Modelo lineal para ventas de automotores				
Variable dependiente:	Ventas totales automotores			
	R	0,852	R	0,726
Variables explicativas	Coefficiente	Error estándar	Valor crítico	P
Constante	-1885,328	2922,878	-,645	,521
ICE	-0,172	,084	2,039	,046
S	-2504,71	513,274	-4,880	,000
PN	0,335	,126	2,664	,010
IDV	0,444	,112	3,975	,000

ISD	-0,43	,010	-4,478	,000
IAE	67,87	21,931	3,095	,003
F	0,000000	Durbin-Watson		1,951

Elaboración: Los autores

Los resultados de la Tabla 7 muestran un efecto de negativo de las variables referentes a las políticas tributarias sobre el volumen de ventas de automotores. Se puede observar que:

- Por cada \$100 USD que se incremente en el monto de tributos por concepto de ICE se dejarán de vender aproximadamente 17 automóviles.
- Por cada \$100 USD que aumente el monto en tributos por concepto de salida de divisas, alrededor de 43 automotores no se venderán.
- En los meses donde se apliquen salvaguardas las ventas de vehículos se reducirán en aproximadamente 2505 unidades.

Por el contrario, las variables PN, IDV e IAE, tienen un efecto positivo sobre el nivel de ventas del sector.

- Por cada 100 unidades ensambladas en el país, alrededor de 33 unidades serán efectivamente vendidas en ese mes.
- Por cada 100 unidades importadas, 44 serán destinadas a la venta en el mes.
- Un aumento de un punto en el índice de productividad IAE significará un aumento de 63 unidades en el nivel de ventas de automotores.

4.4 PRUEBAS DE VALIDEZ DEL MODELO

4.4.1 PRUEBA DE DURBIN-WATSON

El resultado del estadístico “d” calculado se muestra en la Figura 2 ($d = 1,951$). Con

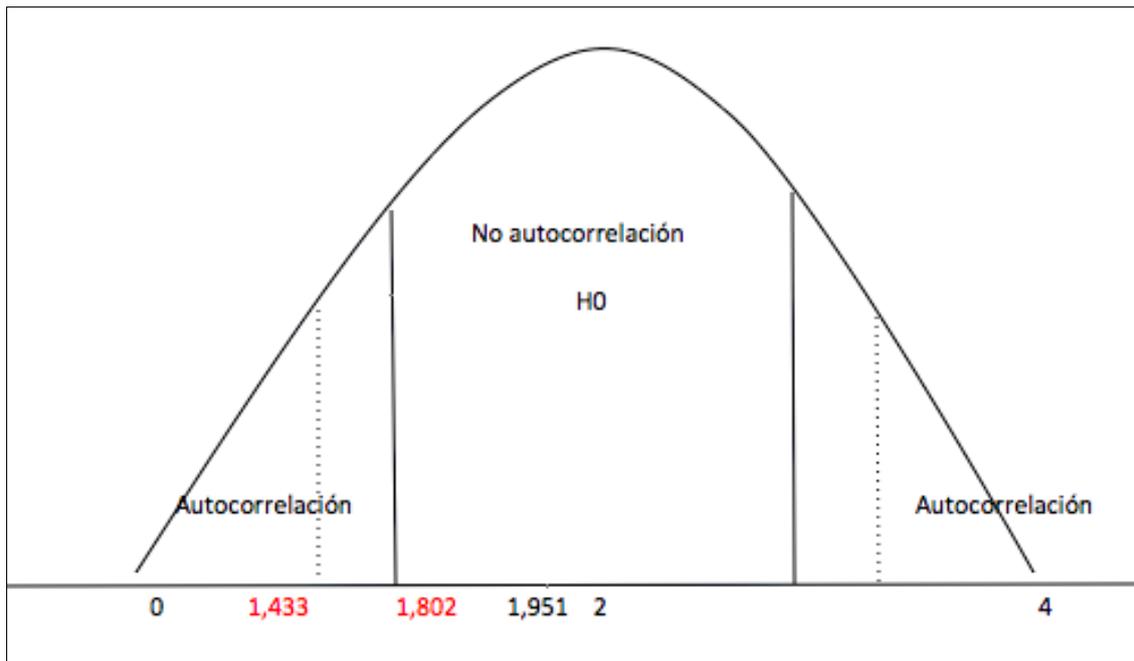
$$k = 6$$

Los d_l y d_u críticos según la figura de distribución Durbin-Watson se tiene

$$D_l = 1,433$$

$$D_u = 1,802$$

Figura 16: Distribución Durbin-Watson

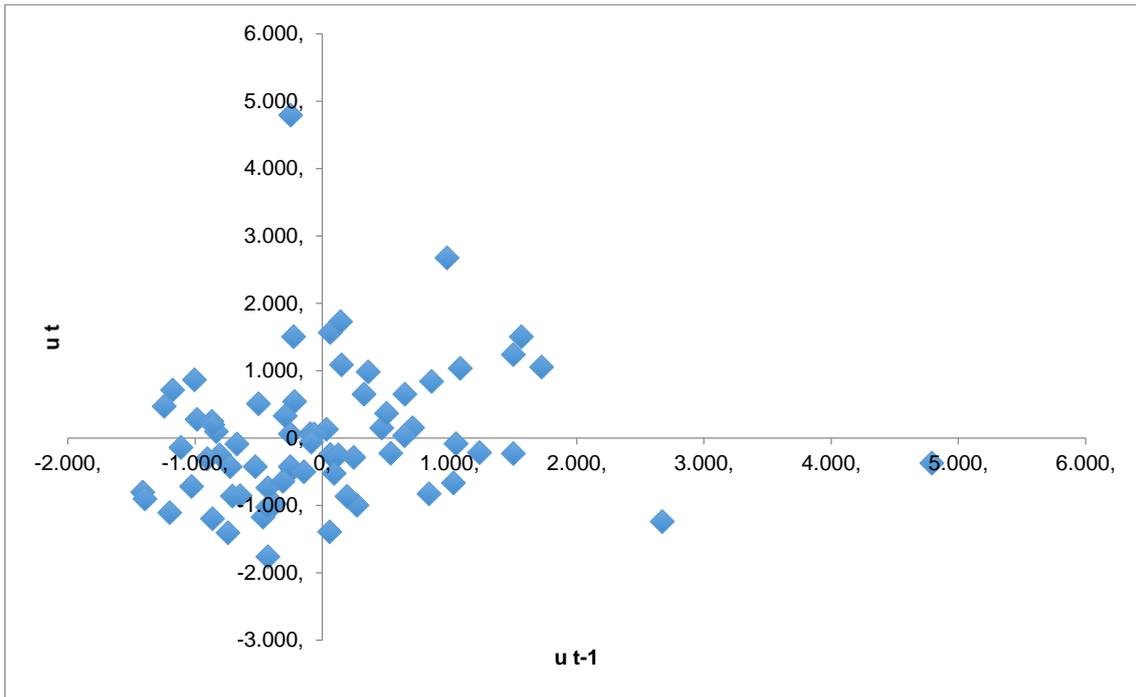


Elaboración: Los autores

4.4.2 GRÁFICA DE LAS PERTURBACIONES

Al graficar las perturbaciones con el eje y representando los residuos de la regresión y en el eje x los residuos de la regresión rezagados un periodo, se puede observar el comportamiento de las puntuaciones. Cuando los puntos presentan la forma de una función (cuadrática, lineal, etc.) se puede sospechar de autocorrelación. En este caso, las puntuaciones no persiguen ningún patrón o función por lo que corrobora el resultado de la anterior prueba, no existe autocorrelación.

Figura 17: Comportamiento de las puntuaciones



Elaboración: Los autores

4.5 PRUEBA DE MULTICOLINEALIDAD

Los resultados del VIF para cada variable se muestran en la tabla 8. Dado que ninguno supera las 10 unidades, se pueden considerar que no existen problemas graves de colinealidad.

Tabla 8: Prueba de Multicolinealidad

Variable	VIF
VTA	2,025
S	1,982
PN	1,651
IDV	2,284
ISD	5,800
IAE	6,548

Elaboración: Los autores

4.5.1 PRUEBA DE NORMALIDAD

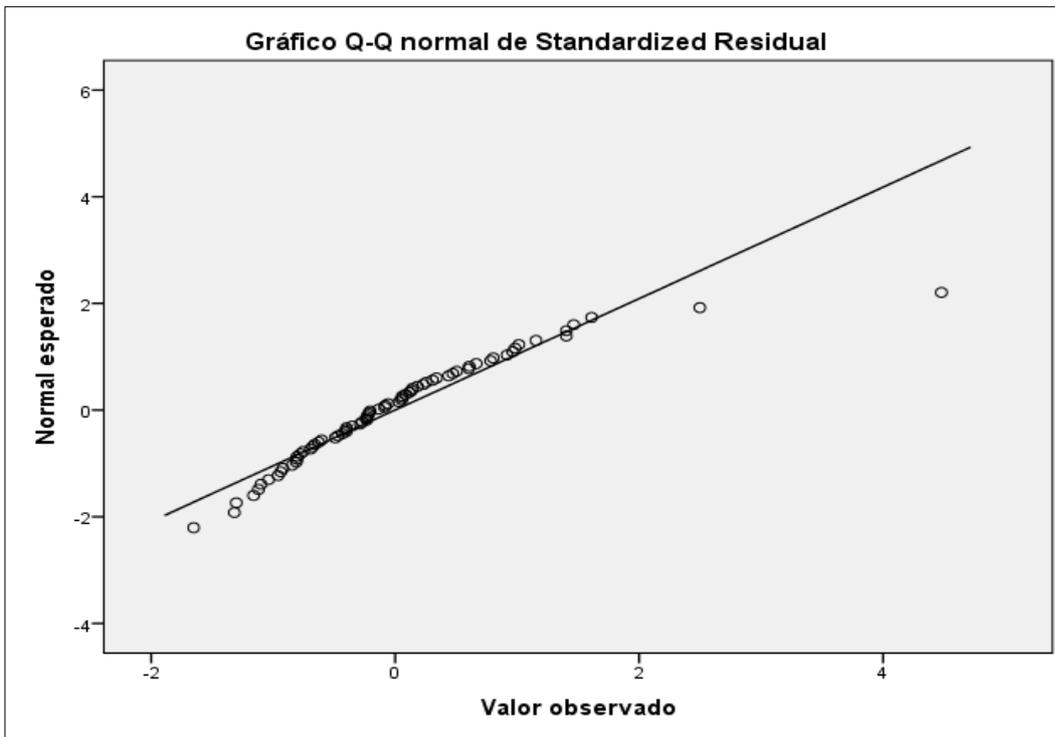
Los resultados de la prueba Kolmogorov-Smirnov se muestran en la tabla 9. A un nivel de significancia del 1%, se acepta la H_0 y se concluye que las perturbaciones del modelo siguen una distribución normal.

Tabla 9: Prueba de Kolmogorov-Smirnov para una muestra		
		Residuos estandarizados
N		72
Parámetros normales ^{a,b}	Media	,0000000
	Desviación estándar	,95681396
Máximas diferencias extremas	Absoluta	,108
	Positivo	,108
	Negativo	-,071
Estadístico de prueba		,108
Sig. asintótica (bilateral)		,038 ^c
<p>a. La distribución de prueba es normal.</p> <p>b. Se calcula a partir de datos.</p> <p>c. Corrección de significación de Lilliefors.</p>		

Elaboración: Los autores

Los resultados obtenidos con la prueba anterior se pueden corroborar con la gráfica de las perturbaciones estandarizadas. Cuanto más se alinean los errores a la tendencia mayor ajuste presentan a la distribución normal.

Figura 18: Perturbaciones Estandarizadas



Elaboración: Los autores

4.6 PRONÓSTICOS

4.6.1 PRONOSTICO 2016

Para el pronóstico 2016 se obtuvieron los datos de ventas desde 2010 hasta 2015. Se calculan las unidades para los meses del año 2016 a través del método suavización exponencial.

4.6.1.1 PRUEBA DE AJUSTE AL MÉTODO SUAVIZACIÓN EXPONENCIAL SIMPLE.

El resultado obtenido del modelo para la suavización exponencial parte de la ecuación:

$$S_t = 0.25S_{t-1} + (0.75)y_{t-1}$$

Con $\alpha=0.25$ calculado mediante iteración para minimizar el error típico de las observaciones.

A partir de la ecuación se obtiene las cantidades mensuales pronosticadas para los meses del año 2016, que en promedio serán 5307 mensuales y aproximadamente 63680 anuales. Esta cifra se acerca a la real del año 2016 la cual fue de 63555, lo que corrobora la factibilidad del uso del método de suavización para los datos.

La Figura 19 muestra el ajuste de la suavización a los datos reales.

Figura 19: Ajuste de suavización a los datos reales



Elaboración: Los autores

Además dado que la distribución de los datos tiene a la normal se puede considerar para el análisis no solo la predicción puntual sino también en los intervalos, así sumando el error típico de las observaciones tenemos que las ventas mensuales de automotores estarán entre 4834 a 5779, mientras las anuales se ubicaran en un valor entre 58008 a 69350 unidades.

Cabe resaltar que el pronóstico le da mayor peso a las observaciones recientes y menos a las más antiguas. Por lo que las unidades previstas están bajo el supuesto del mantenimiento de la mayoría de las políticas tributarias y salvaguardistas actuales. Este

contexto se mantuvo durante el año 2016 lo que explica la cercanía de la cifra anual pronosticada a la real.

El mismo método se utilizó para pronosticar las unidades importadas y las ensambladas en el país. En la predicción puntual se obtuvo que las unidades mensuales importadas se ubicaran en aproximadamente 2200 automotores. Mientras las unidades ensambladas en el país podrían alcanzar un valor de 2868 vehículos.

4.6.2 PRONÓSTICO 2017

Para el pronóstico 2017 se obtuvieron los datos de ventas desde 2010 hasta 2016. Se calculan las unidades para el mes de enero de 2017 y las unidades totales del mismo año a través de dos métodos: suavización exponencial de manera puntual y en intervalos; y el método de descomposición multiplicativo para crear tres escenarios un normal, pesimista y optimista. Además se comparan los dos resultados.

4.6.2.1 MÉTODO DE SUAVIZACIÓN EXPONENCIAL

4.6.2.1.1 UNIDADES MENSUALES

El factor de suavización es calculado por iteración para reducir el error al mínimo (71526.98) resultó igual a 0.26.

A partir de la ecuación

$$S_t = 0.26S_{t-1} + (0.74)y_{t-1}$$

Se obtiene el nivel de ventas de 6622 unidades para enero del 2017.

El ajuste del pronóstico a los datos observados se muestra en la Figura 20.

Figura 20: Ajuste del pronóstico 2017



Elaboración: Los autores

4.6.2.1.2 UNIDADES ANUALES

Para el pronóstico del valor anual en 2017 se suma las ventas de los meses para obtener datos anuales.

A partir de la ecuación

$$S_t = 0.26S_{t-1} + (0.74)y_{t-1}$$

Con un error de 47393.07 las unidades anuales totales pronosticadas para el 2017 son 70364 vehículos.

La Figura 21 muestra el ajuste de la suavización a los datos observados.

Figura 21: Ajuste de Suavización Exponencial

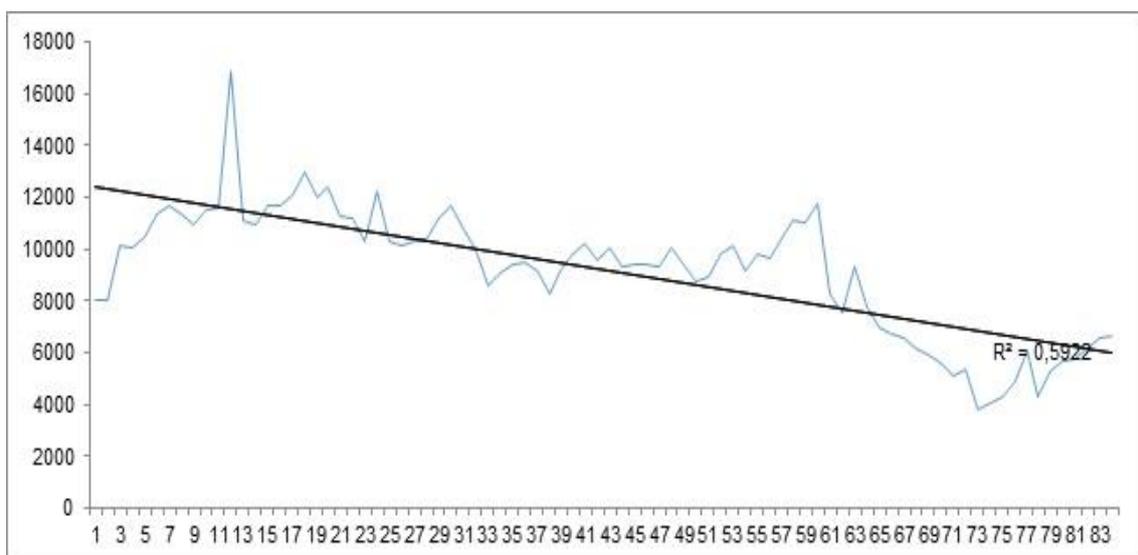


Elaboración: Los autores

4.6.2.2 MÉTODO DE DESCOMPOSICIÓN MULTIPLICATIVO: TRES ESCENARIOS PARA EL SECTOR AUTOMOTRIZ

Para el pronóstico de las ventas de vehículos se parte del análisis de la variable. La Figura 22 muestra el comportamiento de las variables, a partir de este, se identifica los factores que la componen. En este caso se observó un componente tendencial decreciente y un componente cíclico, característico de la aplicación de políticas económicas y otros factores exógenos.

Figura 22: Componente tendencial decreciente y cíclico



Elaboración: Los autores

Para el cálculo del componente tendencial se regresa la variable linealmente en función del tiempo

$$Ventas = f(tiempo)$$

Se obtiene la ecuación

$$Y = 12.469,8 - 77,09t$$

Donde

Y: unidades vendidas en el año t

t: tiempo

A partir de la ecuación se calcula el valor pronosticado (\hat{y}) para cada periodo t hasta diciembre 2016 con t = 84. Para pronosticar todos los meses del año 2017 se calcula a partir t = 85 hasta t=97. Se obtiene:

Para obtener el factor cíclico se divide cada valor observado para su valor pronosticado. Se obtiene los componentes cíclicos para cada periodo t con valores máximos y mínimos de 1,5035 y 0,56.

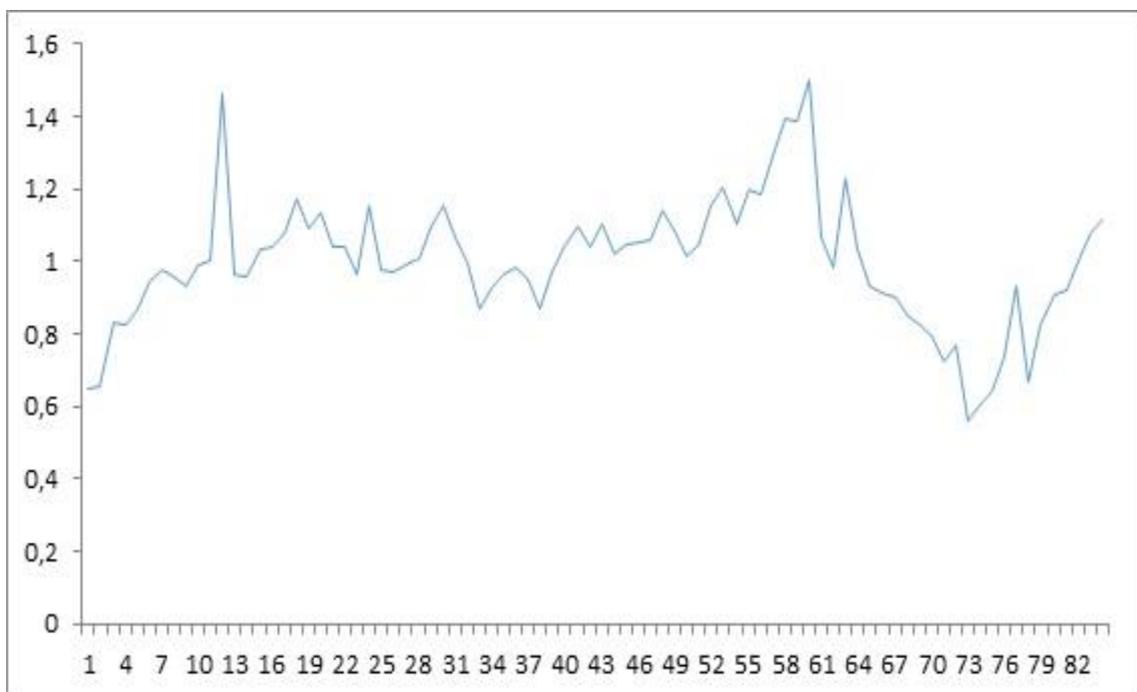
Estos valores se interpretan como:

- Durante el periodo t las ventas de automóviles se ubicaron al menos un 50,35% sobre la tendencia.
- Durante el periodo t las ventas automóviles se ubicaron al menos un 44% ($1 - 0,56$) por debajo de la tendencia.

Los valores mínimos y máximos ofrecen los componentes para el cálculo del pronóstico en escenarios pesimista y optimista.

El componente cíclico para el escenario normal es calculado a través de un pronóstico para la serie de factores cíclicos obtenidos anteriormente. De acuerdo a la Figura 23 los valores del factor no presentan estacionalidades ni tendencia por lo que se utiliza suavización exponencial para obtener el valor del factor desde el periodo $t=85$ hasta $t=9$.

Figura 23: Componente cíclico para el escenario normal



Elaboración: Los autores

Así, el valor pronosticado para un escenario normal del factor cíclico es igual a 1,10. Es decir, en un contexto normal, donde no se espera que las políticas cambien drásticamente, las ventas del sector automotriz se ubicarán un 10% por encima de la tendencia.

La Figura 24 muestra el ajuste de la suavización de la variable C (componente cíclico) a los datos observados o reales

Figura 24: Ajuste de Suavización de la variable C (componente cíclico)



Elaboración: Los autores

Multiplicando las unidades calculadas con la regresión por cada componente cíclico se obtiene el pronóstico para los tres escenarios durante todos los meses del año 2017.

Tabla 10: Pronostico para los tres escenarios

Tiempo	Escenarios		
	Pesimista	Normal	Optimista
ene-17	3010	5912	8062
feb-17	2868	5633	8449
mar-17	3093	6076	9114
abr-17	3130	6148	9223
may-17	3289	6460	9690
jun-17	3066	6023	9034
jul-17	3119	6126	9189
ago-17	3048	5988	8982
sep-17	2944	5784	8676
oct-17	2998	5889	8833
nov-17	2935	5766	8649
dic-17	3314	6510	9766
Total	36815	72315	107666

Elaboración: Los autores

CONCLUSIONES

El sector automotriz ecuatoriano se ha visto notablemente afectado por las medidas tomadas por el actual gobierno. Entre estas, las políticas tributarias y de salvaguardas son las que más han golpeado al sector.

Estos efectos son observables y medibles. En un primer acercamiento, la estadística descriptiva refleja las tendencias de declive en las ventas, importaciones y productividad del sector. Un primer resultado muestra que el sector, entorno a los años 2010-2015, se deteriora en un -8.08% anualmente. Como segundo resultado a saber, se observa que la composición de las ventas cambia en el último año, mientras en años anteriores las unidades importadas constituían la mayor parte de las ventas, en 2015, los papeles cambian, las unidades ensambladas en el país pasarán a tener el mayor porcentaje en ventas. Ambos resultados reflejan el hecho de que las medidas fiscales tomadas desmotivan en buen grado las importaciones.

Entre las políticas tributarias tomadas resaltan la consistente tendencia creciente del monto recaudado por impuesto a la salida de divisas, este en un inicio comprende el 72% de la recaudación total y alcanza el 86% en el 2015. Además, se mostró que en promedio el monto de recaudación crece en un 0.07% mensualmente.

En cambio, los tributos por impuesto ambiental presentaron una tendencia decreciente. En 2015, toman valores mínimos, los más bajos de todo el periodo estudiado.

De manera más profunda, la estadística inferencial logró obtener conclusiones más específicas sobre el sector. En primer lugar, las correlaciones significativas destacaron la pertinencia de variables tributarias como el ICE a los vehículos y el impuesto a la salida de divisas.

Los otros tipos de impuestos no resultaron significativos. Así mismo, variables sobre productividad describen muy bien al sector, tales como la producción nacional, la importación y el índice de productividad.

Continuando con este tipo de análisis, el modelo econométrico planteado logró ofrecer resultados más detallados del impacto de cada variable sobre el nivel de ventas. El

aumento de 100 dólares en el monto de tributos por impuesto de ICE Vehicular y salida de divisas reduciría al menos en 17 y 43 unidades el nivel de ventas respectivamente. Sin embargo, el mayor efecto se observa en la aplicación de salvaguardas, en los meses donde se aplica esta medida las ventas se reducirán en promedio 2505 unidades mensuales.

Por el contrario, la producción, la importación y el índice de productividad incentiva la venta de vehículos.

Finalmente, entre otros métodos pertinentes aplicados, el pronóstico muy acertado de 63.680 unidades vendidas para el 2016 mostró que los datos se adaptan muy bien al método de suavización exponencial, debido a que la cifra real vendida fue de 63.555 automotores, muy cercana al pronóstico.

Siendo así, a partir del mismo punto se pronosticó la importación y producción para el 2016, éstas estarán cerca de las 2200 y 2868 unidades mensuales respectivamente.

Una característica destacable en los datos es su comprobada distribución normal y su aleatoriedad, no existe estacionalidad, esta es una de las razones por la cual el método de suavización fue usado. El cumplimiento del concepto de normalidad asevera la validez del pronóstico y permite el uso confiable de intervalos en lugar de solo el valor puntual mencionado el párrafo anterior.

Siendo así se espera que las ventas de vehículos se ubiquen en algún valor entre 4834 a 5779 unidades mensuales, y 58008 a 69350 anuales.

Al probar el ajuste del método de suavización al valor real, se pronosticó las unidades de venta para enero del 2017, las cuales se estiman que serán aproximadamente 6622 cifra comparable con el pronóstico mediante descomposición multiplicativa la cual resultó igual a 6511 unidades en un escenario normal, 3304 pesimista y hasta 8896 en un escenario optimista.

Finalmente, a partir de datos anuales se pronostica el nivel de ventas de todo el año 2017, el método de suavización exponencial vuelve a mostrar su eficacia y ajuste a los datos, augurando que al menos 70364 unidades serán vendidas, cifra que se acerca al pronóstico

de la AEADE, que sugiere que las ventas totales del sector para este año se ubicarán alrededor de las setenta mil unidades. Bajo el enfoque multiplicativo tenemos que en un escenario optimista se venderían 107666 unidades y en un escenario pesimista se venderían 36815 unidades.

En conclusión, se confirma la hipótesis planteada en este estudio que el sector automotriz se ha visto afectado de forma negativa por políticas tributarias y de salvaguardas. Pero no se puede afirmar que su abolición total sea lo más factible pues como se observa en el 2015 la producción nacional de automotores logró aumentar su porcentaje de participación en ventas.

RECOMENDACIONES

Habiendo sido comprobable los efectos de las políticas tributarias en el sector automotriz se recomienda a Instituciones públicas como el Servicio de Rentas Internas, Comité de Comercio Exterior y el Servicio Nacional de Aduana para que en sus futuras investigaciones se enfoquen de manera más específica a los factores que motivan la venta de automotores ensamblados en el país, seguramente las mismas variables están involucradas.

Sin embargo, dichas políticas y medidas son dignas de crítica y análisis, sobre todo sobre la dureza y tiempo de aplicación. El gobierno debería llevar a cabo un estudio más exhaustivo de cuán multiplicador es el efecto de las medidas que toma, cuánto es el tiempo adecuado para mantenerlas, cuál debería ser el arancel, tasa, impuesto y cuáles o qué tipos de vehículos deben ser cargados con estas.

Los mismos parámetros deben ser considerados al momento de suprimir las medidas tomadas, el retiro de salvaguardas deberá ser de manera gradual, pues no se puede ignorar el resto de políticas cambiarias y contextos económicos de otros países poniendo en riesgo la competitividad de los productos nacionales y la salida excesiva de divisas.

Por el contrario, el mantenimiento de salvaguardas y demás impuestos solo lograrían deprimir aún más el sector, estragos que ya se han venido notando un año atrás. Así, el gobierno tiene la obligación de evaluar de manera más acertada los planes sobre sus políticas futuras en vistas de aplicar una medida equilibrada y generosa en los dos contextos antes mencionados.

Las deficiencias de ese análisis explican los cambios bruscos en los niveles de venta, producción e importación del sector. Estos, tiene repercusiones fuertes tanto en agentes microeconómicos como macroeconómicos, desde consumidores y hogares hasta empresas del mismo sector y en otras de sectores complementarios.

Las medidas arancelarias aplicadas al sector automotriz sirvieron para proteger al productor nacional. Por lo tanto, estas salvaguardias si se las quita deberían de ser gradualmente no de golpe debido a que deja desprotegido al oferente nacional.

BIBLIOGRAFIA

Macías, M. (2015). *Las políticas tributarias y su incidencia en la equidad social y la distribución de la riqueza en Ecuador. Período 2007 – 2014* (Trabajo de Grado Inédito). Universidad de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador. Recuperado de : <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/12020/1/Ma.%20Catalina%20Macías%20-%20Tesis%20Maestría%20en%20Tributación%20y%20Finanzas%20-%20Las%20políticas%20tributarias%20y%20su%20incidencia%20en%20la%20Equidad%20~1.pdf>

Universidad Técnica De Ambato, Lennyn Vascones (2010). *Gestión Tributaria*. Recuperado de: <https://lvasconez.wikispaces.com/file/view/GESTI%C3%93N+TRIBUTARIA.doc>

Diario El Comercio (2015). Economía: *Un panorama de petróleo a la baja afectará el Presupuesto del 2016*. Recuperado de: <http://www.elcomercio.com/actualidad/panorama-petroleo-presupuesto-ecuador-economia.html>

Carrera, J (4 de Febrero 2015). *El Petróleo cae y complica la economía de Ecuador este 2015*. Diario El Universo. Recuperado de: <http://www.eluniverso.com/noticias/2015/01/04/nota/4396261/petroleo-cae-complica-economia-este-2015>

Diario El Universo (15 de Agosto 2015). *A caída del Petróleo se suman Devaluaciones*. Recuperado de: <http://www.eluniverso.com/noticias/2015/08/15/nota/5068205/caida-petroleo-se-suman-devaluaciones>

Instituto Ecuatoriano de Estadísticas y Censos, Infoeconomía (2012). *Análisis Sectorial: Guayas y Pichincha lideran el mercado del Sector Automotriz en Ecuador*. Recuperado de: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/wp-content/descargas/Infoeconomia/info7.pdf>

Diario La Hora (2016). *2016 Pinta mal para la producción de vehículos*. Recuperado de:

http://lahora.com.ec/index.php/movil/noticia/1101958325/2016_pinta_mal_para_la_produccion_de_vehiculos.html

Diario El Comercio (2016). *La industria automotriz registra 908 plazas de trabajo menos*. Recuperado de:

<http://www.elcomercio.com/actualidad/industriaautomotriz-empleos-produccion-ventas.html>

Ekosnegocios (2015). *Perspectivas Económicas 2015*. Recuperado de:

<http://www.ekosnegocios.com/negocios/m/verArticulo.aspx?idart=5094&c=1>

Diario El Comercio (2015). *El Transporte Pesado se Redujo en 2015*. Recuperado de:

<http://www.elcomercio.com/actualidad/transportepesado-oferta-demanda-petroleo-costos.html>

Diario El Universo (2015). *Vehículos en Ecuador, más caros que en Países Vecinos*.

Recuperado de:

<http://www.eluniverso.com/noticias/2015/01/21/nota/4463226/vehiculos-ecuador-mas-caros-que-paises-vecinos>

Pinto, C. (2014). *Efectos de las Restricciones Arancelarias a las Importaciones de Vehículos en CKD y CBU en el Ecuador*. Recuperado de:

http://repositorio.ute.edu.ec/bitstream/123456789/6825/1/59124_1.pdf

Gonzales, V. (Miércoles 16 Octubre 2013). *La Industria Automotriz ante la reforma*

fiscal. El Universal. Recuperado de: <http://archivo.eluniversal.com.mx/finanzas-cartera/2013/impreso/la-industria-automotriz-ante-la-reforma-fiscal-105640.html>

El Tiempo (2016). *Lo que trae la reforma tributaria para los Carros, Aumento de Iva para carros nuevos y Autopartes*. Recuperado de:

<http://www.motor.com.co/actualidad/industria/trae-reforma-tributaria-carros/27615>

Asociación Colombiana de Vehículos Automotores (2016). *ANDEMOS analiza los principales puntos de la reforma tributaria que afectan al sector automotor*.

Recuperado de: <http://www.andemos.org/index.php/2016/11/08/andemos-analiza-los-principales-puntos-de-la-reforma-tributaria-que-afectan-al-sector-automotor/>

- Ronderos, C. (2014). *Proteccionismo de la Industria Automotriz Colombiana*. *Forum Empresarial*. 19.1, 21-52. Recuperado de:
<http://www.redalyc.org/pdf/631/63131784002.pdf>
- Twenergy (2013). Colombia Reduce los aranceles a Vehículos Eléctricos e Híbridos. Recuperado de: <https://twenergy.com/co/a/colombia-reduce-los-aranceles-a-los-vehiculos-electricos-e-hibridos-989>
- Hachig, C. (2012). *Régimen Impositivo Simplificado Ecuatoriano (RISE): Su Impacto en la administración tributaria Ecuatoriana (Análisis del Periodo Agosto de 2008-Diciembre de 2010)* (Trabajo de grado inédito). Pontificia Universidad Católica del Ecuador, Quito, Ecuador.
Recuperado de: <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/5427/T-PUCE-5655.pdf?sequence=1>
- Amasifuen, I. W., Carrero, O., Delgado, E., Díaz, J., García, Marco., Vásquez, Jhoao., (2014). La política tributaria. Universidad Nacional de San Martín-Tarapoto-Perú
Recuperado de: <http://es.slideshare.net/obercarreroflores/politica-tributaria-del-peru>
- Tello, C. y Domínguez, H. (2010). Sobre la Reforma Tributaria en México. *Revista Scielo*. Vol.7, N.-21. pp. 37-56. Universidad Central Autónoma de México-Ciudad de México-México
Recuperado de: http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1665-952X2010000300003
- Arias, L. (2011). Política Tributaria para el 2011-2016. *Consortio de Investigación Económica y Social*, 5-50.
Recuperado de:
<http://www.cies.org.pe/sites/default/files/investigaciones/politicatributariadocum ento.pdf>
- Costa, C. (2014). Los efectos económicos de los impuestos. Recuperado de

<http://www.ciat.org/index.php/es/blog/item/291-efectos-economicos-de-los-impuestos.html?tmpl=component&print=1>

Llopis, J. (2010). El arancel integrado comunitario. *Revista d'innovació educativa*. N.-4. Pp.59-64. Univesitat de València-Valencia-España

Recuperado de : <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=349532300009>

Salvador, H. (2000). *Comercio Internacional I*. (4a. ed.). México: Limusa.

Lerma, A., y Márquez Castro, E. (2010). *Comercio y Marketing internacional*. México: Cengage Learning.

Carbaugh, R. (2009). *Economía Internacional*. (12a. ed.). Washington: Cengage Learning.

Miramontes, H. (2011). SCJN: Diferenciación entre fines fiscales y extrafiscales de las contribuciones. *Dofiscal*, 49-52.

Recuperado de: https://www.miramontes.mx/cms_uploads/pp15.1211.-scjn.-fines-fiscales-y-extrafiscales-de-las-contribuciones_20150114_925.pdf

Servicio de Rentas Internas (2013). *Matriz: Incentivos y beneficios*. Recuperado de: <http://www.sri.gob.ec/web/guest/incentivos-y-beneficios>

Cabezas, M. (2010). *Análisis de los efectos económicos en los impuestos en el Ecuador* (Trabajo de grado inédito). Universidad Técnica Particular de Loja, Loja, Ecuador.

Recuperado de:

<http://dspace.utpl.edu.ec/bitstream/123456789/4852/1/Efectos%20Economicos%20de%20los%20Impuestos%20en%20el%20Ecuador.pdf>

Tejena, V. y Merchan, S. (2014). *Análisis de la recaudación de impuestos y su impacto en los ingresos totales de la economía del Ecuador periodo 2000-2013* (Trabajo de grado inédito). Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador.

Recuperado de: <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/2697/1/T-UCSG-PRE-ECO-CECO-30.pdf>

Carrillo, J. (2014). *Restricciones a las importaciones de vehículos y su impacto en la recaudación de iva e ice a las importaciones*, periodo 2010 – 2012 (Trabajo inédito de maestría). Universidad de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador.

Benalcázar Monteros, C y Ruiz, F. (2013). *El impuesto a los consumos especiales (I.C.E) de cigarrillos y cervezas, análisis de las principales reformas tributarias y su incidencia a nivel socioeconómico en el cantón Quito durante el periodo 2007-2012* (Trabajo de grado inédito). Universidad Politécnica Salesiana, Quito, Ecuador.

Naula Peralta, R y Reyes, G. (2013). *Análisis del impuesto a la salida de divisas y sus diferentes reformas tributarias* (Trabajo de grado inédito). Universidad de Cuenca, Cuenca, Ecuador.

Mosquera, P. (2012). *Análisis e Impacto de los Impuestos Implementados, Salidas de Divisas y Activos en el Exterior, al Sector Financiero del País* (Trabajo de grado inédito). Universidad Central del Ecuador, Quito, Ecuador.

Recuperado de: <http://www.dspace.uce.edu.ec:8080/bitstream/25000/330/1/T-UCE-0003-11.pdf>

Universidad Autonoma del Estado de Mexico (2015). Principios Tributarios. *Principios Doctrinarios*. Recuperado de http://catarina.udlap.mx/u_dl_a/tales/documentos/ledf/blasio_m_re/capitulo2.pdf

Rivero, L. M. (2007). *Las políticas fiscales y su impacto en el bienestar social de la población Venezolana. Un análisis desde el paradigma crítico* (Tesis de doctorado).

Recuperado de: <http://www.eumed.net/tesis-doctorales/2010/lmr/Teoria%20Tributaria%20de%20David%20Ricardo.htm>

Chiñas, C. (2003). De Adam Smith a List, ¿Del Libre Comercio al Proteccionismo?.
Aportes. Vol. VIII, N.-024. Pp. 103-113. Benemérita Universidad Autónoma de
Puebla-Puebla-Mexico

Recuperado de: <http://www.redalyc.org/pdf/376/37602407.pdf>

Spencer, M. (1993). *Economía Contemporánea*. (3a. ed.). Barcelona: Reverte.

Baldeón, E. (2012). *Análisis de las causas que determinaron el Comportamiento del
Producto Interno Bruto en el Ecuador entre los años 2005-2009* (Trabajo de
grado inédito). Universidad Politécnica Salesiana, Quito, Ecuador.

Recuperado de: [http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/3999/1/UPS-
QT03071.pdf](http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/3999/1/UPS-
QT03071.pdf)

Enciclopedia Jurídica Online (2015). *Concepto de Vehículos Motorizados*. Recuperado
de: <http://chile.leyderecho.org/vehiculos-motorizados/>

Giler, G., Lopez, E., y Vargas, M. (2011). Análisis de la aplicación de barreras
arancelarias a las importaciones ecuatorianas: caso textil y calzado. *Centro de
Investigación Científica y Tecnológica*, 1-10.

Recuperado de:

[https://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/13313/1/Resumen%20de
%20tesis.pdf](https://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/13313/1/Resumen%20de
%20tesis.pdf)

Quiroz, L. (2012). Introducción a las medidas proteccionistas y sus ventajas: La
competitividad en el Comercio Internacional. *Proyecto académico de la facultad
de Economía*

Recuperado de: [http://www.puce.edu.ec/economia/efi/index.php/economia-
internacional/14-competitividad/17-introduccion-a-las-medidas-proteccionistas-
y-sus-ventajas](http://www.puce.edu.ec/economia/efi/index.php/economia-
internacional/14-competitividad/17-introduccion-a-las-medidas-proteccionistas-
y-sus-ventajas)

Cuesta, J y Gongora, S. (2014). Análisis Crítico de la Recaudación y Composición
Tributaria en Ecuador 2007-2012. *Revista Politecnica*, 34(1), 1-10.

Recuperado de:

www.revistapolitecnica.epn.edu.ec/ojs2/index.php/revista_politecnica2/article/.../pdf

Mendoza, V., Navarrete, C., y Rivadeneira, I. (2015). Impacto en el Sector Automotriz y en la Recaudación de Servicios de Rentas Internas (SRI), del incremento en las tarifas del Impuesto al Consumo Especial (ICE) a los vehículos, en la Ley de Equidad (Trabajo de grado inédito). Escuela Superior Politécnica del Litoral, Guayaquil, Ecuador.

Recuperado de: <http://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/2529/1/4999.pdf>

Ecuador (Departamento de Normativa Jurídica). Dirección Nacional Jurídica. *Artículo 82.* (17, noviembre, 2004). *Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno-LORTI.* Registro Oficial Suplemento 463, pp. 1-121.

Recuperado de: www.sri.gob.ec/BibliotecaPortlet/descargar/cbac1cfa-7546.../20151228+LRTI.pdf

Ecuador. Asamblea Nacional de la República del Ecuador. *Artículo 300.* (20, octubre, 2008). Constitución de la República del Ecuador. *Publicada en el Registro Oficial 449*, pp. 1-2016.

Recuperado de:

http://www.asambleanacional.gob.ec/sites/default/files/documents/old/constitucion_de_bolsillo.pdf

Ecuador (Departamento de Normativa Jurídica). Dirección Nacional Jurídica. *Artículo 13 de Ley 00.* (24, noviembre, 2011). *Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno-LORTI.* Registro Oficial Suplemento 583, pp. 1-121.

Recuperado de: www.sri.gob.ec/BibliotecaPortlet/descargar/cbac1cfa-7546.../20151228+LRTI.pdf

Flores Cevallos, L. y Iza, N. (2015). *El Impacto a la Salida de Divisas y su Impacto Económico y Financiero en el sector Importador del Ecuador Periodo 2007 al*

2013 (Tesis inédita de maestría). Escuela Superior Politécnica del Litoral, Guayaquil, Ecuador.

Recuperado de:

<http://www.dspace.espol.edu.ec/xmlui/bitstream/handle/123456789/34952/D-CSH156.pdf?sequence=-1>

Ecuador (Departamento de Normativa Jurídica). Dirección Nacional Jurídica. *Artículo 155*. (30, noviembre, 2007). *Ley Reformatoria para la equidad tributaria en el Ecuador*, pp. 1-16.

Recuperado de: <http://www.sri.gob.ec/BibliotecaPortlet/descargar/e95564e6-f521-4dd1-9e36-d7436cc0ddbf/LEY+REFORMATORIA+PARA+LA+EQUIDAD+TRIBUTARIA+EN+EL+ECUADOR.pdf>

Ambrosí Mosquera, R. y Galarza, P. (2013). *Análisis de la Aplicación del Impuesto a la Salida de Divisas en las Importaciones del Sector Automotriz de la ciudad de Cuenca, Año 2012* (Trabajo de grado inédito). Universidad de Cuenca, Cuenca, Ecuador.

Recuperado de: <http://dspace.ucuenca.edu.ec/bitstream/123456789/4046/1/TESIS.pdf>

Jacome, C. (2014). *Proteccionismo en el Ecuador. Proyecto académico de la facultad de Economía*

Recuperado de: <http://www.puce.edu.ec/economia/efi/index.php/economia-internacional/14-competitividad/201-proteccionismo-en-el-ecuador>

Ecuador (Departamento de Normativa Jurídica). Dirección Nacional Jurídica. *Artículo 1*. (9, mayo, 2001). *Ley de Reforma Tributaria*. Registro Oficial Suplemento 325, pp. 1-16.

Recuperado de: <http://www.sri.gob.ec/BibliotecaPortlet/descargar/9feef866-66d4-4072-8d4c-eb7b263b648a/160429+Ley+de+Reforma+Tributaria.pdf>

Pardo, M. (2015). *Incidencia Tributaria del Sector Automotriz sobre la demanda de Vehículos en el Ecuador durante el Periodo 2009-2012* (Trabajo de grado inédito). Universidad Católica de Santiago de Guayaquil, Guayaquil, Ecuador.

Recuperado de: <http://repositorio.ucsg.edu.ec/bitstream/3317/4079/1/T-UCSG-PRE-ECO-CECO-55.pdf>

Comité de Comercio Exterior, Resolución 65 (2012).

Recuperado de: <http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/RESOLUCION-65.pdf>

Comité de Comercio Exterior, Resolución 66 (2012).

Recuperado de: <http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/RESOLUCION-66.pdf>

Ecuador. Asamblea Nacional de la República del Ecuador. *Artículo 2.* (26, junio, 2012). Ley Orgánica para la Regulación de los Créditos para Vivienda y Vehículos. *Publicada en el Registro Oficial 732*, pp. 1-3.

Recuperado de: http://www.aebe.com.ec/data/files/Inf2do_DebateLeyHipotecas.pdf

Hernández, R., Fernández, C., y Baptista Pilar, L. (2010). *Metodología de la investigación*. México: McGraw-Hill.

Recuperado de:

https://www.esup.edu.pe/descargas/dep_investigacion/Metodologia%20de%20la%20investigaci%C3%B3n%205ta%20Edici%C3%B3n.pdf

Flores, S., Benítez, L. (2012). *Formación Profesional en las Ciencias Sociales*. México: Dirección General de Escuelas Preparatorias.

Bowerman, B. L., O'Connell, R. T., & Koehler, A. B. (2005). Forecasting. *Time Series, and Regression: An Applied Approach. Fourth Edition Belmont, CA: Thomson Brooks/Cole.*

Briones, G. (2002). *Epistemología y teoría de las ciencias sociales y de la educación*. Trillas.

- O'Connell, R. T., & Koehler, A. B. (2005). *Forecasting, time series, and regression: An applied approach* (Vol. 4). South-Western Pub.
- Cohen, L., Manion, L., & Rodríguez, M. A. C. (1990). *Métodos de investigación educativa*. La Muralla.
- Creswell, J. W. (2014). *A concise introduction to mixed methods research*. Sage Publications.
- Delgado Rodríguez, M., & Llorca Díaz, J. (2004). Estudios longitudinales: concepto y particularidades. *Revista española de salud pública*, 78(2), 141-148.
- Gujarati, D. N. (2010). *Econometría*, 5ª Edición, Ed.
- Hernández, R., Fernández, C., & Batista, L. (2010). *Metodología de la investigación*. Mc Graw Hill. México.
- Lorenzo, C. R. (2006). Contribución sobre los paradigmas de investigación. *Educação (UFMS)*.
- Lee Rodgers, J., & Nicewander, W. A. (1988). Thirteen ways to look at the correlation coefficient. *The American Statistician*, 42(1), 59-66.
- Méndez Álvarez, C. E. (1995). *Metodología: guía para elaborar diseños de investigación en ciencias económicas, contables y administrativas*. Mc Graw Hill.

ANEXOS

Anexo N. 1: Resolución 65.- Restricción cuantitativa de importación para CKDs de vehículos, clasificados en las subpartidas:

RUC	Consignatario	Partida Arancelaria	Cuota anual en dólares (FOB)	Cupo anual en unidades
0190341992001	SURAMERICANA DE MOTORES MOTSUR CIA. LTDA.	8703210080	402.561,00	361
1790023931001	AYMESA S.A.	8703229080	14.194.766,34	2.700
1790023931001	AYMESA S.A.	8703239080	30.964.045,96	3.852
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8703229080	48.609.035,89	10.914
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8703231080	32.310.536,10	3.229
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8703239080	164.212.515,92	21.001
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704211080	61.885.438,88	9.062
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704311080	25.988.041,55	5.846
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8704211080	18.130.497,11	3.240
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8704311080	51.131.312,36	15.392
1792014166001	UNNOMOTORS CIA. LTDA.	8703210080	338.323,50	510

Anexo 2: Resolución 66.- Restricción cuantitativa anual de importación para vehículos clasificados en las subpartidas:

RUC	Consignatario	Partida Arancelaria	Cuota Anual en dólares (FOB)	Cuota Anual en Unidades
1791739205001	AEKIA S.A.	8703229090	13,725,741.40	2,412
		8703239090	16,213,516.90	1,674
		8703241090	192,577.70	9
		8703249090	883,137.50	55
		8703319090	8,302.00	1
		8703329090	2,130,240.00	210
		8703331090	86,800.00	4
		8703339090	41,048.00	2
		8704211090	69,048.00	7
0190007510001	ALMACENES JUAN ELJURI CIA. LTDA.	8703210090	266,433.30	71
		8703241090	31,780.00	1
1790360741001	ALVAREZ BARBA S.A.	8703231090	68,625.12	2
		8703239090	640,899.67	24
		8703241090	82,971.00	2
		8703249090	61,935.30	1
		8703900091	9,857,208.36	134
1890010705001	AMBACAR CIA. LTDA.	8703210090	506,834.02	107
		8703221090	524,835.85	85
		8703229090	294,249.76	50
		8703231090	241,011.69	28
		8703239090	1,060,627.34	106
		8703329090	59,009.72	5
		8703339090	84,240.80	7
		8703900091	1,305,594.33	27
		8704211090	1,620,369.73	171
		8704311090	1,137,223.36	167
1790294757001	AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑIA ANONIMA AUTOFRANCIA C.A.	8703229090	342,612.90	35
		8703239090	701,512.70	51
		8703329090	104,647.90	7

1790014797001	AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. AYASA	8703229090	7,684,759.60	979
		8703231090	7,855,094.73	600
		8703239090	57,993,155.76	6,909
		8703241090	257,479.78	9
		8703331090	125,978.00	5
		8704211090	10,650,515.55	766
		8704311090	7,506,691.86	839
1792231116001	AUTOSHARECORP S.A	8703231090	273,388.50	19
		8703241090	381,299.10	14
		8703249090	1,183,700.00	67
		8703900091	4,474,337.00	151
		8704211090	142,075.50	7
		8704311090	8,314,425.70	509
0190354407001	CAMC TRUCK CIA. LTDA.	8703239090	15,750.00	2
		8704211090	150,780.00	17
1790009459001	CASABACA S.A.	8703900091	9,826,507.39	283
0990332169001	CETIVEHICULOS S.A.	8703229090	468,179.60	46
		8703239090	607,581.80	42
		8703329090	56,590.10	5
		8704211090	55,118.00	7
0990919550001	CHRYSLER - JEEP AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR S.A.	8703231090	162,838.90	10
		8703239090	68,094.60	4
		8703241090	140,694.40	7
		8704311090	124,278.00	8
1792028795001	CINASCAR DE ECUADOR S.A.	8703210090	984,754.72	259
		8703221090	260,512.00	45
		8703229090	337,820.00	95
		8703239090	485,128.00	98
		8704311090	807,258.49	186
1791895584001	CORPORACION CARRERA S.A	8703239090	29,540.00	1
		8703241090	95,337.20	4
		8703249090	19,250.00	1
		8703329090	49,700.00	1
		8703900091	5,808,048.40	109

1791938046001	DAIHAUTO S.A.	8703900091	205,365.50	4
0992240776001	DISTRIBUIDORA DE VEHICULOS S.A. DIVESA	8703229090	133,896.00	25
		8704311090	104,195.00	24
0991331433001	EUROVEHICULOS S.A.	8703221090	101,225.60	22
		8703229090	227,546.90	48
		8703231090	1,031,663.50	187
		8703239090	740,626.60	127
		8703319090	14,795.20	3
		8703329090	388,392.20	48
0190347370001	FISUM S.A.	8703239090	7,639,237.20	896
		8704211090	8,387,380.40	536
		8704311090	679,240.80	80
1790598012001	GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	8703210090	13,299,466.43	2,781
		8703229090	5,400,432.40	853
		8703231090	210,901.14	13
		8703239090	17,115,714.07	1,572
		8703241090	3,864,713.68	230
		8703249090	546,182.25	27
		8703900091	11,889,789.68	362
		8704211090	11,169,524.10	674
1792121795001	GERMANMOTORS S.A.	8703229090	32,810.40	2
		8703231090	641,273.50	23
		8703239090	670,900.44	34
		8703241090	86,449.44	2
		8703331090	28,450.80	1
0992284668001	GOTELLI S.A.	8703900091	794,054.80	17
0190003701001	IMPORTADORA TOMBAMBA S.A.	8703241090	17,500.00	1
		8703900091	11,215,442.52	321
1791276647001	INTRANS ECUADOR S.A.	8703231090	739,786.60	38
		8703239090	730,158.80	56
		8703321090	271,625.90	12
		8703331090	23,100.70	1
1790279901001		8703229090	5,523,210.63	456
		8703239090	9,021,020.48	596

	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8703249090	639,904.93	23
		8704211090	2,320,462.87	165
0990022011001	MAQUINARIAS Y VEHICULOS S.A. MAVESA	8703229090	156,625.00	14
		8703239090	485,811.90	32
		8703329090	11,060.70	1
		8703900091	418,964.00	7
		8704211090	191,911.30	20
1791827430001	MECANOSOLVERS S.A.	8703229090	505,575.00	123
		8703239090	1,925.00	1
		8704311090	373,450.00	116
1791998472001	MOSUMI S.A.	8703231090	312,843.25	15
		8703239090	2,786,858.98	172
		8703241090	173,493.66	7
		8703321090	280,921.44	12
		8703329090	258,017.06	11
		8703331090	557,300.56	21
		8704211090	3,721,480.39	208
		8704311090	232,298.00	12
0190310647001	NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.	8703229090	29,982,016.40	5,297
		8703231090	2,814,577.50	202
		8703239090	46,901,817.20	5,053
		8703241090	1,010,185.40	58
		8703249090	956,883.20	50
		8703319090	192,080.00	28
		8703321090	18,590.60	1
		8703329090	377,048.00	36
		8703331090	30,958.20	1
		8703339090	191,165.80	9
		8704211090	256,137.00	31
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704211090	13,444.20	1
0992578963001	PIEDRAMUNDO S.A.	8703900091	406,247.92	6
1790015424001	QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	8703231090	658,157.50	46
		8703241090	749,883.40	29
		8703249090	1,407,980.00	79

		8703900091	24,033,723.00	809
		8704211090	1,841,310.80	89
		8704311090	30,917,187.00	1,944
1790517454001	RECORDMOTOR S.A.	8703231090	275,703.65	13
		8703239090	1,468,495.40	85
		8703241090	433,439.30	15
		8703249090	273,053.20	11
1716118052001	SANCHEZ ROSAS EYMI JE ZAEL	8703900091	483,388.50	8
1792008077001	STARMOTORS S.A.	8703231090	74,519.20	2
		8703239090	334,093.20	13
		8703241090	123,749.35	3
		8703249090	146,588.40	4
		8703900091	4,627,871.50	54
1790010309001	TEOJAMA COMERCIAL SA	8703229090	267,340.48	20
		8703900091	196,989.70	4
0400951778001	TERAN CAICEDO LUIS RAMIRO	8703241090	76,650.00	2
		8703249090	73,850.00	3
		8703900091	176,379.00	4
0992141913001	TOYOCOSTA S.A.	8703900091	9,723,901.81	301
1792073634001	TOYOTA DEL ECUADOR S.A.	8703229090	1,637,243.86	191
		8703231090	10,133,283.46	691
		8703239090	2,528,371.31	239
		8703241090	3,819,650.43	174
		8703900091	168,903.06	6
		8704211090	14,162,675.10	1,152
		8704311090	28,273,986.20	2,802
0401328034001	VIZCAINO TERAN PAUL ANDRES	8703231090	14,805.00	1
		8703900091	973,243.60	21

Anexo 3: Resolución 06/35.- Reformulación Arancel Nacional de Importaciones (Vehículos híbridos)

8704.90.00.91	Vehículos híbridos	Observaciones:	De 0 cm3 a 2000 cm3: 0% ad-valorem De 2001 cm3 a 3000 cm3: 10% ad-valorem De 3001 cm3 a 4000 cm3..... 20% ad-valorem De más de 4000 cm3.35% ad-valorem
---------------	--------------------	----------------	--

Anexo 4: Resolución 18/35.- Arancel importaciones de CKD

CILINDRAJE		AUTOMÓVILES	CAMIONETAS
Desde CC	Hasta CC	ADV %	ADV %
-	2.000	10%	5%
2.001	3.000	14%	7%
3.001	y más	18%	9%

Anexo 5: Resolución 24/35.- Reformas a la Resolución N. 17 sobre licencias para importación

4011400000	De los tipos utilizados en motocicletas	MIPRO	Licencia de Importación
4011610000	De los tipos utilizados en vehículos y máquinas agrícolas o forestales	MIPRO	Licencia de Importación
4011620000	De los tipos utilizados en vehículos y máquinas para la construcción o mantenimiento industrial, para llantas de diámetro inferior o igual a 61 cm	MIPRO	Licencia de Importación
4011630000	De los tipos utilizados en vehículos y máquinas para la construcción o mantenimiento industrial, para llantas de diámetro superior a 61 cm	MIPRO	Licencia de Importación
4013100000	De los tipos utilizados en automóviles de turismo (incluidos los del tipo familiar [(break) o (station wagon)] y los de carreras), en autobuses o camiones	MIPRO	Licencia de Importación

Anexo 6: Resolución N. 64.- Modificación arancelaria mercancías clasificadas como CKD motocicletas

CKD de motocicletas clasificados en las subpartidas 8711200010, 8711300010, 8711400010, 8711500010, 8711900010

% de Producto Ecuatoriano Incorporado	Arancel a pagar Ad valorem	Observaciones
<5	30.00%	
5	15.00%	
6	14.25%	
7	13.50%	
8	12.75%	
9	12.00%	
10	11.25%	
11	10.50%	
12	9.75%	
13	9.00%	
14	8.25%	
15	7.50%	
16	6.75%	
17	6.00%	
18 o superior	5.25%	Arancel mínimo

Anexo 7: Resolución N. 106.- Nota Complementaria Nacional de CKD de chasis equipado con su motor. Restricción cuantitativa a la importación de CKD de chasis equipado con su motor

RUC	Razón Social	Subpartidas	Año	Dólares FOB	Unidades
1891748376001	CIUDAD DEL AUTO CIAUTO CIA. LTDA.	8706.00.10.80 8706.00.21.80	2013	6.138.000,00	930

Artículo 3.- Reformar el Arancel Nacional en los siguiente términos

Código arancelario (SA 2012)	Designación de mercancía	Tarifa arancelaria actual Ad valorem	Tarifa arancelaria propuesta Ad valorem
8706.00.10.80	--- En CKD	3%	25%
8706.00.21.80	--- En CKD	3%	25%
8707.10.00.00	- De vehículos de la partida 8703	15%	25%
8707.90.90.00	-- Las demás	15%	25%

Anexo 8: Resolución N. 011.- Establecimiento de una sobretasa arancelaria de carácter general y no discriminatoria a las mercancías clasificadas en la subpartida 8701

8701200090	-- Los demás	45%
8701300000	- Tractores de orugas	15%
8702101090	--- Los demás	45%
8702109080	--- En CKD	15%
8702109090	--- Los demás	45%
8702909190	---- Los demás	45%
8702909999	---- Los demás	45%
8703100000	- Vehículos especialmente concebidos para desplazarse sobre nieve; vehículos especiales para transporte de personas en campos de golf y vehículos similares	45%
8703210091	---- Vehículo de tres ruedas	45%
8703210099	---- Los demás	45%
8704100090	-- Los demás	45%
8704219090	---- Los demás	45%
8704221080	---- En CKD	15%
8704221090	---- Los demás	45%
8704222080	---- En CKD	15%
8704222090	---- Los demás	45%
8704229090	---- Los demás	45%
8704230090	--- Los demás	45%
8704319090	---- Los demás	45%
8704321090	---- Los demás	45%
8704322090	---- Los demás	45%
8704329090	---- Los demás	45%
8705100000	- Camiones grúa	45%
8705200000	- Camiones automóviles para sondeo o perforación	45%
8705300000	- Camiones de bomberos	45%
8705400000	- Camiones hormigonera	45%
8705901100	--- Coches barredera	45%

SUBPARTIDA	DESCRIPCIÓN ARANCELARIA	SOBRETASA ARANCELARIA	OBSERVACIONES A LA SOBRETASA ARANCELARIA
8705909000	-- Los demás	45%	
8706001080	-- En CKD	15%	
8706001090	-- Los demás	15%	
8706002180	--- En CKD	15%	
8706009290	--- Los demás	5%	
8707100000	- De vehículos de la partida 87.03	45%	
8707901000	-- De vehículos de la partida 87.02	45%	
8707909000	-- Las demás	45%	
8709190000	-- Las demás	15%	
8711100010	-- En CKD	25%	
8711100090	-- Los demás	45%	
8711200010	-- En CKD	25%	
8711200090	Los demas	45%	
8711200091	--- Vehículo de tres ruedas	45%	
8711200099	--- Los demás	45%	
8711300010	-- En CKD	25%	
8711300090	Los demas	45%	
8711300091	--- Vehículo de tres ruedas	45%	
8711300099	--- Los demás	45%	
8711400010	-- En CKD	25%	
8711400090	Los demás	45%	
8711400091	--- Vehículo de tres ruedas	45%	
8711400099	--- Los demás	45%	
8711500010	-- En CKD	25%	
8711500090	Los demas	45%	
8711500091	--- Vehículo de tres ruedas	45%	
8711500099	--- Los demás	45%	
8711900010	-- En CKD	25%	
8711900090	-- Los demás	45%	
8712000000	Bicicletas y demás velocípedos (incluidos los triciclos de reparto), sin motor.	15%	

8714910000	-- Cuadros y horquillas, y sus partes	15%	
8714921000	--- Llantas (aros)	15%	
8714929000	--- Radios	15%	
8714930000	-- Bujes sin freno y piñones libres	15%	
8714940000	-- Frenos, incluidos los bujes con freno, y sus partes	15%	
8714950000	-- Sillines (asientos)	15%	
8714960000	-- Pedales y mecanismos de pedal, y sus partes	15%	
8714990000	-- Los demás	15%	
8715001000	- Coches, sillas y vehículos similares	45%	
8715009000	- Partes	45%	
8716100000	- Remolques y semirremolques para vivienda o acampar, del tipo caravana	45%	
8716200000	- Remolques y semirremolques, autocargadores o autodescargadores, para uso agrícola	45%	

Anexo 9: Resolución N.50.- Cuota global para la importación de vehículos en CBU y CKD 2016

RUC	IMPORTADOR	DÓLARES FOB		UNIDADES	
		CKD	CKD Chasis	CKD	CKD Chasis
1790023931001	AYMESA S.A	47.931.719,32	-	6.948	-
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A	243.000.000,00	-	37.246	-
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y RESPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	42.218.371,34	-	10.736	-
1891748376001	CIAUTO	25.988.882,78	15.861.026,55	3.937	2.403



**Presidencia
de la República
del Ecuador**



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



SENESCYT

Secretaría Nacional de Educación Superior,
Ciencia, Tecnología e Innovación

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Granda Córdova, Rafael Benigno**, con C.C: # **0917289407** autor del trabajo de titulación: **“INCIDENCIA DE LAS POLITICAS TRIBUTARIAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL ECUADOR, PERIODO 2010-2015”** 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, **15** de **Marzo** de **2017**

f. _____

Granda Córdova, Rafael Benigno

C.C: 0917289407

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TÍTULO Y SUBTÍTULO:	"INCIDENCIA DE LAS POLITICAS TRIBUTARIAS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL ECUADOR, PERIODO 2010-2015"		
AUTOR(ES)	Carrillo Ordoñez, Carlos Andrés / Granda Córdova, Rafael Benigno		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Ing. Amelia Janeth Baldeón Toledo		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Ciencias Económicas y Administrativas		
CARRERA:	Economía		
TITULO OBTENIDO:	Economista		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	15 de Marzo de 2016	No. DE PÁGINAS:	120
ÁREAS TEMÁTICAS:	Concentración Económica		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Políticas Tributarias- Políticas Comerciales- Impuestos- Contribuciones- Sector Automotriz		

RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras): Este estudio pretende ser de utilidad para los organismos competentes encargados de determinar las políticas tributarias para el sector automotriz, a fin de que las decisiones que se tomen no afecten este importante sector económico. La disminución de las ventas en el área automotriz en el Ecuador durante el período 2010 y 2015 han ocasionado inestabilidad en esta industria, la cual se ha visto afectado de manera negativa por las salvaguardas, impuesto al consumo especial, impuesto a la salida de divisas, impuesto ambiental, reflejados en el decrecimiento de sus ventas. La metodología que se ha utilizado es la explicativa y correlacional, por lo que esta investigación hace referencia a fuentes secundarias obtenidas a través de organismos con publicaciones oficiales. Se utilizó como herramienta el programa SPSS y estadística básica para análisis, y; como resultado reflejó una tendencia de bajada en las ventas, importaciones y productividad.

Por otro lado, el análisis de resultados en la presente investigación determinó que el aumento en el monto de contribuciones por impuesto de ICE Vehicular e Impuesto a la Salida de Divisas comprimiría de manera drástica el nivel de ventas.

Consecuentemente, el pronóstico de ventas para el año 2017 realizado en tres distintos escenarios: pesimista, normal y optimista, se ubicó en un 8% al 12% por encima de la tendencia. Por lo tanto, los resultados obtenidos a través del presente estudio al confirmar la hipótesis, deja abierta la puerta a la implementación de políticas tributarias que deben aplicarse en el futuro.

ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-939817235 +593-969517929	E-mail: carloscarrillo_o@hotmail.com raficogranda@hotmail.com
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Guzmán Segovia, Guillermo	
	Teléfono: +593-4- 2200804 ext.1609	
	E-mail: guillermo.guzman@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):	