



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

Proyecto de Investigación, previo a la obtención del título de Economista.

Tema:

“El impuesto ambiental en el mercado automotriz del Ecuador”

Autor: Oñate Lascano, Edgar Fabián

Tutor: Eco. Vayas López, Álvaro Hernán

Ambato-Ecuador

2016

APROBACIÓN DEL TUTOR

Yo, Eco. Álvaro Hernán Vayas López, con cédula de ciudadanía N.-1803293727, en mi calidad de Tutor del Proyecto de investigación sobre el tema: “**EL IMPUESTO AMBIENTAL EN EL MERCADO AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR**” desarrollado por Edgar Fabiana Oñate Lascano, estudiante de la carrera de Economía, modalidad presencial, considero que dicho informe investigativo reúne los requisitos mínimos, tanto técnicos como científicos y corresponde a las normas establecidas en el Reglamento de Graduación, de la Universidad Técnica de Ambato y en el normativo para la presentación de Trabajos de Graduación de la Facultad de Contabilidad y Auditoría.

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

Ambato, Noviembre del 2016

EL TUTOR



Eco. Álvaro Hernán Vayas López

C.I. 180329372-7

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Edgar Fabián Oñate Lascano, con cédula de ciudadanía N.-1804685293, tengo a bien indicar que los criterios emitidos en el proyecto investigativo, bajo el tema: “**EL IMPUESTO AMBIENTAL EN EL MERCADO AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR**”, así como también los contenidos presentados, ideas, análisis y síntesis de datos y resultados son de exclusiva responsabilidad de mi persona, como autor de este Proyecto de Investigación.

Ambato, Noviembre del 2016

AUTOR



Edgar Fabián Oñate Lascano

C.I. 180468529-3

CESIÓN DE DERECHOS

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

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

Ambato, Noviembre del 2016

AUTOR



Edgar Fabian Oñate Lascano
180468529-3

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

El Tribunal de Grado, aprueban el Proyecto de Investigación, sobre el tema: “**EL IMPUESTO AMBIENTAL EN EL MERCADO AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR**” elaborado por Edgar Fabian Oñate Lascano, estudiante de la carrera de Economía, el mismo que guarda conformidad con las disposiciones reglamentarias emitidas por la Facultad de Contabilidad y Auditoría de la Universidad Técnica de Ambato.

Ambato, Noviembre del 2016



.....
Eco. Mg. Diego Proaño
PRESIDENTE



.....
Dra. Caroline Galarza
MIEMBRO CALIFICADOR



.....
Eco. Mg. Jesús Ortiz
MIEMBRO CALIFICADOR

DEDICATORIA

Con amor y cariño....

A Dios

Por su infinita bondad, por su misericordia para lograr mis objetivos, por demostrarme que nada es imposible si se lo hace con el corazón...

A mis padres

Por haberme apoyado en todo momento, por sus consejos, sus valores, por la motivación constante que me ha permitido ser una persona de bien, pero más que nada, por su amor, por los ejemplos de perseverancia y constancia

A mis familiares y amigos

Por su apoyo moral en mi carrera estudiantil

A todos y cada uno de los que me brindaron la oportunidad de aprender de ellos, en especial a mi hija porque ella es quien me da fuerzas cada día para ser una mejor persona.

A mis maestros

Por su apoyo ofrecido en este trabajo por su tiempo compartido y por impulsar el desarrollo de la formación profesional

Edgar Fabian Oñate Lascano

AGRADECIMIENTO

Mi sincero agradecimiento a aquellas personas que compartieron sus conocimientos para poder culminar con este trabajo de investigación, es por ello mi gratitud muy especial a la Facultad de Contabilidad y Auditoría, a sus autoridades y profesores; y de manera especial a mi tutor Econ. Álvaro Vayas por su ayuda brindada para el desarrollo del presente trabajo.

Edgar Fabián Oñate Lascano

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

TEMA: “EL IMPUESTO AMBIENTAL EN EL MERCADO AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR”

AUTOR: Edgar Fabian Oñate Lascano

TUTOR: Eco. Álvaro Hernán Vayas López

FECHA: Noviembre del 2016

RESUMEN EJECUTIVO

La presente investigación se desarrolla sobre el tema “El impuesto ambiental en el mercado automotriz del Ecuador” el impuesto ambiental. Ecuador comenzó a pensar en el medio ambiente por los cambios climáticos desde Septiembre del 2000, en donde se rubricó el tratado Internacional denominado “DECLARACIÓN DEL MILENIO”, en el cual se comprometió a luchar contra el calentamiento global. A partir de este tratado después de algún tiempo surgió la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, la misma que entró en vigencia en el Ecuador a través de un Decreto de Ley el 24 de noviembre de 2011. El cual se empezó a ejecutarse desde enero del 2012. Donde la reforma contempla impuestos a varios ítems como: cigarrillos en USD \$0,08 por unidad; bebidas alcohólicas en USD \$6,20 por litro de alcohol puro; a la Salida de Divisas el 5% del monto total de dinero que se lleve fuera del país; botellas plásticas en USD \$0,02 por unidad; al banano en 2% de las ventas totales. A estos impuestos, el Gobierno los llamó "Verdes" y se convirtieron en la novena reforma tributaria del actual Gobierno encabezada por el Director del Servicio de Rentas Internas, Carlos Marx Carrasco. En el presente estudio se analizará si el impuesto ambiental afecto al mercado automotriz, si hubo disminución de ventas, también se dará un amplio estudio a los valores implementados por el impuesto, tratando de buscar una mejor alternativa que beneficie al mercado automotriz y al medio ambiente.

PALABRAS DESCRIPTORAS: IMPUESTO AMBIENTAL, MERCADO AUTOMOTRIZ, CALENTAMIENTO GLOBAL, MEDIO AMBIENTE, CAMBIO CLIMATICO.

TECHNICAL UNIVERSITY OF AMBATO
FACULTY OF ACCOUNTING AND AUDITING
ECONOMY CARRER

TOPIC: “ENVIRONMENTAL TAX IN THE AUTOMOTIVE MARKET OF ECUADOR”

AUTHOR: Edgar Fabian Oñate Lascano

TUTOR: Eco. Alvaro Hernán Vayas Lopez

DATE: November 2016

ABSTRACT

This research is developed on the theme "environmental tax in the automotive market of Ecuador" the environmental tax. Ecuador began to think about the environment by climate change since September 2000, where the international treaty called the "Millennium Declaration", in which he pledged to fight global warming was initialed. From this treaty after some time the Law on Environmental Development and Optimization of State Revenue came, the same that took effect in Ecuador through a decree law on 24 November 2011. Which began to run from January 2012. Where tax reform includes several items such as cigarettes USD \$ 0.08 per unit; alcoholic beverages at USD \$ 6.20 per liter of pure alcohol; Remittance to 5% of the total amount of money out of the country; plastic bottles at USD \$ 0.02 per unit; bananas in 2% of total sales. These taxes, the government called "Green" and became the ninth tax reform the current government headed by the Director of the Internal Revenue Service, Carlos Marx Carrasco.

In the present study whether environmental tax affect the automotive market will be analyzed, if there was a decrease in sales, also it will be given a comprehensive study to the values implemented by the tax, trying to find a better alternative that benefits the automotive market and the environment.

KEYWORDS: ENVIRONMENTAL TAX, AUTOMOTIVE MARKET, GLOBAL WARMING, ENVIRONMENT, CLIMATE CHANGE.

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDO	PÁGINA
PAGINAS PRELIMINARES	
PORTADA	i
APROBACIÓN DEL TUTO	ii
DECLARACIÓN DE AUTORÍA	iii
CESIÓN DE DERECHOS	iv
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO	v
DEDICATORIA	vi
AGRADECIMIENTO	vii
RESUMEN EJECUTIVO	viii
ABSTRACT	ix
ÍNDICE GENERAL	x
ÍNDICE DE GRÁFICOS	xiii
ÍNDICE DE TABLAS	xiv
INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I	
EL PROBLEMA	
1.1 Tema de Investigación	2
1.2 Planteamiento del problema	2
1.3 Justificación	11
1.4 Objetivos	12

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO	13
2.1 Antecedentes Investigativos	13
2.2 Fundamentación Filosófica	15
2.3 Fundamentación Legal	16
2.4 Categorías Fundamentales	19
2.5 Hipótesis	31
2.6 Señalamiento de variables	31

CAPÍTULO III

METODOLOGÍA

3.1 Enfoque de Investigación	32
3.2 Modalidad básica de la investigación	33
3.3 Nivel de investigación	35
3.4 Población y Muestra	36
3.5 Operacionalización de las Variables	38
3.6 Recolección de Información	40
3.7 Procesamiento y análisis de Información	41

CAPÍTULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

4.1 Análisis de resultados	45
4.2 Interpretación de resultados	47
4.3 Verificación de la hipótesis	63

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1 Conclusiones	68
5.2 Recomendaciones	68
5.1 Modelo operativo	70

MATERIALES DE REFERENCIA

Bibliografía	71
Anexos	75

ÍNDICE DE GRÁFICOS

CONTENIDO	PÁGINA
GRÁFICO 1: Árbol de problemas	8
GRÁFICO 2: Superordinación	19
GRÁFICO 3: Subordinación	20
GRÁFICO 4: Venta de vehículos	47
GRÁFICO 5: Segmento más vendido	48
GRÁFICO 6: Disminución de ventas	49
GRÁFICO 7: Forma de pago	50
GRÁFICO 8: Periodo de pago	51
GRÁFICO 9: Conocimiento del impuesto	52
GRÁFICO 10: Impuesto ambiental	53
GRÁFICO 11: Aplicación del impuesto	54
GRÁFICO 12: Segmento más afectado	55
GRÁFICO 13: Mejora de combustible	56
GRÁFICO 14: Valor del impuesto	57
GRÁFICO 15: Información impuesto	58
GRÁFICO 16: Marca más afectada	59
GRÁFICO 17: Seguir con el impuesto	60
GRÁFICO 18: Alternativa al impuesto	61
GRÁFICO 19: Situación del mercado automotriz	62
GRÁFICO 20: Chi cuadrado	66

ÍNDICE DE TABLAS

CONTENIDO	PÁGINA
TABLA 1: Tramo de cilindraje	18
TABLA 2: Tramo de antigüedad	18
TABLA 3: Conceptualización de la variable independiente.	38
TABLA 4: Conceptualización de la variable dependiente	39
TABLA 5: Recolección de información	41
TABLA 6: Plan de recolección de información	43
TABLA 7: Venta de vehículos	47
TABLA 8: Segmento más vendido	48
TABLA 9: Disminución de ventas	49
TABLA 10: Forma de pago	50
TABLA 11: Periodo de pago	51
TABLA 12: Conocimiento del impuesto	52
TABLA 13: Impuesto ambiental	53
TABLA 14: Aplicación del impuesto	54
TABLA 15: Segmento más afectado	55
TABLA 16: Mejora de combustible	56
TABLA 17: Valor del impuesto	57
TABLA 18: Información impuesto	58
TABLA 19: Marca más afectada	59
TABLA 20: Seguir con el impuesto	60
TABLA 21: Alternativa al impuesto	61
TABLA 22: Situación del mercado automotriz	62
TABLA 23: Frecuencias observadas	64
TABLA 24: Frecuencias esperadas	65
TABLA 25: Cálculo del chi cuadrado	66
TABLA 26: Modelo operativo	70

INTRODUCCIÓN

La investigación busca hallar la incidencia que puede existir entre el impuesto ambiental y el mercado automotriz en la ciudad de Ambato, por lo cual se determinara en primera instancia que tanto conocen los compradores de vehículos sobre el impuesto ambiental y por otro lado que opciones podemos encontrar para mejorar el mercado automotriz. Lo esencial de esta investigación, es que, la investigación sea un medio de consulta, por lo tanto ayude en el área académica y empresarial.

También en el presente estudio se analizará si el impuesto ambiental afecto al mercado automotriz, si hubo disminución de ventas, también se dará un amplio estudio a los valores implementados por el impuesto, tratando de buscar una mejor alternativa que beneficie al mercado automotriz y al medio ambiente.

CAPÍTULO I. EL PROBLEMA, está conformado por: el tema, planteamiento del problema, justificación y objetivos.

CAPÍTULO II. MARCO TEÓRICO, consta de los antecedentes investigativos, fundamentación filosófica, fundamentación legal, categorías fundamentales, hipótesis y señalamiento de variables.

CAPÍTULO III. METODOLOGÍA, está integrado por la modalidad básica de la investigación, nivel o tipo de investigación, población y muestra, operacionalización de variables, plan de recolección de información y el plan de procesamiento de la información.

CAPÍTULO IV. ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS, está formado por el análisis de los resultados, interpretación de datos y verificación de hipótesis.

CAPÍTULO V. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES, consta de las conclusiones y recomendaciones.

CAPÍTULO I

EL PROBLEMA

1.1 Tema: El impuesto ambiental en el mercado automotriz del Ecuador.

1.2 Planteamiento del problema

1.2.1 Contextualización

Macro contextualización

Se denomina contaminación ambiental a la presencia en el ambiente de cualquier agente (físico, químico o biológico) o bien de una combinación de varios agentes en lugares, formas y concentraciones tales que sean o puedan ser nocivos para la salud, la seguridad o para el bienestar de la población, o bien, que puedan ser perjudiciales para la vida vegetal o animal, o impidan el uso normal de las propiedades y lugares de recreación y goce de los mismos. La contaminación ambiental es también la incorporación a los cuerpos receptores de sustancias sólidas, líquidas o gaseosas, o mezclas de ellas, siempre que alteren desfavorablemente las condiciones naturales del mismo, o que puedan afectar la salud, la higiene o el bienestar. A medida que aumenta el poder del hombre sobre la naturaleza y aparecen nuevas necesidades como consecuencia de la vida en sociedad, el medio ambiente que lo rodea se deteriora cada vez más.

El primer país en el mundo en introducir un impuesto ambiental fue Finlandia, donde se introdujo el impuesto al carbón en 1990, teniendo en sus primeros años rechazo por una parte de la población, porque este impuesto fue progresivo ya que empezó con el valor de 4.1 euros por tonelada de carbón, pero para el año de 1998, este alcanzó los 62.9 euros por tonelada.

Otro país pionero de los impuestos ambientales es Noruega, ya que en el año 1991, crearon el impuesto gravado al CO₂ de los aceites minerales, después ampliaron la gama hacia el carbón, coque (elementos utilizados para la elaboración de energía) y a la piedra caliza y gas. En España también se dan los gravámenes verdes que son: impuesto sobre la electricidad que grava el consumo de energía, cánones de agua y los impuestos sobre vehículos donde consta la circulación anual, sobre ventas y

matriculaciones y sobre vehículos pesado. “Evolución y Desarrollo histórico de los Impuestos Verdes en el Mundo”

“Impuestos Ambientales En lo habitual,” *los impuestos son pagos forzados del sector privado para el Estado, por los cuales no existe una contraprestación por parte de este último*” (Musgrave, 1991). Los impuestos ambientales, son aquellos que recaen sobre bienes o servicios que contaminan. De forma más general, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos señala que un impuesto ambiental es aquel cuya base imponible es una unidad física, o una aproximación, que tiene un impacto nocivo explícito evidenciado en el medio ambiente (Pérez, 2011). Por otro lado, existen otros pensamientos que toman en cuenta los objetivos de los impuestos así como sus efectos, más que la base gravada.

Los impuestos ambientales, desde el pensamiento teórico, nacen con la idea del economista Pigou en el año 2010 quien proyectó la necesidad de la mediación del Estado ante la presencia de diferencias en los beneficios marginales sociales y privados. Aunque Pigou no dialogó de forma determinada acerca de externalidades medioambientales, su estudio permitió la aplicación posterior a este tema. Así, una tributación que recolecte el valor monetario de los daños ambientales permitiría corregir este fallo ya que internaliza los costos externos producidos por las acciones contaminantes; la tasa indicada sería aquella que haga que el costo marginal privado coincida con el costo marginal social. Así, los costos “corregidos” permitirían que se alcance un nivel de contaminación menor. Los impuestos pigouvianos son la plataforma de la visión tradicional de la economía ambiental, por lo tanto, su único interés es la búsqueda de la eficacia económica mediante la corrección de las externalidades.

La hipótesis del doble dividendo reposa en la proposición de la necesidad de que cualquier aumento de impuestos ambientales debería ir acompañado por una reducción de otros impuestos recaudatorios la neutralidad en los ingresos; además se asume que los impuestos ambientales tienen un efecto incentivador efectivo mientras que los otros impuestos tienen efectos distorsionadores negativos. Entonces, la reforma fiscal ambiental conlleva un primer beneficio, el mejoramiento del medio ambiente porque crea incentivos para patrones de consumo y emisión de menos contaminantes y un uso

más eficaz de los Recursos Naturales y un segundo dividendo dado por la reducción de las distorsiones del sistema impositivo tradicional ante la disminución de impuestos directos: a la renta o al empleo. En conceptos de Repetto (1992), una reforma fiscal ambiental involucra trasponer la carga tributaria desde los bienes económicos empleo, producción, consumo, ahorro hacia los males ambientales la contaminación. También, se refinó el concepto de doble dividendo: (Goulder, 1994)divergencia, en este sentido, entre el doble dividendo fuerte y débil de la imposición ambiental. Existe un doble dividendo débil cuando los ingresos ambientales son reconsiderados para reducir otros impuestos distorsionantes y con ello retraen los costes de bienestar establecidos por el impuesto ambiental. Por el otro lado, existirá un doble dividendo fuerte cuando los costes de bienestar no ambientales creados por una reforma fiscal ambiental son nulos o negativos. Es decir, cuando la suma de los costes principales y el efecto interacción fiscal son subsanados por los beneficios proporcionados por el efecto reciclaje. Sin embargo, no hay aprobación acerca de lo que involucra la hipótesis del doble dividendo ni sobre las pruebas que debería realizarse para aprobar o refutar dicha hipótesis. Las críticas van también en otras direcciones. El argumento de los efectos económicos negativos de los tributos convencionales según (Roca, 1998) es exuberante pues los precios relativos dependen de muchos otros elementos que los distorsionan y no sólo de los impuestos. Además se dejar de lado uno de los objetivos principales de ciertos impuestos es la redistribución. En ese sentido, las cargas convencionales, atribuyen un costo que no es tan equivocado, sobre todo si se accede al cumplimiento de otros objetivos sociales. En este sentido se puede objetar que, debido a que vivimos en un mundo lleno de distensiones, los impuestos podrían interactuar negativamente con los que existen; si el resultado de tal interacción sobrepasa el efecto positivo creado por la reducción de algún impuesto tradicional más distorsionador que el ambiental, entonces el efecto final será un crecimiento de costos y no existiría doble dividendo (Perez, 2011)

Meso contextualización

En América Latina uno de los pioneros en implementar reformas fiscales fue Costa Rica que implemento un impuesto a los combustibles en el año 2001 ,luego siguieron República Dominicana y Honduras estableciendo un impuesto sobre el consumo de

combustibles fósiles y derivados del petróleo en el año 2002. En el caso de Brasil, la reforma de 2007 sobre el Impuesto a la Circulación de Mercaderías y Servicios (ICMS), incrementó la recaudación de este impuesto sobre los vehículos, la electricidad y el combustible.

América Latina ha evolucionado su estado actual institucional, para suplantarse impuestos tradicionales por diferentes cuyo costo social sea menor, con esto están buscando consolidar sus regímenes fiscales.

En este sentido, el estudio mostrado recalca nuevamente las ventajas que pueden ofrecer los impuestos ambientales como opciones para propagar la base impositiva mediante tributos que involucren menor costo social y ayuden, al mismo tiempo, a instituir estímulos hacia el mejoramiento de la calidad ambiental de los países. Asimismo, el requerimiento de imparcialidad pone empeño en los objetivos recaudatorios de los impuestos ambientales, lo cual refuta su objetivo principal, la efectividad ambiental, que más bien apunta hacia la caída de la recaudación a medida que se desgasta la base imponible del impuesto. *“A esto se añade el hecho de que la introducción de impuestos ambientales puede solicitar mayor gasto público, para remediar los efectos sociales nocivos, por ejemplo, y, en tal caso, la neutralidad sería una condición excesivamente restrictiva”* (Roca, 1998).

Ciertamente los métodos de reforma fiscal ambiental han mantenido vías diversas, se ha conseguido alcanzar ciertas variantes que igualmente pueden ser aplicadas en el asunto de la introducción de un impuesto ambiental puntual. Como se señaló anteriormente, una de las claves para llevar a cabo una reforma fiscal ambiental exitosa, sobre todo para los países en desarrollo, es *“la existencia de la adecuada capacidad administrativa para la implementación y el seguimiento y control del cumplimiento de la normativa ambiental, así como la disposición de las autoridades ambientales a trabajar en equipo con las fiscales”* (Acquatella, 2005). Esto requeriría en principio la recolección de información pertinente que permita el diseño, el monitoreo y la elaboración de indicadores que permitan conocer las interacciones entre el medio ambiente y la economía.

Micro contextualización

El Ecuador en el mes de septiembre del 2000, pactó el Tratado Internacional denominado “Declaración del Milenio “, en el cual se comprometió a batallar contra el Calentamiento Global.

En Montecristi se elaboró la Constitución del Ecuador, pensando en un compromiso con el planeta y se añadió como sujeto de derecho a la Madre Naturaleza.

En marzo del año 2009 se realizó en Turquía el quinto Foro Mundial del Agua, se inscribió el Pacto de Estambul sobre el Agua, se dispuso exigir que todos los países del planeta efectúen su compromiso asumido con los objetivos del Desarrollo del Milenio, considerando la carencia de agua en el planeta que cada vez es más preocupante, sobre todo como resultado de la disminución de los glaciares por el calentamiento global.

Nuestra Constitución dispone que los egresos permanentes de educación, salud y justicia social tienen que ser costeados con los ingresos permanentes.

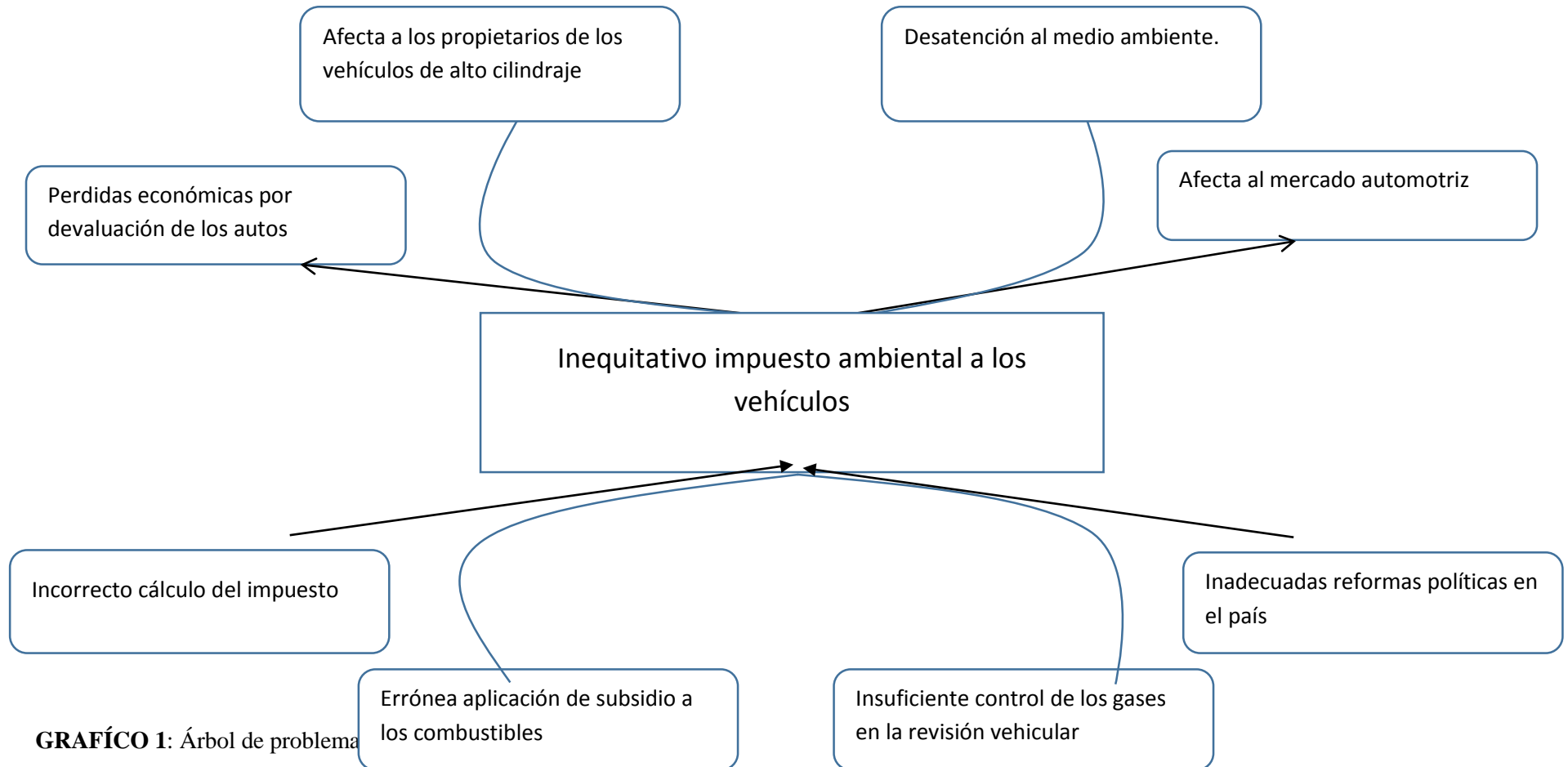
De la misma manera establece que uno de los objetivos de la política económica es promover un consumo social y ambientalmente responsable.

También algo esencial es la introducción progresiva del paquete o del impuesto ambiental, pues no hay que desconocer que los cambios de conducta tomarán un lapso de tiempo, que puede ser mayor o menor dependiendo de las estructuras de los mercados (disposición de sustitutos más amigables con el medio ambiente, calidad de dichos sustitutos, etc.) y de otros factores más subjetivos (como la asimilación de las consecuencias de cierto tipo de conducta o la conciencia de escasez de un recurso).

El Gobierno Nacional, argumenta que para solucionar los inconvenientes de la crisis en el sector de la salud, expone el proyecto de impuestos verdes, que contiene la modificación a los Consumos Especiales para vehículos híbridos, un impuesto ambiental a las botellas plásticas no retornables, un incremento a los cigarrillos y a las bebidas alcohólicas; y, un aumento al impuesto a la renta presuntivo del 2% al sector bananero.

Es por eso que ya desde el año 2012 se viene implementando dicho impuesto aplicándose a la botellas plásticas y a los vehículos del año 2008 para atrás de una forma progresiva que en sus primeros tres años de aplicación se pagarían el 20% de su total, luego el cuarto y quinto año el 50% para finalmente desde el sexto año en adelante se aplicaría el 100% del valor y por otro lado los vehículos que son del 2009 en adelante se les aplico el 100% del monto.

1.2.2 Análisis crítico



GRAFÍCO 1: Árbol de problema

Elaborado por: OÑATE Fabián 2016

Relación causa - efecto

El incorrecto cálculo del impuesto puede causar pérdidas económicas por la devaluación que han sufrido algunos automotores, esto se debe a un inequitativo impuesto ambiental ya que la principal ideología de dicho impuesto es cobrar más al que más contamina y en este caso no se lo aplica correctamente, porque el valor a pagar solo está calculado mediante el cilindraje del vehículo y no por la proporción exacta de contaminación .

En el país ha existido una mala aplicación de los subsidios a los combustibles, esta fue una de las razones para que el Presidente Eco Rafael Correa haya implementado el impuesto ambiental basándose en que los vehículos de alto cilindraje son los que consumen más galones de gasolina al año , así dando mayores gastos al gobierno pero podemos observar que el inequitativo impuesto afectó a los propietarios de los vehículos de medio y alto cilindraje ya que estos vehículos a parte de tener que pagar un alto valor por el impuesto también ha sufrido una gran devaluación en el mercado.

El insuficiente control de los gases en la revisión vehicular conlleva a un inequitativo impuesto ambiental, tomando en cuenta que si existiera un control exacto de la contaminación de cada automotor se podría imponer un valor a pagar y de esta manera no se desatendería la otra parte esencial del impuesto que es cuidar el medio ambiente, porque los propietarios que tengan un vehículo en mal estado pondrían más atención a la parte mecánica de los mismos y se lograría un equilibrio entre cuidar el medio ambiente y pagar un valor justo.

Las inadecuadas políticas en el Ecuador han conllevado a un inequitativo impuesto ambiental porque fue implementado de una forma errónea sin analizar todos los factores para encontrar la fórmula exacta de cómo aplicar el impuesto, así afectando al mercado automotriz que tuvo una gran decaída en las ventas de vehículos de alto cilindraje y también a los propietarios de los autos .

1.2.3 Prognosis

En caso de no replantear la fórmula de cálculo del impuesto ambiental habría varios problemas tanto en el medio ambiente, propietarios de los vehículos y el mercado automotriz.

El principio de un impuesto ambiental consiste en un principio quien contamina paga y en este caso no se tomó en cuenta los vehículos en mal estado si no solo sus cilindrajes y año de fabricación , es por este motivo que este es un impuesto inequitativo y en caso de seguir con el mismo método solo pagarán un fuerte valor los vehículos de mediano y alto cilindraje dándonos así una devaluación de estos vehículos sin resolver el problema.

Otro problema tendrían los propietarios de los vehículos de alto cilindraje ya que tendrían una gran devaluación en el mercado a parte de tener que pagar anualmente un valor elevado por causa del impuesto, un ejemplo claro es de una Ford F 150 de 1990 que costaba 5000 dólares luego del impuesto llego a costar 2500 USD un 50% de pérdida de su valor y aparte de ser su propietario de una clase social baja no tiene como pagar un impuesto aproximado de 1000 dólares.

El mercado automotriz también seguirá teniendo bajas por que ya no podrían traer vehículos con motores de alto cilindraje porque estos vehículos ya no son codiciados en el mercado como ya sucedió con algunos modelos que se dejó de importar como por ejemplo en Automotores de la Sierra S. A (A.S.S.A) el Chevrolet Camaro , Tahoe y su modelo estrella D-MAX 3.5 que tuvo que salir del mercado; afectado así también a los patios de autos semi nuevos que tienen en su poder vehículos de alto cilindraje.

1.2.4 Formulación del problema

¿Cómo influye el impuesto ambiental en el mercado automotriz del Ecuador?

1.2.5 Interrogantes

¿Cómo fue la aceptabilidad de los ecuatorianos a esté nuevo impuesto?

¿Cuál es el nivel de demanda en el mercado automotriz en el Ecuador, luego de la implementación del impuesto ambiental?

¿Cómo ha mejorado el medio ambiente con la implementación del impuesto?

1.2.6 Delimitación del objeto de investigación

La presente investigación se maneja bajo los siguientes parámetros:

Campo: Administración de Recursos Humanos

Área: Socio - económica

Aspecto: Control y políticas.

Delimitación poblacional: Los elementos de investigación constituye el cantón Ambato.

Delimitación Espacial: Este trabajo investigativo se desarrollara en la Feria de autos de la ciudad de Ambato.

Delimitación Temporal: Es estudio se desarrollará con las estadísticas del SRI del periodo enero del 2015 a diciembre del mismo año.

1.3 Justificación

El presente estudio se da por que este impuesto ambiental es desproporcionado, dicho impuesto no ha considerado en que las personas con pocos recursos, tienen vehículos antiguos, o al menos no tan nuevos y que muchos son vehículos de cilindraje relativamente alto. Por ejemplo pagar un impuesto de más de 1000 dólares por un carro del 1999, parece una desproporción tremenda. Esto tendrá como resultado que aquella persona que tenga un carro de más de 3000 cc y de varios años atrás se verá prácticamente obligado a venderlo, pero como este carro paga un impuesto estratosférico para su valor, nadie o casi nadie pensarán en comprarlo y es la realidad, por lo que seguramente terminará como una chatarra. Y esto significaría una pérdida económica muy importante en la población.

También impuesto verde, sin duda podría afectar seriamente a quienes han logrado con mucho esfuerzo adquirir un auto con buenas prestaciones de seguridad y que no debería considerarse de lujo. Los micro-empresarios, emprendedores y trabajadores de la clase media que han logrado comprar un auto de más de \$40.000 dólares, con niveles de endeudamiento a largo plazo logran pagar sus cuotas de forma dificultosa.

Existen varios estudios que indican, que no solamente el cilindraje de un vehículo tiene que influir en el porcentaje de contaminación, constanding otras causas como tecnología del motor, mantenimiento del vehículo, tipo de combustible son algunos factores a tomarse en cuenta. (Ramirez, 2010)

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general

Determinar la incidencia del impuesto ambiental en el mercado automotriz del Ecuador para un mejor desarrollo económico del mismo.

1.4.2 Objetivos específicos

- 1.- Identificar el impacto del impuesto ambiental en el mercado automotriz para un análisis de aceptabilidad del impuesto.
- 2.-Examinar el mercado automotriz, para una evaluación económica en las concesionarias del país.
- 3.-Proponer nuevas alternativas para el mejoramiento del mercado automotriz, que conlleve a un cálculo adecuado del impuesto ambiental.

CAPÍTULO II

MARCO TEÓRICO

2.1.- Antecedentes Investigativos

El estado ecuatoriano ha dejado claro desde septiembre del 2002 su cada vez más comprometido accionar con la naturaleza debido a los cambios climáticos que se han ido presentando con mayor acentuación durante las últimas décadas; en este año se rubricó el tratado Internacional denominado “DECLARACIÓN DEL MILENIO”, en el cual se comprometió a luchar contra el calentamiento global. A partir de este tratado después de algún tiempo surgió la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, la misma que entró en vigencia en el Ecuador a través de un Decreto de Ley el 24 de noviembre de 2011. El cual se empezó a ejecutarse desde enero del 2012. Donde la reforma contempla impuestos a varios ítems como: cigarrillos en USD \$0,08 por unidad; bebidas alcohólicas en USD \$6,20 por litro de alcohol puro; a la Salida de Divisas el 5% del monto total de dinero que se lleve fuera del país; botellas plásticas en USD \$0,02 por unidad; al banano en 2% de las ventas totales. A estos impuestos, el Gobierno los llamó "Verdes" y se convirtieron en la novena reforma tributaria del actual Gobierno encabezada por el Director del Servicio de Rentas Internas, Carlos Marx Carrasco.

En su tesis de Martínez & Rodríguez (2013) nombrado “Análisis del nuevo impuesto ambiental a la contaminación de los vehículos motorizados en la ciudad de Cuenca durante el período 2012” *explica sobre el origen de los impuestos ambientales en el mundo, sobre cuáles fueron los países pioneros en adoptar estas mediadas y como fue aplicado en el Ecuador desde el año 2012 que se empezó a cobrar el Impuesto Ambiental a la Contaminación Vehicular donde se realizó un análisis de cuál es el parque automotor del Ecuador, cuánto se recaudó y cuáles fueron los vehículos que se encontraron exonerados del pago del mismo.* Pero esta investigación se concentra más en tributo y medio ambiente dejando fuera la otra parte importante que es el mercado automotriz con sus principales implicados que son los patios de autos, propietarios de los vehículos y los altos valores de impuesto (Martínez & Rodríguez, 2013).

El ingeniero Farfán (2014), *analiza sobre la conveniencia y el cobro de los impuestos ambientales por parte del Servicio de rentas internas (SRI) donde trata de identificar la importancia de los impuestos verdes, en base a un análisis de las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, así como los riesgos y oportunidades del comportamiento del sector productivo del país. También de determinar la incidencia tributaria acorde al tipo de impuesto aplicado al parque vehicular, consumos especiales, sector empresarial y liquidación al pago del Impuesto al Valor Agregado (IVA) para salas de juegos y otros. Establecer los aspectos tributarios que el Servicio de Rentas Internas aplicó en el reglamento tributario donde se determinan los costos para el cálculo de la base imponible para este tributo. Describir las estimaciones que evidencian que el Ecuador muestra, que la contaminación guarda una estrecha relación con la generación de la renta. Este trabajo solo se enfocó en la viabilidad y la forma cobro por parte del SRI dejando a un lado al mercado automotriz el cual nosotros analizaremos (FARFAN , 2014).*

En el trabajo de Investigación de Salazar de la Universidad Particular de Loja (U.P.L) sobre LOS IMPUESTOS AMBIENTALES *“menciona que uno de los problemas que afecta hoy en día a la economía, y al mundo en general es el agotamiento de los recursos naturales y la contaminación ambiental, explica que esto ha ocurrido por la sobreexplotación y abuso de los recursos naturales no renovables, el problema empieza porque estos recursos son de libre acceso, no hay restricción ni regulación, por eso se les llama bienes públicos o bienes comunes, por el mismo motivo como son de libre acceso y no hay regulación su uso es exagerado”* (Salazar, 2002).

Otro punto muy importante también es que son recursos limitados y que el sistema dominante promueve una acumulación de capital incesante sin fin, tomando en cuenta todo esto, los impuestos ambientales estarían interviniendo de una manera positiva si se lo aplica de manera correcta, por que con esto estaríamos regulando el uso excesivo de estos recursos y los inversionistas de este tipo de negocios buscaran alternativas para reducir el impacto al medio ambiente y utilizar los recursos de una mejor forma.

En el trabajo de tesis (Julio Granizo) Análisis de la ley de fomento ambiental y optimización de los ingresos del estado en el Ecuador sobre el impuesto ambiental a la contaminación vehicular “*Contiene un estudio económico, social, cultural, ambiental, político y contable sobre la ejecución del impuesto ambiental a la contaminación vehicular, en el cual considera el cilindraje y antigüedad de los automotores para calcular el valor que los ciudadanos dueños de un vehículo deben cancelar al estado, además se estudia la importancia, objetivos y exenciones que contempla la legislación tributaria, además parámetro para el análisis constituye las estadísticas del parque automotor*” (GRANIZO , 2012) .

En la investigación de Guerra Mariuxi (2012) Análisis del impuesto ambiental a la contaminación vehicular y la factibilidad de un nuevo mecanismo para su imposición se habla sobre “*la incorporación de los impuestos ambientales en un sistema tributario que debe examinar varios parámetros para su efectiva aplicación. Basados en la conceptualización, la Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económico – OCDE y definiendo a los impuestos ambientales como: “Un impuesto ambiental es aquel cuya base imponible es una unidad física (o proxy de ella) que ha supuesto un impacto negativo específico sobre el medio ambiente”, es decir que el impuesto verde debe crearse para reparar el daño causado y su recaudación debería invertirse en el mismo campo ambiental*” (GUERRA , 2012)

2.1 Fundamentación Filosófica

La investigación se ubica en el paradigma crítico propositivo: crítico, ya que se analizará la influencia del impuesto ambiental en el mercado automotriz en el país; y propositivo por cuanto busca plantear una alternativa de solución para el mejoramiento del mercado automotriz en el Ambato.

En Filosofía la presente investigación se realizará en base al enfoque cuantitativo y se fundamenta en los principios del paradigma positivista que considera que es posible establecer leyes generales, que son permanentes independientemente del tiempo.

Para Marcelo Gómez “*El enfoque cuantitativo utiliza la recolección y el análisis de*

datos para contestar preguntas de investigación y probar hipótesis establecidas previamente, y confía en la medición numérica, el conteo y en el uso de la estadística para intentar establecer con exactitud patrones en una población” (Gómez, 2006, pág. 59) .Por consiguiente, se asume que es posible establecer las causas de los hechos.

2.2 Fundamentación epistemológica

Bunge, Mario (1985) “El conocimiento Epistemológico es un conocimiento útil a la ciencia misma como a la sociedad”.

La Epistemología es pues la disciplina que estudia las relaciones entre el saber y el mundo de la ciencia, relación que se halla mediada por el proceso del conocer.

La *epistemología* se ocupa de la definición del saber y de los conceptos relacionados, de las fuentes, los criterios, los tipos de conocimiento posible y el grado con el que cada uno resulta cierto; así como la relación exacta entre el que conoce y el objeto conocido.

Este estudio a más de proponer solución a los problemas investigativos, plasma conocimiento mediante una relación directa entre el objeto y sujeto generando así el dominio a la actividad cognoscitiva.

2.3 Fundamentación ontológica

Con la panorámica de que la fundamentación ontológica es la esencia del ser, la razón de, y con visión critico-propositiva.

Tomando en cuenta que el impuesto ambiental en el país a sido un problema muy grande para todos los propietarios por el motivo de altos impuestos para estos .

2.4 Fundamentación axiológica

Esta área se encarga de identificar los valores que asume el científico en la

construcción y legitimación de las diversas teorías que produce, así como de su praxis social; por lo que, esta investigación busca destacar valores como precisión, confiabilidad, privacidad de la información que conduzcan a la explicación objetiva de la verdad en la construcción de la nueva proposición.

2.5 Fundamentación legal

Esta investigación tiene el sustento legal en la Constitución Política de La Republica basándose en el artículo:

Que el artículo 14 de la Constitución de la República del Ecuador, determina que se “reconoce el derecho de la población a vivir en un ambiente sano y ecológicamente equilibrado”;

Que, asimismo, el mencionado artículo declara como interés público “la preservación del ambiente, la conservación de los ecosistemas, la biodiversidad y la integridad del patrimonio genético del país, la prevención del daño ambiental y la recuperación de los espacios naturales degradados.”;

Que el artículo 15 de la Constitución de la República del Ecuador, norma que “El Estado promoverá, en el sector público y privado, el uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas no contaminantes y de bajo impacto.”;

Que el artículo 30 del mencionado cuerpo normativo supremo establece que “las personas tienen derecho a un hábitat seguro y saludable”;

Que el número 3 artículo 83 de la Constitución de la República del Ecuador, regula como deberes y responsabilidades de las ecuatorianas y ecuatorianos el de “Respetar los derechos de la naturaleza, preservar un ambiente sano y utilizar los recursos naturales de modo racional, sustentable y sostenible.”;

Que el artículo 261 de la Constitución de la República del Ecuador, establece que el Estado Central tendrá, entre otras cosas, competencia para determinar las políticas económicas, tributarias y fiscal; así como también en los recursos minerales, hidrocarburíferos y la biodiversidad.

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 la siguiente tabla: (Derechos Ecuador, 2013).

No. Tramo cilindraje – \$/CC.

Tabla 1 Automóviles y motocicletas

	Cilindraje	
1	menor a 1.500 cc	0.00
2	1.501 - 2.000 cc	0.08
3	2.001 - 2.500 cc	0.09
4	2.501 - 3.000 cc	0.11
5	3.001 - 3.500 cc	0.12
6	3.501 - 4.000 cc	0.24
7	Más de 4.000 cc	0.35

Fuente: SRI

Elaborado por: OÑATE Fabián 2016

Tabla 2 Tramo de Antigüedad (años) – Automóviles

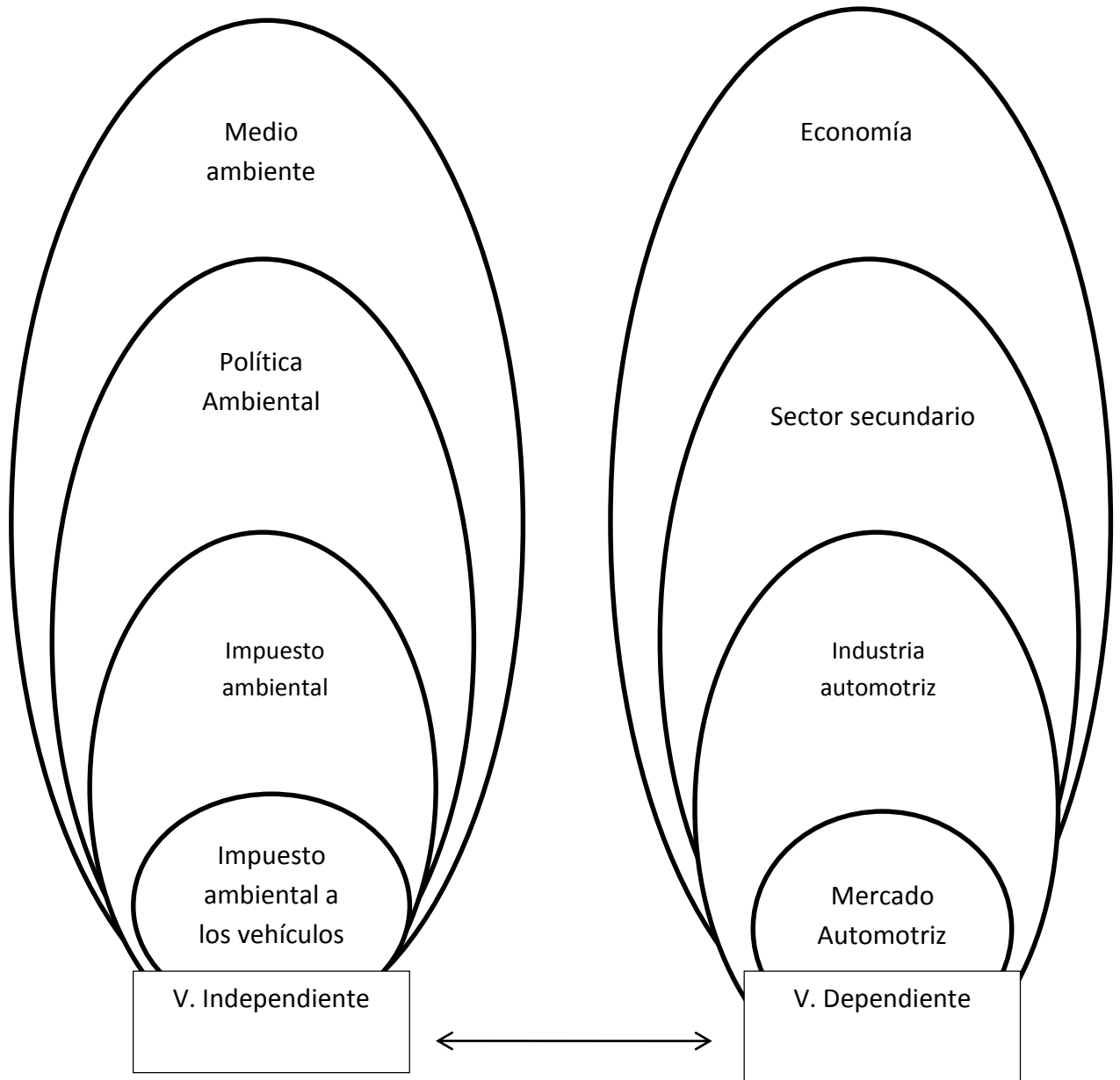
Factor

	AÑOS	
1	menor a 5	0%
2	5 a 10	5%
3	11 a 15	10%
4	16 a 20	15%
5	Mayores de 20	20%
6	Híbridos	-20%

Fuente: SRI

Elaborado por: OÑATE Fabián 2016

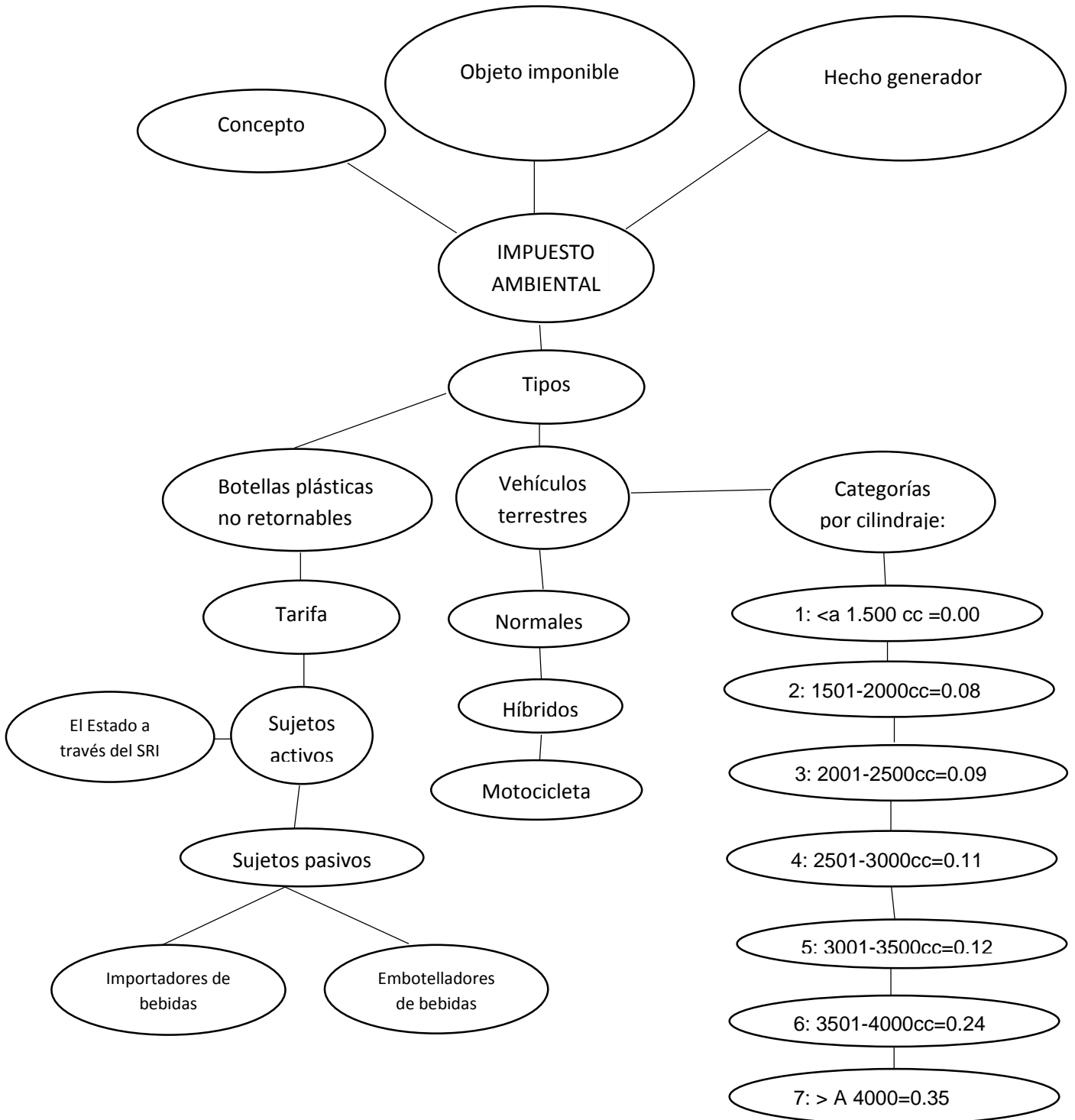
2.6 Categorías fundamentales



GRAFÍCO 2. Superordinación

Elaborado por: OÑATE Fabián 2016

Subordinación Variable Independiente



Variable dependiente

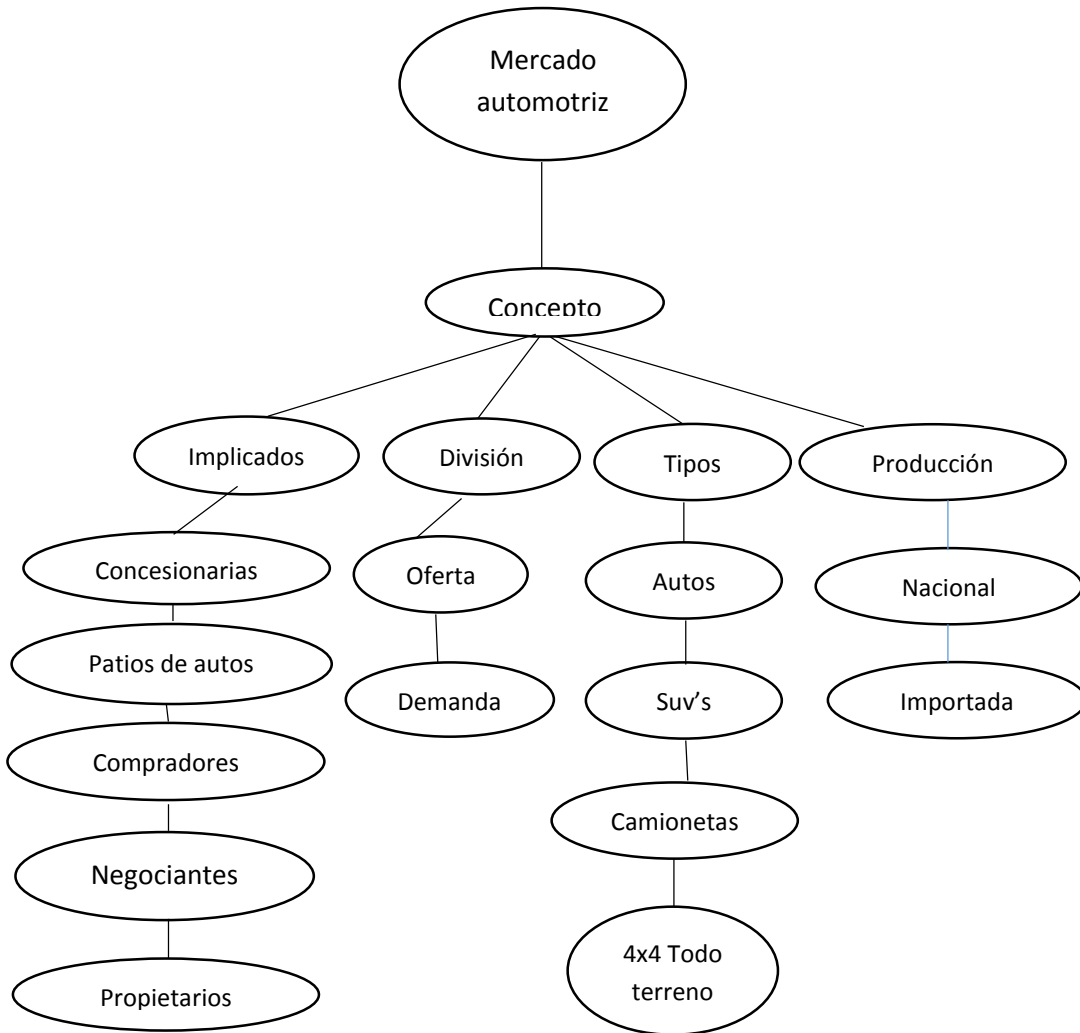


Gráfico No. 3: Red Conceptual de las variables.

Elaborado por: OÑATE Fabián 2016

2.6.1 Marco Conceptual Variable Independiente

Medio ambiente

Zaror (2002), afirma que el medio ambiente es un sistema integral compuesto por elementos naturales y artificiales de naturaleza física, química o biológica, socioculturales y sus interacciones, en permanentes modificación por la acción humana o natural y que rige y condiciona la existencia y desarrollo de la vida en sus múltiples manifestaciones (Zaror, 2002).

Por medio ambiente se entiende todo lo que rodea a un ser vivo. Acondiciona especialmente las circunstancias de vida de las personas o de la sociedad en su vida. Comprende el conjunto de valores naturales, sociales y culturales existentes en un lugar y en un momento determinado, que influyen en la vida del ser humano y en las generaciones venideras. Es decir, no se trata sólo del espacio en el que se desarrolla la vida, sino que también comprende seres vivos, objetos, agua, suelo, aire y las relaciones entre ellos, así como elementos tan intangibles como la cultura.

Impacto del medio ambiente

El impacto ambiental es el efecto que produce la actividad humana sobre el medio ambiente, las acciones de las personas siempre provocaran efectos colaterales sobre éste. La preocupación por los impactos ambientales abarca varios tipos de acciones, como la contaminación de los mares con petróleo, los desechos de la energía radioactiva o desechos radioactivos/nucleares, la contaminación auditiva, la emisión de gases nocivos, o la pérdida de superficie de hábitats naturales, entre otros.

A medida que la población empezó a elevarse y aumentar su tecnología el impacto contra el medio ambiente empezó a ser mayor y nocivo. A partir de la Revolución industrial fue el momento donde mayor comenzó a ser más afectado el medio ambiente. Esto se dio debido a la explotación de recursos minerales y fósiles. Desde ese instante el equilibrio del sistema ambiental fue devastado y la calidad de vida de muchos seres vivos se vio afectado por las malas condiciones y para muchos resulto incluso imposible adecuarse a los cambios climáticos (BACANO , 2014).

Protección del medio ambiente

Para impedir la destrucción del medio y garantizar un equilibrio en la vida de los seres vivos así como el desarrollo humano, es indispensable tomar las precauciones correspondientes. En primera instancia es importante realizar un buen uso de los recursos naturales, no utilizando de manera indiscriminada y efectuar labores sustentables. También es necesario fijar el cuidado en asuntos como la protección de la diversidad, el cambio climático y población de flora y fauna, también en las selvas y bosques, para evitar la desertificación. Es también necesario tomar medidas frente al consumo y la producción (BACANO , 2014).

Elementos que conforman el medio ambiente

Al hablar del medio ambiente nos referimos al concepto de ecosistemas y un ecosistema es un sistema complejo en el que interactúan factores vivos entre sí y con factores no vivos.

Las aguas, en cualesquiera de sus estados físicos, sean dulces, estuariales o marinas, continentales o marítimas, superficiales o subterráneas, corrientes o detenidas.

La tierra, el suelo y el subsuelo, incluidos lechos, fondos y subsuelos de los cursos o masas de agua terrestre o marítima.

La fauna terrestre o acuática, salvaje, doméstica o domesticada, nativa o exótica, en todas sus entidades taxonómicas.

La micro flora y la micro fauna de la tierra, el suelo y el subsuelo terrestre, y de los lechos, fondos y subsuelos de los cursos o masas de agua, en todas sus entidades taxonómicas.

La diversidad genética y los factores y patrones que regulan su flujo.

Las fuentes primarias de energía.

Las pendientes topográficas con potencial energético.

Las fuentes naturales subterráneas de calor que, combinadas o no con agua, puedan producir energía geotérmica.

Los yacimientos de sustancias minerales metálicas y no metálicas, incluidas las arcillas superficiales, las salinas artificiales, las covaderas y arenas, rocas y demás materiales aplicables directamente a la construcción.

El clima, y los elementos y factores que lo determinan.

Los procesos ecológicos esenciales, tales como fotosíntesis, regeneración natural de los suelos, purificación natural de las aguas y el reciclado espontáneo de los nutrientes.

Los sistemas ambientales en peligro, vulnerables, raros, insuficientemente conocidos, y las muestras más representativas de los diversos tipos de ecosistemas existentes en el país.

Y, por supuesto, la especie humana y sus diversas formas de intervenir el planeta para habitarlo y desarrollarse en él.

El Medio Ambiente Natural es aquél en que los elementos que lo conforman se dan naturalmente, sin intervención humana; Medio Ambiente Construido es el que comprende el ambiente modificado por los seres humanos (BACANO , 2014).

Política Económica

Según Manuel Rodríguez (B, 2002), las políticas son el conjunto de objetivos, principios, criterios y orientaciones generales para la protección del medio ambiente de una sociedad particular. Esas políticas se ponen en marcha mediante una amplia variedad de instrumentos y planes. Distinguir entre políticas, instrumentos y planes es necesario para efectos analíticos y prescriptivos pero estas tres dimensiones se encuentran con frecuencia fundidas en la práctica y diferenciarlas no resulta una tarea fácil. (Rodríguez Becerra , 2009)

La política ambiental es el conjunto de los esfuerzos políticos para conservar las bases naturales de la vida humana y conseguir un desarrollo sustentable. Desde los años 70, con la conciencia ambiental creciente, se ha convertido en un sector político autónomo cada vez más importante tanto a nivel regional y nacional como

internacional. En los gobiernos de muchos países hay un ministerio encargado de temas ambientales y se han creado partidos verdes. Manuel Rodríguez (B, 2002),

Impuestos

Según De Marco (1934) “El impuesto es una parte de la renta del ciudadano, que el Estado percibe con el fin de proporcionarse los medios necesarios para la producción de los servicios públicos generales” (De Marco , 1934)

El impuesto es una clase de gravamen regido por derecho público. Se identifica por no demandar una contraprestación determinada o directa por parte de la administración hacendaria (acreedor tributario o gobierno).

La recaudación de impuestos tiene diferentes fines, por ejemplo:

Fines fiscales: es la utilización de un impuesto para compensar una necesidad pública de forma indirecta. Es decir, se recolecta y lo producido de la recaudación (dinero) se utiliza en gastos, para invertir en diversos servicios públicos.

Fines extra fiscales: es la utilización de un impuesto para compensar una escasez pública o interés público de forma directa. El clásico modelo son los impuestos a las bebidas alcoholizadas y tabacos.

Fines mixtos: es el propósito de búsqueda de unir los dos fines anteriores ya mencionados.

Principios fundamentales de los impuestos.

La principal inquietud fundamental del Caudal Público ha sido establecer las razones y principios que corresponde regir un sistema impositivo, para que sea calificado de óptimo o bueno.

Principio de justicia: radica en que los habitantes de un estado les corresponde apoyar al mantenimiento del régimen en un equilibrio lo más cercano posible

a sus capacidades financieras y del cumplimiento o desestimación de esta máxima depende la equidad o falta de equidad en el tributo.

Principio de certidumbre: toda tributación debe tener fijación en sus elementos fundamentales (sujeto, objetivo, exenciones, tarifa, época de pago, contravenciones y sanciones), para impedir hechos arbitrarios de la autoridad.

Principio de comodidad: toda tributación debe recolectarse en la época y en la manera en las que es más factible que consiga a su pago el depositario.

Principio de economía: fundamenta en que el beneficio del impuesto debe ser lo mayor viable, y su cobranza no debe ser pesada.

Impuestos Ambientales

El concepto es que el impuesto Ambiental asegure que el verdadero costo del producto este reflejado en su precio de venta. Por ejemplo, el precio al mercado de productos alimenticios deberá no solo incluir el costo de producción sino también el costo del daño ambiental por el uso de pesticidas, la pérdida de tierra por erosión así como el costo de la polución al aire por las fábricas para producir el producto.

Esto hará que productos ambientalmente no amigables sean costosos, así los compradores son persuadidos a invertir en tecnologías alternativas, prácticas y recursos que reduzcan el daño ambiental. Alternativamente, la gente puede tener una señal de reducción de precio, por ejemplo cuando compra un carro con bajo exhausto emisión lo cual significa que el impuesto a pagar es reducido.

El propósito de eco-tax es usar su fondo para resolver los problemas por los cuales el impuesto fue creado o para ser dado a la comunidad a través de áreas como la educación. Este uso además hará que este impuesto sea más ‘amigable’ para aquellos a los cuales se les aplica.

2.6.2 Marco conceptual de la variable dependiente

Economía

Economía es el estudio de cómo la gente en cada país o grupo de países utilizan o administran sus recursos limitados con el objeto de producir bienes y servicios y distribuirlos para su consumo entre los miembros de la sociedad de modo que satisfagan sus necesidades.

El propósito de la economía es bosquejar un proyecto de prosperidad para los individuos y para la sociedad. Para ello hace el análisis a soluciones de eficiencia en la producción, distribución, oferta y la demanda de bienes y servicios. Debido a que la escasez nos lleva a economizar y a elegir el máximo beneficio al mínimo costo, a veces se conoce a la economía como la ciencia de la elección, que predice en qué forma los cambios de circunstancias afectan las elecciones de las personas. Esta comprensión exige contar con teorías que expliquen el funcionamiento de los fenómenos económicos, y para ello hay que recurrir a la abstracción. (MOCHÓN Y BECKER,1997)

Componentes de objetivos económicos

Para entender en qué forma alcanza una economía sus objetivos, tenemos que identificar sus componentes principales:

Decisores: Son los actores económicos, quienes eligen sobre la manera de atender sus necesidades con recursos limitados.

1. Las familias: una familia es cualquier grupo de personas que viven juntas como una unidad de toma de decisiones. Cada familia tiene necesidades ilimitadas y recursos limitados.
2. Las empresas: una empresa es una organización que utiliza recursos para producir bienes y servicios.
3. El gobierno: un gobierno es una organización que provee bienes y servicios, y redistribuye ingreso y riqueza. Los servicios más importantes provistos por el gobierno son las leyes y un mecanismo para su aplicación (tribunales y fuerzas policiales). Pero los gobiernos también proporcionan servicios como defensa nacional, salud pública, transporte, educación.

Sector secundario

El sector secundario (a veces llamado simplíficadamente sector industrial) es el sector de la economía que transforma la materia prima, que es extraída o producida por el sector primario, en productos de consumo, o en bienes de equipo. Es decir: mientras que el sector primario se limita a obtener de manera directa los "recursos de la naturaleza", el sector secundario ejecuta procedimientos industriales para transformar dichos recursos.

Subsectores

El sector secundario comprende la artesanía, la industria, la construcción y la obtención de energía. El sector secundario de la economía está compuesto por la industria manufacturera. Esta industria toma los materiales crudos y los convierte en productos. Por ejemplo, el acero se puede usar para fabricar autos. Los carpinteros toman la madera y hacen casas, muebles o gabinetes. No todas las empresas manufactureras fabrican productos completos. Las empresas semimanufactureras producen partes que se usan en otros productos que requieren de muchas etapas de producción, como los automóviles.

Artesanía

La Artesanía es el resultado de la creatividad y la imaginación, plasmado en un producto en cuya elaboración se ha transformado racionalmente materiales de origen natural, generalmente con procesos y técnicas manuales. Los objetos artesanales van cargados de un alto valor cultural y debido a su proceso son piezas únicas.

Industria

La industria es aquella que empezó a desarrollar a finales del siglo XVIII y comienzos del siglo XIX en Inglaterra y que tiene como objetivo transformar las materias primas en productos comercializables utilizando, para ello, fuerza humana, máquinas y energía.

La Revolución Industrial, a su vez, surgió de la transición del capitalismo comercial hacia el capitalismo industrial de la segunda mitad del siglo XVIII. En un primer momento, se basó en el vapor, el carbón y el hierro, pero a partir de 1860 surgió, la Segunda Revolución Industrial, empleando acero, electricidad y productos químicos

y, al mismo tiempo, se convirtió en capitalismo financiero. A partir de 1970 se produce la Tercera Revolución Industrial, con el desarrollo de la informática.

Construcción

La construcción es el proceso de armado de una estructura, cuyo tamaño puede variar desde una casa hasta un rascacielos o infraestructuras como un túnel o una carretera.

Energía

La generación de electricidad es el proceso por el cual se consigue electricidad mediante la conversión de una energía primaria. Estas energías primarias tienen como objetivo la de producir energía mecánica de rotación que, posteriormente, se transformará en energía eléctrica.

Una actividad íntimamente ligada a la producción energética es la minería. La minería se dedica a localizar, extraer y refinar las rocas y los minerales que se encuentran en el suelo y en el subsuelo, por tanto debería ser encuadrada en el sector primario y así es en lo que se refiere a la extracción de gemas o metales preciosos, pero no así cuando se trata de productos como los combustibles fósiles. Para realizar esta actividad, se requieren métodos de prospección para localizar los minerales.

Industria automotriz

La industria automotriz se encarga del diseño, desarrollo, fabricación, ensamblaje, comercialización y venta de automóviles. Es una gran generadora de empleo ya que además de la mano de obra directa que requiere, influye en toda una industria paralela de autopartes, por lo que la mano de obra indirecta es sumamente grande también. (CAMPOS, 2015)

El intento de obtener una fuerza motriz que sustituyera a los caballos se remonta al siglo XVII. El vapor parecía el sistema más prometedor, pero sólo se logró un cierto éxito a finales del siglo XVIII. El vehículo autopropulsado más antiguo que se conserva, un tractor de artillería de tres ruedas construido por el ingeniero francés Joseph Cugnot en 1771, era muy interesante, pero de utilidad limitada. Después, una serie de ingenieros franceses, estadounidenses y británicos —entre ellos William Murdoch, James Watt y William Symington— inventaron vehículos todavía menos prácticos.

En 1789 el inventor estadounidense Oliver Evans obtuvo su primera patente por un

carruaje de vapor, y en 1803 construyó el primer vehículo autopropulsado que circuló por las carreteras estadounidenses. En Europa, el ingeniero de minas británico Richard Trevithick construyó el primer carruaje de vapor en 1801, y en 1803 construyó el llamado London Carriage. Aunque este vehículo no se perfeccionó, siguieron produciéndose mejoras en la máquina de vapor y en los vehículos. Estos avances tuvieron lugar sobre todo en Gran Bretaña, donde el periodo de 1820 a 1840 fue la edad de oro de los vehículos de vapor para el transporte por carretera. Eran máquinas de diseño avanzado, construidas por ingenieros especializados como Gurney, Hancock o Macerone. Sin embargo, esa naciente industria de fabricación tuvo una vida muy breve. Los trabajadores que dependían del transporte con caballos para su subsistencia fomentaron unos peajes o cuotas más elevados para los vehículos de vapor. Esta circunstancia tenía una cierta justificación, ya que dichos vehículos eran pesados y desgastaban más las carreteras que los coches de caballos. Por otra parte, la llegada del ferrocarril significó un importante golpe para los fabricantes de vehículos de vapor. La restrictiva legislación de la Locomotive Act de 1865 supuso la restricción final a los vehículos de vapor de transporte por carretera en Gran Bretaña, y durante 30 años impidió prácticamente cualquier intento de desarrollar vehículos autopropulsados para el transporte por carretera. Esto hizo que el desarrollo del motor de combustión interna tuviera lugar en otros países como Francia, Alemania y Estados Unidos. Thomas Edison, el inventor estadounidense, escribió en 1901: "El vehículo de motor debería haber sido británico. Ustedes (los británicos) lo inventaron en la década de 1830. Sus carreteras son las mejores después de las francesas. Tienen ustedes cientos de ingenieros especializados, pero han perdido su industria por el mismo tipo de legislación y prejuicios estúpidos que les han atrasado en muchos aspectos de la electricidad".

Mercado Automotriz

La importancia del sector automotor en el desarrollo del país es reconocida por su influencia en varios entornos. El sector genera una importante contribución a la economía del país en aranceles, impuestos y generación de empleo (CAMPOS, 2015).

La industria automotriz ecuatoriana inicia el ensamblaje de vehículos en 1973, con una producción de 144 unidades. A partir de 1988, la producción sobrepasó los 12.000

automóviles, observándose una reducción en 1999, debido a la crisis política-económica-social, alcanzando las 9.764 unidades. A partir del 2000, las variaciones en la producción han experimentado una tendencia creciente, en promedio entre 2000 y 2012 el aumento de la producción ha sido de 16% anual. El año de mayor producción en ese período fue 2012, con 81.398 unidades; y la producción nacional cubrió el 46% (56.395 unidades) del consumo local.

El comercio de vehículos ecuatorianos inició en 1992, y presentó un ritmo de crecimiento paulatino, registrando la mayor caída en 1999. El crecimiento promedio de exportaciones entre 2000-2012 ha sido de 14%; y el año de mayor número de unidades exportadas fue 2007, con casi 26.000. En 2012 se exportaron 24.815 unidades en los mercados de Colombia (53%) y Venezuela (47%).

Tanto las importaciones como las ventas de vehículos son sensibles a las fluctuaciones económicas nacionales; y en los años 2010, 2011 y 2012, la situación del mercado automotor ha sido complicada, debido a: incremento arancelario, más restricción a las importaciones, impuestos “verdes”, limitación de créditos, entre otros. Así, en 2012, se comercializaron en el mercado nacional 121.446 unidades, registrando una reducción de -13% en comparación con las unidades vendidas en 2011. Del total de ventas, el 54% de vehículos comercializados fueron importados y los principales países proveedores son: Corea, China, Colombia, Japón y México.

En 2012, las importaciones de vehículos totalizaron 66.652 unidades; una reducción de -11% respecto a 2011.

2.7 Hipótesis

El impuesto ambiental tiene una incidencia significativa en el mercado automotriz en el Ecuador.

2.8 Señalamiento de variables de la hipótesis

2.8.1 Variable independiente

Impuesto ambiental

2.8.2 variable dependiente

Mercado Automotriz

CAPITULO III

METODOLOGÍA

3.1 ENFOQUE INVESTIGATIVO

En el concepto de Murillo “el método cualitativo consiste en descripciones detalladas de situaciones, eventos, personas, interacciones y comportamientos que son observables. Incorpora lo que los participantes dicen, sus experiencias, actitudes, creencias, pensamientos y reflexiones tal como son expresadas por ellos mismos y no como uno los describe” (Murillo, 2010)

También según Thomas Cook (2005) consideran entre los métodos cualitativos a la etnografía, los estudios de caso, las entrevistas a profundidad, la observación participante y la investigación-acción. Una primera característica de estos métodos se manifiesta en su estrategia para tratar de conocer los hechos, procesos, estructuras y personas en su totalidad (Reichardt, 2005)

Por otro lado el método cuantitativo se refiere a aquellos métodos que : “ *nos ayuda a realizar cálculos más exactos y tener un examen más vertical de las motivaciones, actitudes y conductas de los sujetos*” (Gutiérrez, 94)

Los métodos cuantitativos revelan una realidad positivista, hipotético-deductiva, encaminada hacia la generalidad de los resultados. El contorno de aproximación social queda limitado a fenómenos visibles y susceptibles de medición, análisis estadístico y control experimental.

El estudio será presente cuantitativo ya que nos enfocaremos a la medición de cómo afecta el impuesto ambiental en el mercado automotriz, para realizar un análisis de las alternativas que tendría el gobierno para mejorar el mercado automotriz y contribuir con el medio ambiente. También nos enfocaremos en los efectos del

impuesto ambiental y su incidencia en el mercado automotriz, por lo tanto necesitaremos profundizar en un ámbito de aproximación social que queda reducido a fenómenos observables y susceptibles de medición, análisis estadístico y control experimental.

Del mismo modo se enfocara en las descripciones minuciosas de situaciones, eventos, personas, interacciones y comportamientos que son observables según su punto de vista con la problemática del impuesto. Incorporando lo que los participantes dicen, sus experiencias, actitudes, creencias, pensamientos y reflexiones tal como son expresadas por ellos mismos.

3.2 MODALIDAD BÁSICA DE LA INVESTIGACIÓN

3.2.1. Investigación de campo

Este tipo de investigación se ayuda de informaciones que proceden entre otras, de entrevistas, cuestionarios, observaciones y encuestas.

En los diseños de campo los datos se obtienen directamente de la realidad, a través de la acción del investigador.

La investigación de campo es aquella que consiste en la recolección de datos directamente de los sujetos investigados, o de la realidad donde ocurren los hechos (datos primarios), sin manipular o controlar variable alguna, es decir, el investigador obtiene la información pero no altera las condiciones existentes. (Arias, 2006)

Según Hernández (2006) la investigación de campo se refiere al análisis sistemático de problemas en la realidad, con el propósito bien sea de describirlos, interpretarlos, entender su naturaleza y factores constituyentes, explicar sus causas y efectos, o predecir su ocurrencia, haciendo uso de métodos característicos de cualquiera de los paradigmas o enfoques de investigación conocidos o en desarrollo (Hernández, 2006).

En esta investigación se ha optado por la investigación de campo ya que aceptan también estudios sobre datos censales o muestrales no recogidos por el estudiante,

siempre y cuando se utilicen los registros originales con los datos no agregados, o cuando se trate de estudios que impliquen la construcción o uso de series históricas y, en general, la recolección y organización de datos publicados para su análisis mediante procedimientos estadísticos, modelos matemáticos, econométricos o de otro tipo.

3.2.1. Investigación bibliográfica-documental

“Son aquellas que contienen información no abreviada y en su forma original. Son todos los conocimientos científicos o hechos e ideas estudiados bajo nuevos aspectos.”
(Bavaresco, 1988, pág. 36)

El énfasis de la investigación está en el análisis teórico y conceptual hasta el paso final de la elaboración de un informe o propuesta sobre el material registrado, ya se trate de obras, investigaciones anteriores, material inédito, hemerográfico, cartas, historias de vida, documentos legales e inclusive material filmado o grabado.

Se utilizará esta técnica por que se recurrirá a fuentes primarias y secundarias las cuales servirán para el correcto desarrollo de la presente investigación.

3.3 NIVEL O TIPO DE INVESTIGACIÓN

La investigación está enmarcada, en el nivel de asociación de variables debido a que es indispensable evaluar las variaciones de comportamiento de una variable a otra, con el propósito de establecer los puntos claves de referencia que ayuden a la empresa a detectar sus falencias y a estar al tanto de las mismas.

La asociación de las variables permite una establecer la relación entre las variables dependiente e independiente con el propósito de que el problema a investigarse sea eficaz.

Si bien es cierto, este tipo de investigación permitirá, percibir las características que servirán para profundizar el conocimiento objetivo del problema, involucrando a personas, sucesos, procesos y sus relaciones. Mediante este análisis se pondrá en juego todos los conocimientos teóricos previos para dar solución al fenómeno estudiado.

3.3.1. Investigación exploratoria

Según Namakforoosh, los estudios de tipo observacional pueden ser participativos. En estos el investigador tiene un papel importante, junto con otras unidades de estudio, o puede no ser participativo este es el caso más común en la encuesta. Un estudio de este tipo puede clasificarse según el medio de comunicación (Namakforoosh, 2005, pág. 89).

La investigación exploratoria se identifica por recoger e identificar antecedentes generales, números y cuantificaciones, temas y tópicos respecto del problema investigado, sugerencias de aspectos relacionados que deberían examinarse en profundidad en futuras investigaciones. Además se efectúa sobre un tema u objeto desconocido o poco estudiado, por lo que sus resultados constituyen una visión aproximada de dicho objeto, es decir, un nivel superficial de conocimiento.

Esta técnica se maneja para obtener información de manera participativa o no participativa mediante una encuesta que se las realizará a los involucrados en el presente proyecto de investigación.

3.3.2. Investigación descriptiva

Según César Bernal, *“La investigación descriptiva reseña rasgos, cualidades o atributos de la población objeto de estudio.”* (Bernal, 2006, pág. 121).

Bajo esta premisa, los investigadores recogen los datos sobre la base de una hipótesis o teoría, exponen y resumen la información de manera cuidadosa y luego analizan minuciosamente los resultados, a fin de extraer generalizaciones significativas que contribuyan al conocimiento.

Este nivel de investigación se utiliza para recabar información de un estudio descriptivo ya que con esta técnica podemos describir las características de los diferentes grupos de involucrados.

3.4. POBLACIÓN Y MUESTRA

3.4.1. Población

“Todo el universo dentro de un problema, la población puede ser finita o infinita dependiendo de las necesidades del investigador.” (Murray, 2005, pág. 1).

De acuerdo con William Mendenhall y otros, una población es: *“El conjunto de todas las mediciones de interés para el investigador.”* (Mendenhall & Otros, 2008, pág. 8).

Un panorama más amplio nos da Ernesto A. Rodríguez quien define a la población como: *“El conjunto de mediciones que se pueden efectuar sobre una característica común de un grupo de seres u objetos.”* (Rodríguez, 2005, pág. 79).

En conclusión, se puede describir a la población como un conjunto de todos los elementos que tiene en común una o varias características semejantes.

En una investigación puede considerarse varias poblaciones o sub-poblaciones. Además es necesario incluir una breve descripción de las características más sobresalientes de la población, en términos de su importancia para el estudio.

La población a investigarse está conformada por 80 patios de autos de la ciudad de Ambato.

3.4.2. Muestra

Cuando no es conveniente considerar todos los elementos de la población, lo que se hace es estudiar una parte de esa población. A la parte de la población se denomina muestra. La muestra siempre debe tener las mismas características del universo, ya que es representativa de este.

Citando nuevamente a Murray R. Spiegel en estadística de Schaum describen a la muestra como: *“La parte representativa de la población, del análisis de esta se pueden inferir conclusiones importantes acerca de la población.”* (Murray, 2005, pág. 1).

Así mismo, Sheldon M. Ross define a la muestra como: “*un subgrupo de la población que será estudiada en detalle*” (Sheldon, 2007, pág. 6).

Bajo este contexto, considerando el tamaño de la población es relativamente pequeña la investigación se llevará a cabo con todos los elementos de la misma, sin embargo, para objeto de estudio se hace constar la fórmula:

$$n = \frac{Z^2 p * q N}{Z^2 p * q + (N - 1)e^2}$$

Donde:

n = Tamaño de la muestra

E= Error de muestreo (5%)

NC= Nivel de confianza 95%

Z= 1.96

p = Probabilidad de ocurrencia 0.5

q = Probabilidad de no ocurrencia 1 - 0.5 =0.5

N = Tamaño de la población.

3.5. Operacionalización de la variable independiente

VARIABLE INDEPENDIENTE: Impuesto Ambiental

Tabla 3 Conceptualización de la variable dependiente.

Conceptualización	Categorías	Indicadores	Ítems	Técnica
El Impuesto Ambiental es un impuesto de matriculación cuya misión es regularizar la emisión de CO ₂ en vehículos de motor en Ecuador.	Método de calculo	Mismo método Disminuir valores Cambiar método de cálculo	¿Usted está de acuerdo con el impuesto ambiental?	Encuesta cuestionario.
	Segmentos Afectados	Autos Camionetas Suv's Todo terreno	¿Estaría dispuesto a adquirir un vehículo con impuesto ambiental elevado?	
	Marcas afectadas	Chevrolet Toyota Hyundai Ford Otros		

Fuente: Información investigada

Elaborado por: Fabián Oñate

3.5.2. Operacionalización de la variable dependiente

VARIABLE DEPENDIENTE: Mercado automotriz

Tabla 4 Conceptualización de la variable dependiente.

Conceptualización	Categoría	Indicadores	Ítems	Técnica
Lugar físico en el que se realizan los negocios de compraventa, alquiler o trueque de Vehículos, motos y transporte motorizado	OFERTA	Numero de Patios de Autos	¿Está usted de acuerdo con el impuesto verde para los vehículos nuevos?	
		Numero de Concesionarias		
		Porcentajes de ventas en los últimos años	¿Ha disminuido las ventas con el impuesto Ambiental?	
	Demanda	Porcentajes de ganancias después del impuesto	¿Ha disminuido los precios de los vehículos de alto cilindraje?	Encuesta cuestionario
		Comerciantes de vehículos	¿Usted comercializa vehículos de alto cilindraje?	
		Clientes	¿Usted está informado del valor de impuesto ambiental de los vehículos?	

Fuente: Información investigada

Elaborado por: Fabián Oñate

3.6.- RECOLECCIÓN DE INFORMACIÓN

Para Méndez citado por Eleazar Angulo, detalla a las técnicas y fuentes para recolección de la información como: *“los hechos o instrumentos a los que socorre el investigador y que le permiten tener información. También señala que las técnicas son los medios utilizados para recoger información, Asimismo declara que existen: fuentes primarias y fuentes secundarias. Las fuentes primarias es la información oral o escrita que es recolectada directamente por el investigador a través de narraciones o artículos divulgados por los participantes en un evento o acontecimiento, mientras que las fuentes secundarias es la información escrita que ha sido recolectada y transcrita por personas que han recogido tal información a través de otras fuentes escritas o por un participante en un evento o acontecimiento.”* (Eleazar López, 2008).

3.6.1 Plan para la recolección de información

La información se recolectará aplicando la encuesta estructurada para el gerente, personal administrativo o empleados dentro de la concesionaria, patio, comerciante o dueño del auto, para determinar el grado de vinculación entre el impuesto ambiental y el mercado automotriz.

La empresas, se convertirá en un objeto dinámico que generará cambios que contribuirán a mejorar sus ventas mediante técnicas, que permitirán el desarrollo de la investigación. La instrumentación consiste en el diseño de un cuestionario de entrevista para medir opiniones sobre eventos o hechos específicos, en donde las preguntas son administradas por escrito al personal.

Este plan contempla estrategias metodológicas requeridas por los objetivos e hipótesis de investigación, de acuerdo con el enfoque escogido, considerando lo siguiente:

Para la encuesta

Según Benjamín Hernández Blázquez *“El cuestionario es un listado de preguntas para la recogida de información de los entrevistados, en el que quedan anotadas las respuestas. Habitualmente incluye instrucciones para el entrevistador sobre que pregunta formular en cada momento y como registrar las respuestas.”* (Hernández B., 2001, pág. 242)

Iván Thompson por su parte explica que: *“La encuesta es uno de los métodos más utilizados en la investigación de mercados porque permite obtener amplia información de fuentes primarias.”* (Thompson, 2006)

La encuesta se encuentra elaborada con preguntas cerradas y dirigidas a los señores propietarios, empleados o comerciantes de vehículos que permitirá recabar información sobre los indicadores de la variable dependiente. Su instrumento es el cuestionario.

Tabla 5 Procedimiento de recolección de información

TÉCNICAS	PROCEDIMIENTO
Encuesta	Se utilizara el cuestionario como método de evaluación.
	Se aplicara en las concesionarias y patios de autos.
	La presente encuesta se llevara a cabo la primera semana de marzo del 2016

Fuente: Personal de las empresas (2016)

Elaborado por: Fabián Oñate

3.7. PROCESAMIENTO Y ANÁLISIS

3.7.1. Plan de procesamiento

Se realizará un primer análisis de la información obtenida para determinar la calidad de la misma. A la información depurada se la ordenará y presentará en tablas de frecuencia y gráfico representativo que facilitarán su posterior análisis.

Para procesar la información recolectada se procederá de la siguiente manera:

- 1.** Análisis, revisión, clasificación de la información.
- 2.** Analizar y tabular los datos obtenidos. La tabulación se realizará de forma manual, según variables de hipótesis y objetivos.
- 3.** Elaboración de cuadros estadísticos que permitan interpretar los resultados tabulados de las encuestas.

En este sentido, el plan de procesamiento es la capacidad del sistema de información para efectuar cálculos de acuerdo con una secuencia de operaciones preestablecidas. Además, permite la transformación de datos fuente en información que puede ser utilizada para la toma de decisiones, lo que hace posible, entre otras cosas, que un tomador de decisiones genere una proyección financiera a partir de los datos que contiene un estado de resultados o un balance general de un año base.

Tabla 6 Plan de recolección de información

PREGUNTAS BÁSICAS	EXPLICACIÓN
¿Para qué?	Para alcanzar los objetivos de la investigación
¿De qué persona?	Para el investigador
¿Sobre qué aspecto?	Evaluación del impuesto ambiental y el mercado automotriz
¿Quién?	Investigador: Fabián Oñate
¿Cuándo?	Año 2015
¿Dónde?	Concesionarias, patios y comerciantes de autos.
¿Cuántas veces?	Durante 12 meses
¿Qué técnica de recolección y qué Instrumento?	Encuestas - Cuestionario
¿En qué situación?	Costos por servicios de actividades

Fuente: Personal de la empresas (2016)

Elaborado por: OÑATE Fabián 2016

3.7.2. Plan de análisis de interpretación de resultados

El procedimiento teórico a utilizar es el método estadístico para la comprobación de la hipótesis es el Chi cuadrado.

Según **Rafael Álvarez Cáceres** “*Es un cálculo de probabilidad basándose en grados de libertad.*” (Álvarez C., 2007, pág. 210).

Para el caso del presente estudio, el procesamiento de datos comprendió:

- Análisis de los resultados estadísticos, destacando tendencias o relaciones fundamentales de acuerdo con los objetivos e hipótesis.
- Interpretación de los resultados, con el apoyo del marco teórico en el aspecto pertinente
- Comprobación de la hipótesis.

Ciertamente, el estadístico chi-cuadrado se usa para evaluar si hay o no una asociación entre las variables de las filas y las variables de las columnas de una tabla de contingencia.

Además se tomara en cuenta los siguientes ítems:

- Revisión crítica de la información recogida
- Repetición de la recolección falla de contestación
- Tabulación o cuadros según variables.
- Manejo de información (registro de cuadros).
- Estudio estadístico de datos para interpretación de resultados.

CAPITULO IV

ANÁLISIS E INTERPRETACIÓN DE RESULTADOS

4.1. 4.2 Análisis de resultados

Una vez que se ha concluido con la etapa de recolección de la información por medio de encuestas previamente elaboradas, el paso se inició con la aplicación de un cuestionario a los 80 patios de autos de la ciudad de Ambato, para obtener información relacionada si existe o no la necesidad de modifica, eliminar o mantener el impuesto ambiental en el Ecuador.

El análisis de los resultados se los realizará en base a una reflexión sobre los resultados obtenidos del trabajo de campo y en función del problema de investigación, los objetivos del estudio la hipótesis y el marco teórico, para la presente investigación, será necesario depurar los datos e información para que exista la confiabilidad y describir los resultados, analizar la hipótesis en relación con los resultados obtenidos para verificarla o rechazarla, estudiar cada uno de los resultados y relacionarlos con el marco teórico.

Ciertamente, analizar los datos radica en hacer un estudio minucioso de los datos obtenidos durante el trabajo de campo.

De acuerdo con Huberman y Miles citado por: (Coffey & Atkinson, 2003, p. 9), análisis de datos lo definen como:

“Tres subprocesos ligados entre sí:

- *Reducir los datos*
- *Exponerlos y sacar conclusiones*
- *Verificar las conclusiones”*

Estos autores describen la reducción de los datos en términos de selección y condensación de los mismos.

Los pasos que se utilizarán son: agrupar y tabular los datos obtenidos en el trabajo de campo, el mismo que será representado estadísticamente mediante la utilización de tablas y gráficos.

Analizar los datos es una técnica que consiste en el estudio de los hechos y el uso de sus expresiones y cifras para lograr información válida y confiable.

Los objetivos de analizar los datos son:

- Conocer como están distribuidos los datos.
- Saber qué relación existe entre variables
- Calcular estimación y predicciones.
- Demostrar casualidad mediante el cálculo de probabilidad.

Resultados de las encuestas realizadas a los patios de autos de la ciudad de Ambato.

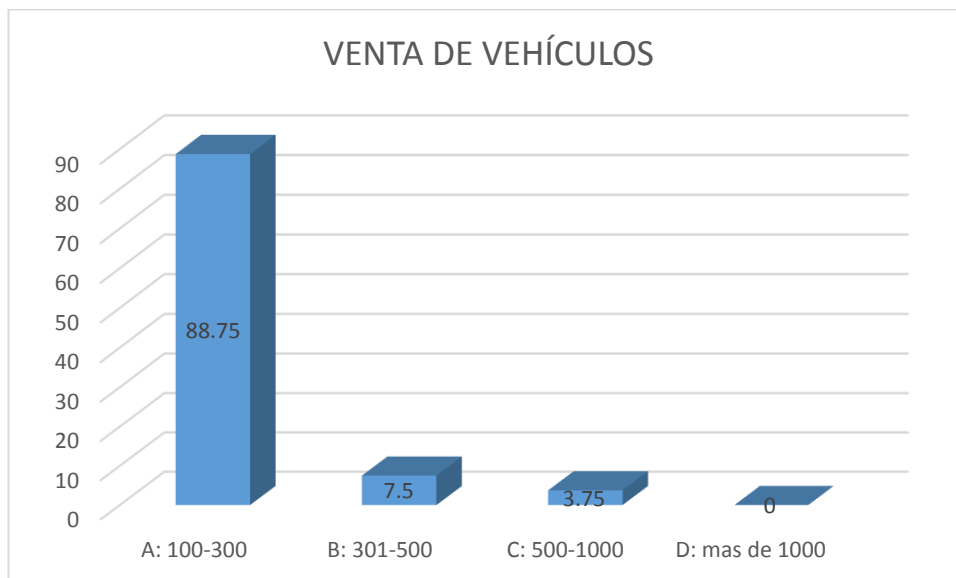
Pregunta N°. 1 Cuántos vehículos vendieron en el 2015?

Tabla 7 Venta de vehículos

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
100-300	71	88.75
301-500	6	7.5
500-1000	3	3.75
más de 1000	0	0
	80	100

Fuente: Encuesta

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)



GRAFÍCO 4 Venta de vehículos

Fuente: Tabla 7

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)

Análisis : Eligiendo como criterio de categoría el número de patio de autos , se puede definir que el 88.75% dice que su margen de venta de vehículos se encuentra entre el rango 100 a 300 , por otro lado un 7.5 % declaro que vede entre 301 a 500 y finalmente solo un 3.75 vende más de 500 .

Interpretación: se puede evidenciar que el mayor porcentaje de patios tienen un rango de venta de menos de 300 vehículos.

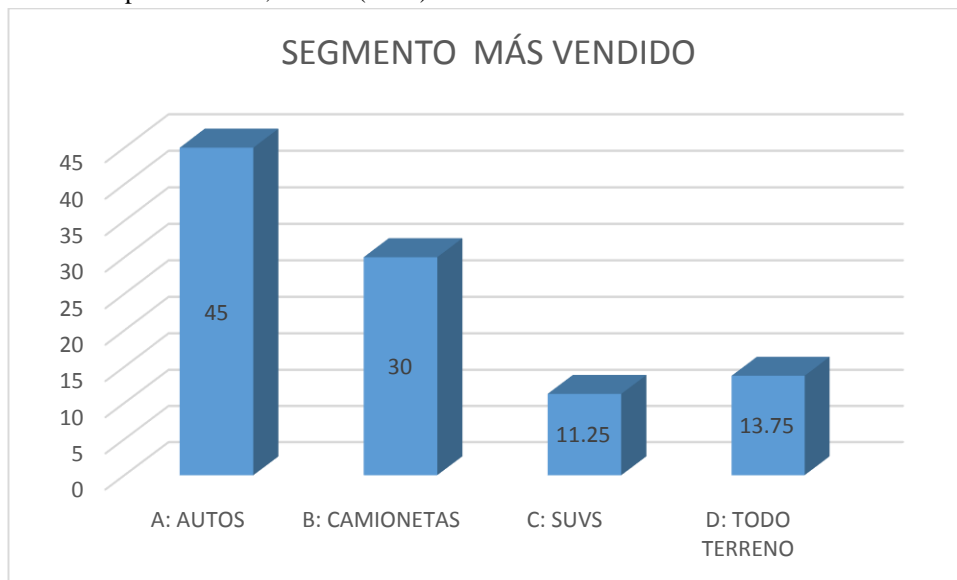
Pregunta N°. 2 ¿Cuáles es el segmento de vehículo más vendido?

Tabla 8 Segmento más vendido

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
AUTOS	36	45
CAMIONETAS	24	30
SUVS	9	11.25
TODO TERRENO	11	13.75
	80	100

Fuente: Encuesta

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)



GRAFÍCO 5 Segmento más vendido

Fuente: Tabla 8

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)

Análisis: Eligiendo como criterio de categoría el número de patio de autos, se puede definir que el segmento más vendido son los autos con un 45 % seguido por las camionetas con un 30%, luego vienen los todoterreno con un 13.75% y finalmente las SUVs con un 11.25%.

Interpretación: Se puede evidenciar que los autos son el segmento más vendido debido a su menor precio con los demás segmentos.

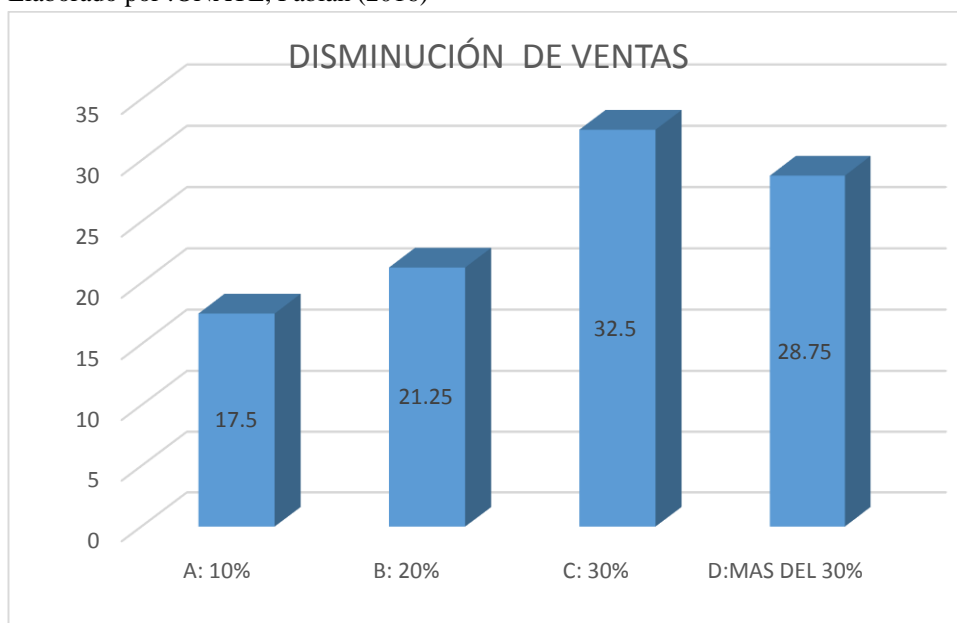
Pregunta N° 3 ¿En qué porcentaje ha disminuido las ventas con años anteriores?

Tabla 9 Disminución de ventas

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
10%	14	17.5
20%	17	21.25
30%	26	32.5
MAS DEL 30%	23	28.75
	80	100

Fuente: Encuesta

Elaborado por :OÑATE, Fabián (2016)



GRAFÍCO 6 Disminución de ventas

Fuente: Tabla 9

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)

Análisis: Eligiendo como criterio de categoría el número de patio de autos, se puede definir que el 32.5% dicen que las ventas tuvieron una baja del 30% seguido por 28.75% que dice que bajaron en más de un 30%, también el 21.25% declaró que han disminuido en un 20% y finalmente un 17.5% dice que bajaron en un 10%.

Interpretación: Se puede apreciar que las ventas bajaron en un 30% para la mayoría de patios de autos sean usados o nuevos, esto se debe a varias razones como el impuesto ambiental, altos precios de los automotores, y la crisis que afectado al país estos últimos años.

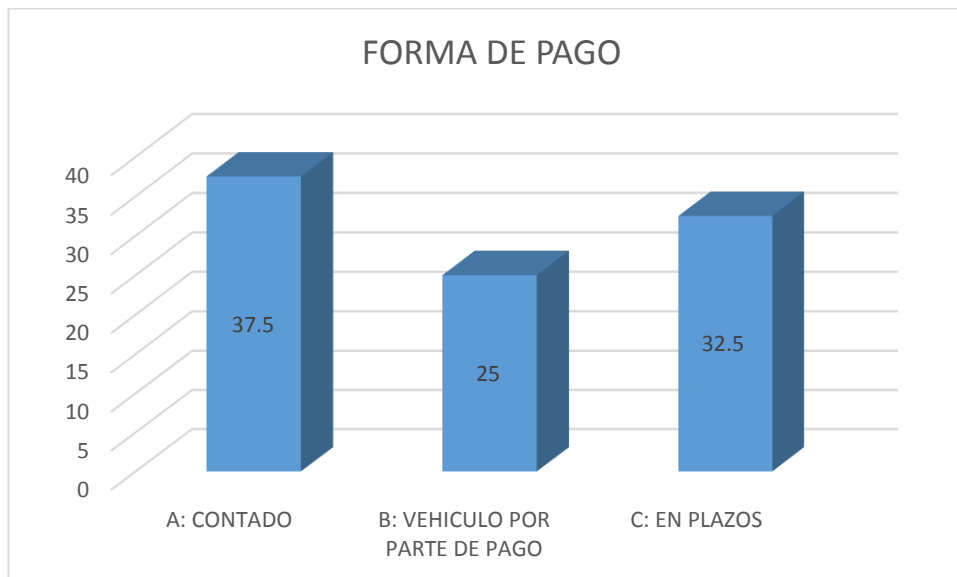
Pregunta N° 4 ¿De qué forma adquieren los compradores el vehículo?

Tabla 10 Forma de pago

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
CONTADO	30	37.5
VEHÍCULO POR PARTE DE PAGO	20	25
EN PLAZOS	26	32.5
	76	100

Fuente: Encuesta

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)



GRAFÍCO 7 Forma de pago

Fuente: Tabla 10

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)

Análisis: Eligiendo como criterio de categoría el número de patio de autos, se puede definir que el 37.5 % de compradores adquieren el vehículo de contado, mientras un 32.5 compra en plazos y finalmente un 25% deja su auto anterior por parte de pago.

Interpretación: podemos apreciar que la mayoría de personas que compra autos lo hacen en efectivo esto se da por que las personas ahorran hasta poder llegar al monto del vehículo y poder comprarlo.

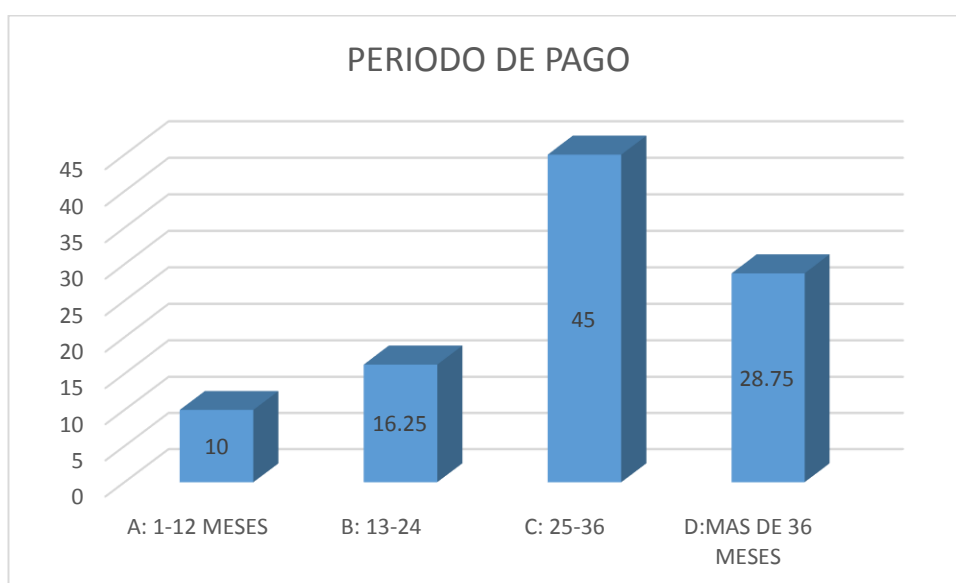
Pregunta N° 5 ¿Cuál es el periodo de pago más escogido por los clientes?

Tabla 11 Periodo de pago

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
1-12 MESES	8	10
13-24	13	16.25
25-36	36	45
MAS DE 36 MESES	23	28.75
	80	100

Fuente: Encuesta

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)



GRAFÍCO 8 Periodo de pago

Fuente: Tabla 11

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)

Análisis: Eligiendo como criterio de categoría el número de patio de autos, se puede definir que el 45% de las persona adquieren su vehículo en un periodo de 25 a 36 meses, mientras que un 28.75 adquieren para más de 36 meses, un 16.25 % en un periodo de 13 a 24 y finalmente un 10% lo dejan para 12 meses.

Interpretación: se puede evidenciar que la mayoría de personas al momento de adquirir su vehículo difieren sus cuotas hasta 3 años esto puede deberse que la mayoría de patios tienen un crédito máximo de hasta 36 meses, mientras tanto los patios que tiene un periodo de pago más amplio los clientes difieren para más de 36 meses.

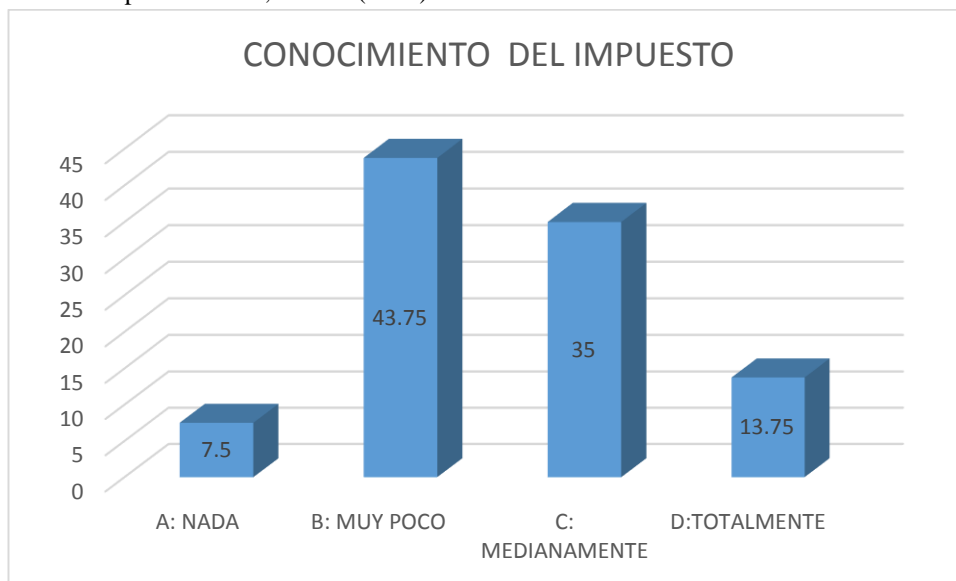
Pregunta N° 6 ¿Conoce sobre el impuesto ambiental?

Tabla 12 Conocimiento del impuesto

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
NADA	6	7.5
MUY POCO	35	43.75
MEDIANAMENTE	28	35
TOTALMENTE	11	13.75
	80	100

Fuente: Encuesta

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)



GRAFÍCO 9 Conocimiento del impuesto ambiental

Fuente: Tabla 12

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)

Análisis: Eligiendo como criterio de categoría el número de patio de autos, se puede definir que el 43% saben muy poco sobre dicho impuesto, seguido por un 35% que está informado medianamente, también un 13.75 sabe totalmente como se aplica el impuesto y finalmente un 7.5 que no sabe nada del impuesto.

Interpretación: en el GRAFÍCO podemos apreciar que la mayoría de empleados de los patios saben poco o medianamente sobre el impuesto ambiental, dando a entender que ni siquiera los que trabajan en el negocio de autos están bien informados sobre el impuesto y solo un 13.75 realmente sabe cómo se aplica este impuesto.

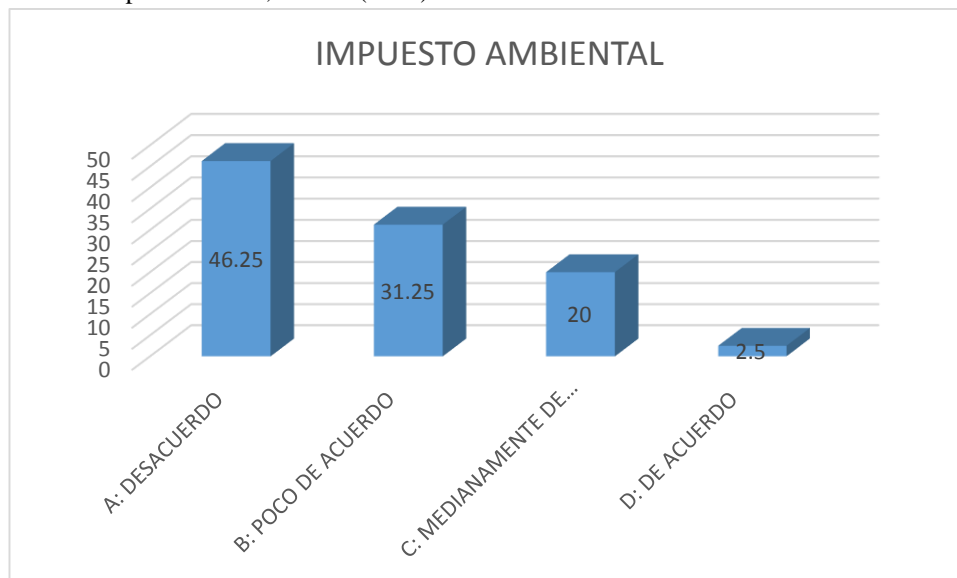
Pregunta N° 7 ¿Está de acuerdo con el impuesto Ambiental?

Tabla 13 Impuesto Ambiental

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
DESACUERDO	37	46.25
POCO DE ACUERDO	25	31.25
MEDIANAMENTE DE ACUERDO	16	20
DE ACUERDO	2	2.5
	80	100

Fuente: Encuesta

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)



GRAFÍCO 10 Impuesto Ambiental

Fuente: Tabla 13

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)

Análisis: Eligiendo como criterio de categoría el número de patio de autos, se puede definir que el 46.25 está en desacuerdo con el impuesto ambiental seguido por un 31.25 que está poco de acuerdo, también podemos observar que un 20% está medianamente de acuerdo y finalmente solo un 2.5% está de acuerdo con dicho impuesto.

Interpretación: podemos ver que la mayoría de patios de autos están poco de acuerdo o en desacuerdo con el impuesto ambiental, esto se debe que el impuesto si afecto de cierta manera a las ventas de ciertos segmentos de vehículos.

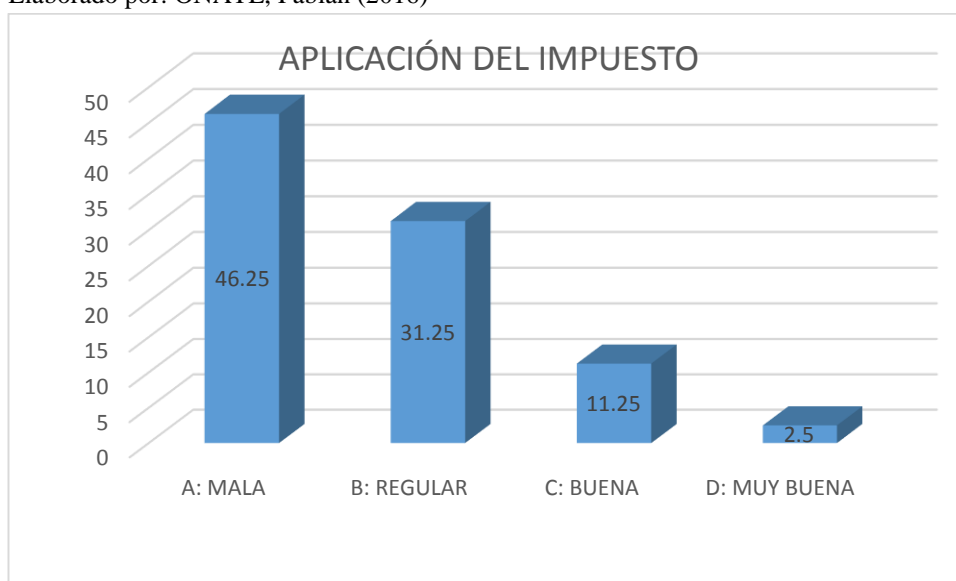
Pregunta N°8 ¿Cómo categoriza el método de aplicación del impuesto ambiental?

Tabla 14 Aplicación del impuesto

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
A: MALA	37	46.25
B: REGULAR	25	31.25
C: BUENA	16	20
D: MUY BUENA	2	2.5
	80	100

Fuente: Encuesta

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)



GRAFÍCO 11 Aplicación del impuesto

Fuente: Tabla 14

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)

Análisis: Eligiendo como criterio de categoría el número de patio de autos, se puede definir que el 52.5% califica a la aplicación del impuesto como mala un 33.75% como regular, también un 11.25% como buena y finalmente un 2.5% como muy buena.

Interpretación: Se puede evidenciar que la mayoría de patios dijo que el método de aplicación del impuesto es regular y mala.

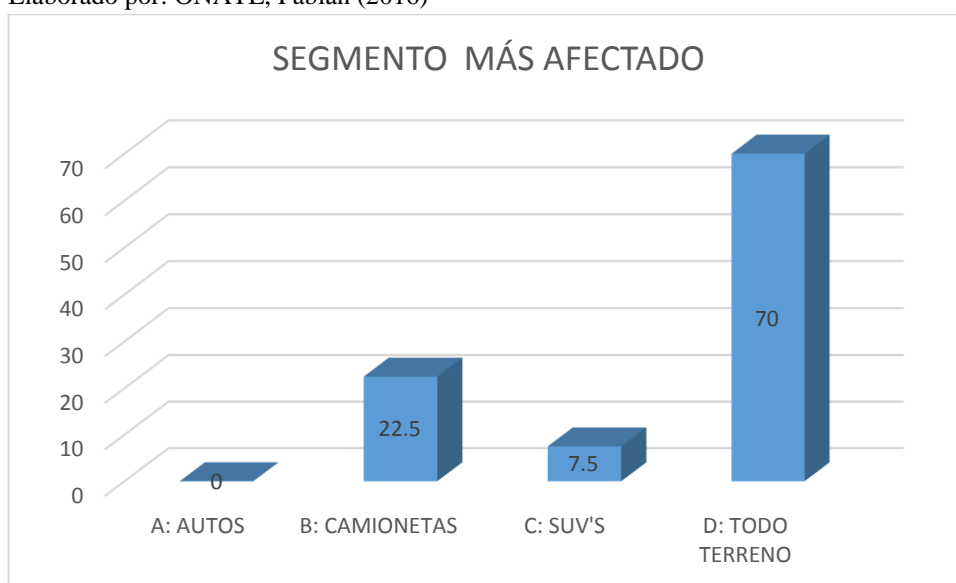
Pregunta N° 9 ¿Qué segmento de vehículos ha sido el más afectado por el impuesto?

Tabla 15 Segmento más afectado

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
AUTOS	0	0
CAMIONETAS	18	22.5
SUV'S	6	7.5
TODO TERRENO	56	70
	80	100

Fuente: Encuesta

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)



GRAFÍCO 12 Segmento más afectado

Fuente: Tabla 15

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)

Análisis: Eligiendo como criterio de categoría el número de patio de autos, se puede definir que el 70 % dice que los todo terrenos son los más afectados por el impuesto seguido por un 22.5% que dicen que las camionetas y tan solo un 7.5 opina que son las suv's.

Interpretación: podemos observar que la mayor parte de patios dijo que el segmento más afectado por el impuesto fueron los todo terreno por el motivo que tienen un cilindraje.

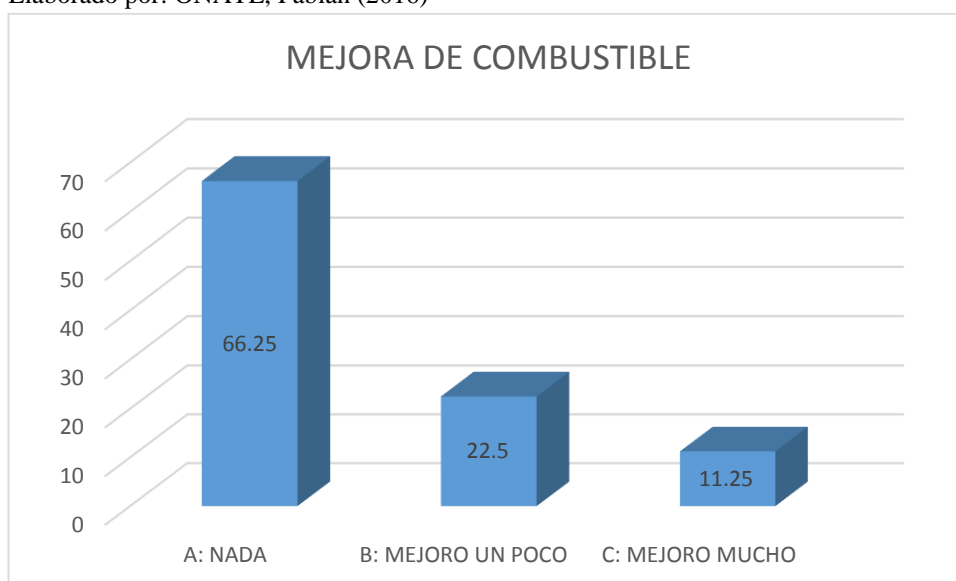
Pregunta N°. 10: ¿Usted piensa que se ha mejorado los combustibles del país?

Tabla 16 Mejora de combustible

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
NADA	53	66.25
MEJORO UN POCO	18	22.5
MEJORO MUCHO	9	11.25
	80	100

Fuente: Encuesta

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)



GRAFÍCO 13 Mejora del combustible

Fuente: Tabla 16

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)

Análisis: Eligiendo como criterio de categoría el número de patio de autos, se puede definir que el 66.25 % opina que los combustibles no han mejorado en nada, mientras un 22.5% dice que mejoro poco y finalmente un 11.25% dijo que mejoro mucho.

Interpretación: Desde el principio se dijo que los ingresos del impuesto ambiental servirán para mejorar los combustibles en el país pero la mayor parte de los encuestados opinaron que el combustible no mejoro en nada.

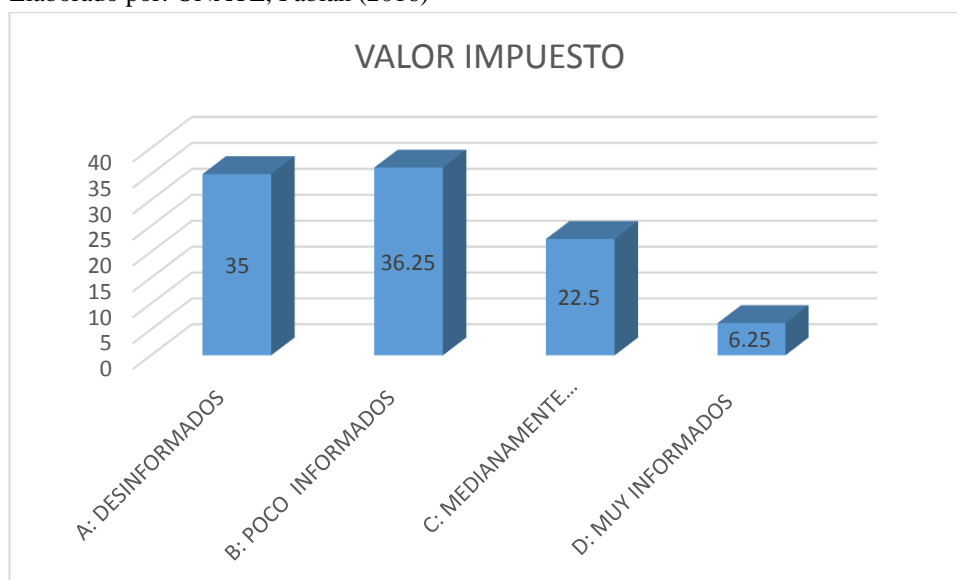
Pregunta N° 11 ¿Los clientes están informados del valor a pagar por el impuesto ambiental?

Tabla 17 Valor impuesto

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
DESINFORMADOS	28	35
POCO INFORMADOS	29	36.25
MEDIANAMENTE INFORMADOS	18	22.5
MUY INFORMADOS	5	6.25
	80	100

Fuente: Encuesta

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)



GRAFÍCO 14 Valor Impuesto

Fuente: Tabla 17

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)

Análisis: Eligiendo como criterio de categoría el número de patio de autos, se puede definir que el 36.25% de los compradores está poco informados sobre el valor del impuesto, también un 35% está desinformado, luego podemos ver que un 22.5% está medianamente informado y apenas un 6.25% está muy informado del valor.

Interpretación: Se puede evidenciar que la mayoría de los clientes están poco informados o desinformados de los valores a pagar por el impuesto ambiental eso se debe a la poca difusión de los medios de comunicación y al poco interés de las personas por informarse.

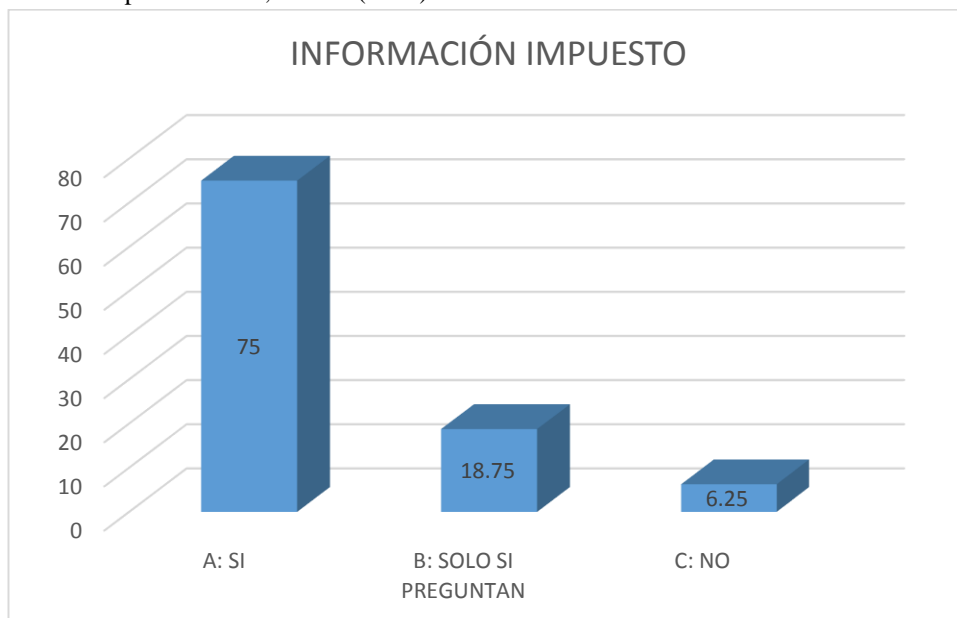
Pregunta N° 12: ¿Cuándo vende vehículos de alto cilindraje les informa sobre el impuesto ambiental?

Tabla 18 Información impuesto

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	60	75
SOLO SI PREGUNTAN	15	18.75
NO	5	6.25
	80	100

Fuente: Encuesta

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)



GRAFÍCO 15 Información impuesto

Fuente: Tabla 18

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)

Análisis: Eligiendo como criterio de categoría el número de patio de autos, se puede definir que el 75% informan al cliente sobre el impuesto ambiental, mientras un 18.75 les informa solo si le preguntan y finalmente un 6.25 dice que no.

Interpretación: Se puede evidenciar que la mayoría de patios de autos informan al cliente sobre los valores de impuesto ambiental cuando están por adquirir un vehículo de alto cilindraje.

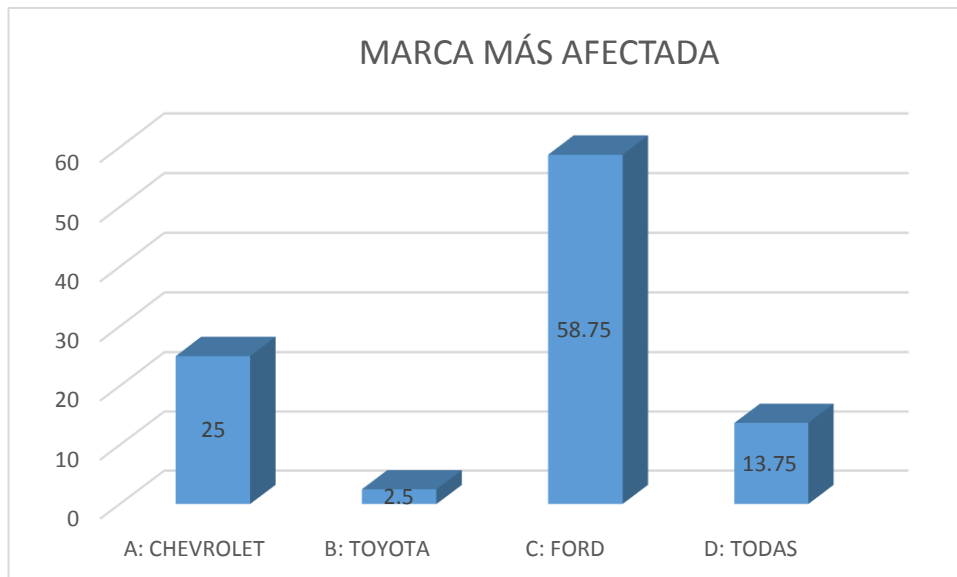
Pregunta N° 13: ¿Ha que marca cree usted que afecto más este impuesto?

Tabla 19 Marca más afectada

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
CHEVROLET	20	25
TOYOTA	2	2.5
FORD	47	58.75
TODAS	11	13.75
	80	100

Fuente: Encuesta

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)



GRAFÍCO 16 Marca más afectada

Fuente: Tabla 19

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)

Análisis: Eligiendo como criterio de categoría el número de patio de autos, se puede definir que el 58.75% dijo que la marca más afectada por el impuesto fue Ford, mientras un 25 % opina que es Chevrolet, también un 13.75% opina que todas son afectadas y un 2.5% dijo que Toyota.

Interpretación: Se puede evidenciar que la mayoría de patios dijo que la marca más afectada por el impuesto fue Ford, ya que en su mayoría de gama cuenta con vehículos de alto cilindraje.

Pregunta N° 14: ¿Usted piensa que se debe seguir con este impuesto?

Tabla 20 Seguir con el impuesto

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SI	3	3.75
SI PERO MODIFICADO	52	65
NO	25	31.25
	80	100

Fuente: Encuesta

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)

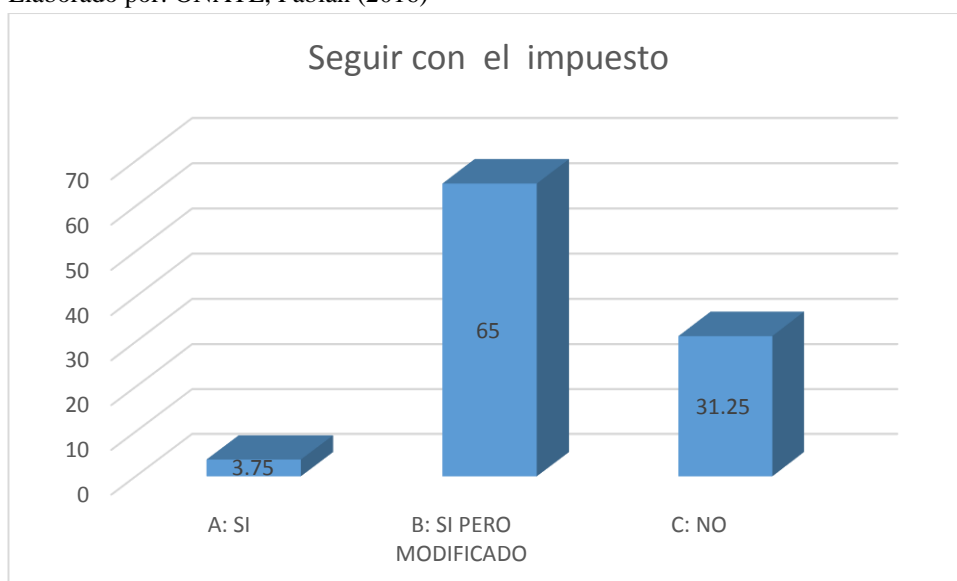


GRÁFICO 17 Seguir con el impuesto

Fuente: Tabla 20

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)

Análisis: Eligiendo como criterio de categoría el número de patio de autos, se puede definir que 65% opina que sí debe seguir el impuesto pero aplicado de mejor manera mientras un 31.75% opina que no y finalmente un 3.25% dice que sí se debe seguir.

Interpretación: Se puede observar que la mayoría de patios dijo que se debería seguir con el impuesto pero modificado por que en algunos casos el valor a pagar es demasiado alto.

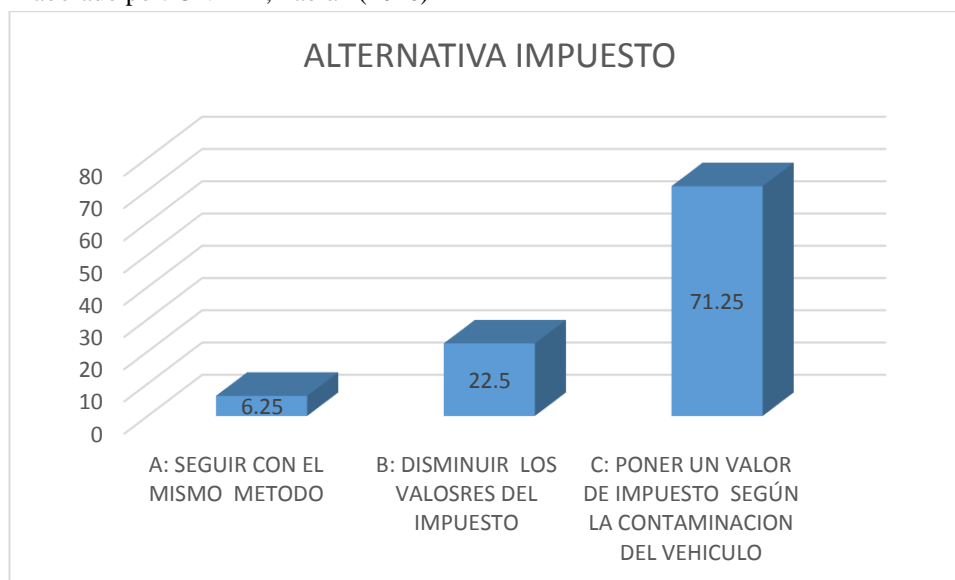
Pregunta N° 15: ¿Que alternativa sería buena para modificar el impuesto?

Tabla 21: Alternativa impuesto

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
SEGUIR CON EL MISMO MÉTODO	5	6.25
DISMINUIR LOS VALORES DEL IMPUESTO	18	22.5
PONER UN VALOR DE IMPUESTO SEGÚN LA CONTAMINACIÓN DEL VEHÍCULO	57	71.25
	80	100

Fuente: Encuesta

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)



GRAFÍCO 18 Alternativa impuesto

Fuente: Tabla 21

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)

Análisis: Eligiendo como criterio de categoría el número de patio de autos, se puede definir que 71.25% opina que se debe poner un valor de impuesto según la contaminación del vehículo, un 22.5% dice que se debe disminuir los valores y finalmente un 6.25% dice que se debe seguir con el mismo método.

Interpretación: Se pudo evidenciar que la mayoría de patios dijo que se debería poner un valor de impuesto según la contaminación del vehículo y no solo por su cilindraje ya que este no es el único que determina la contaminación de un vehículo.

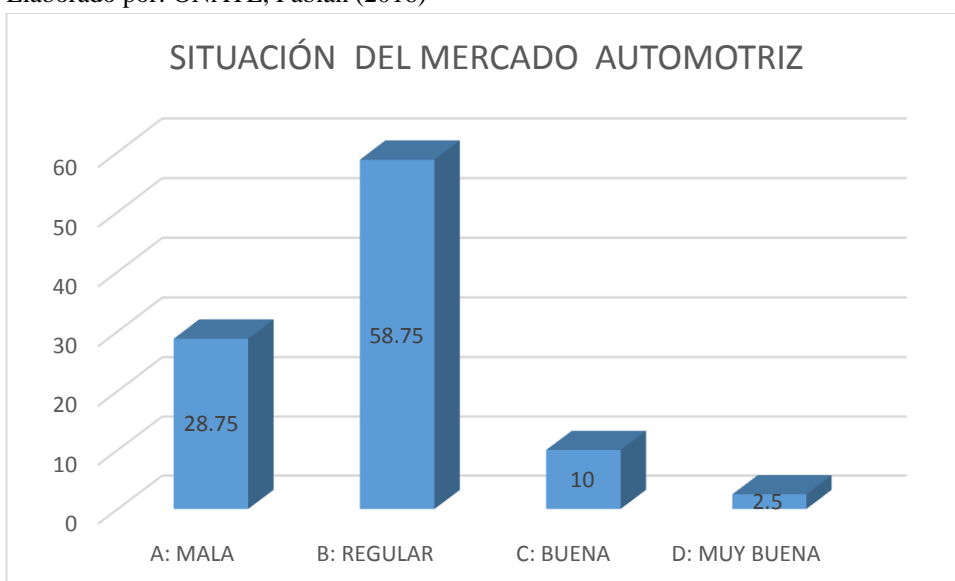
Pregunta N° 16: ¿Cuál es la situación actual del mercado automotriz luego del impuesto?

Tabla 22 Situación mercado automotriz

	FRECUENCIA	PORCENTAJE
MALA	23	28.75
REGULAR	47	58.75
BUENA	8	10
MUY BUENA	2	2.5
	80	100

Fuente: Encuesta

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)



GRAFÍCO 19 Situación del mercado automotriz

Fuente: Tabla 22

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)

Análisis: Eligiendo como criterio de categoría el número de patio de autos, se puede definir que el 41.25 % dice que la situación del mercado automotriz es regular, mientras un 38.75% dijo que es mala, también un 18.25% opinó que es buena y apenas un 1.25 dijo ser muy buena.

Interpretación: se puede observar que la mayoría de patios dijo que la situación del mercado automotriz es regular y mala pero que no solo se debe al impuesto ambiental si no a varias reformas del gobierno ha implementado, afectando así a la venta de vehículos.

4.3. Verificación de la hipótesis

Luego de haber realizado la investigación de campo, se procede a plantear la hipótesis con sus correspondientes variables.

Esta hipótesis será verificada mediante el estimador estadístico del Chi cuadrado, con el propósito de comprobar si los valores de frecuencia obtenidos en las encuestas y registrados en la tabla de doble entrada son representativos.

1.- Planteo de hipótesis

a) Modelo lógico

Ho: No hay diferencia estadística significativa entre el impuesto ambiental y el mercado automotriz del Ecuador.

H1: Hay diferencia estadística significativa entre el impuesto ambiental y el mercado automotriz del Ecuador.

b) Modelo matemático

Ho: $O = E$; $O - E = 0$

H1: $O \neq E$; $O - E \neq 0$

c) Modelo estadístico

$$X^2 = \sum \frac{(O - E)^2}{E}$$

Donde:

X²= chi cuadrado

\sum = sumatoria

O= frecuencia observada en una categoría específica

E= frecuencia esperada en una categoría determinad

2.- Regla de decisión

$$1-0,01 = 0,99;$$

$$1-0,05 = 0,95;$$

$$gl = (c-1)(r-1)$$

$$gl = (4-1)(4-1)$$

$$gl = 9$$

Al 95% y con 6 gl, $p = 16.92$

Se acepta la hipótesis nula si, X^2_c es menor o igual a X^2_t , caso contrario se rechaza, tanto al α de 0,05.

Se acepta la H_0 , si X^2_c es \leq a 16.92 con α 0,05

$$P = 16.92 \alpha 0,05$$

3.- Cálculo de X^2

Tabla 23 Frecuencias observadas.

		PREGUNTA 9.- ¿Cómo categoriza la aplicación del impuesto Ambiental?				
		mala	regular	buena	muy buena	
PREGUNTA 16	mala	13	10	0	0	23
	regular	20	13	14	0	47
	buena	4	2	1	1	8
	muy buena	0	0	1	1	2
		37	25	16	2	80

Fuente: Encuesta

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)

Explicación: Todos los valores expresados en la tabla se conocen como frecuencias Observadas, en el presente caso el tamaño de la población es muy reducido por lo que se ha procedido a determinar el valor porcentual de cada valor de la tabla.

Tabla 24 Frecuencias esperadas.

		PREGUNTA 9.- ¿Cómo categoriza la aplicación del impuesto Ambiental?				
		Mala	regular	buena	muy buena	TOTAL
PREGUNTA 16	Mala	10.63	7.19	4.60	0.58	23
	Regular	21.73	14.69	9.40	1.12	47
	Buena	3.70	2.50	1.60	0.20	8
	muy buena	0.92	0.62	0.40	0.05	2
		37	25	16	2	80

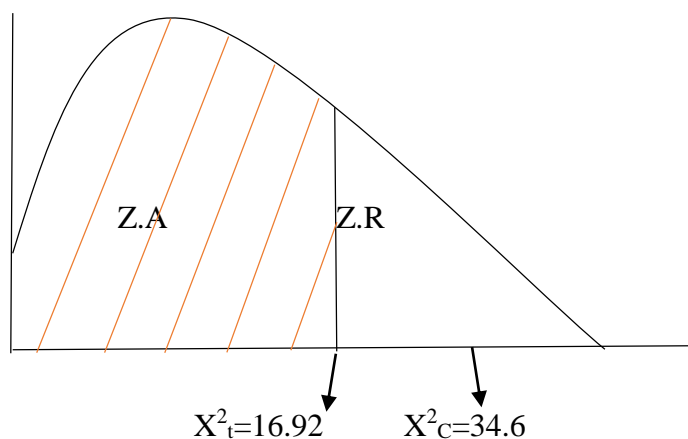
Fuente: Encuesta

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)

Tabla 25 Cálculos del Chi²

Frecuencias Observadas	Frecuencias Esperadas	FO-FE	(FO-FE) ²	(FO-FE) ² /FE
13.00	10.64	2.36	5.58	0.52
10.00	7.19	2.81	7.91	1.10
0.00	4.60	-4.60	21.16	4.60
0.00	0.58	-0.58	0.33	0.58
20.00	21.74	-1.74	3.02	0.14
13.00	14.69	-1.69	2.85	0.19
14.00	9.40	4.60	21.16	2.25
0.00	1.18	-1.18	1.38	1.18
4.00	3.70	0.30	0.09	0.02
2.00	2.50	-0.50	0.25	0.10
1.00	1.60	-0.60	0.36	0.23
1.00	0.20	0.80	0.64	3.20
0.00	0.93	-0.93	0.86	0.93
0.00	0.63	-0.63	0.39	0.63
1.00	0.40	0.60	0.36	0.90
1.00	0.05	0.95	0.90	18.05
80.00	80.00	0.00	0.00	34.61

Fuente: Análisis estadístico
 Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)



4.- Conclusión

Como el valor de Chi cuadrado calculado (X^2_c) es igual a 34.6 que es un valor muy superior a Chi cuadrado tabular (X^2_t) de 16.92 con 9 gl y una α de 0,05, se RECHAZA la hipótesis nula y se ACEPTA la hipótesis alterna, que dice: H1: Hay diferencia estadística significativa entre el impuesto ambiental y el mercado automotriz en el Ecuador.

Limitaciones del estudio

Las principales limitaciones del estudio fueron:

B.- Al momento de la entrevistas en algunos patios de autos se negaron a dar información de ciertas preguntas del cuestionario, por el motivo que esa información era confidencial de la empresa.

B.-No todos los propietarios, gerentes o administradores de los patios se encontraron al momento de la entrevista y la tuvieron que responder los vendedores o encargados del patio, por tal motivo muchas personas se encontraban poco informadas de lo que se trataba el impuesto verde y sus valores.

C.-Para que den una opinión se explicó cómo se manejaba el impuesto y sus valores, para que así puedan responder mejor y más acertada las preguntas del cuestionario.

D.- También en algunos patios tuvimos que esperar que llegaran los propietarios o gerentes para poder hacer el cuestionario ya que sus empleados no estaban autorizados para dar las entrevistas y eso fue un poco complicado por el factor tiempo.

Conclusiones y recomendaciones

Conclusión objetivo 1.

- Respecto al primer objetivo específico que dice “Identificar el impacto del impuesto ambiental en el mercado automotriz para un análisis de aceptabilidad del impuesto ” se pudo observar que más del 78% de concesionarias están en desacuerdo con dicho impuesto por el motivo que los valores son muy altos y no se cumplía con el objetivo por el cual fue creado este impuesto, también un 86 % de las encuestas dice que el método de aplicación del impuesto es mala o regular por este motivo podemos analizar que este impuesto tiene rechazo por la mayor parte de los encuestados.

Recomendaciones:

- Se puede recomendar disminuir los valores del impuesto o buscar nuevos métodos de aplicación para así tener mayor aceptación por parte de las personas
- También se debe cumplir con los objetivos para el cual fue creado el impuesto como por el ejemplo mejorar los combustibles en el país y la mayoría de encuestados dijo que no se mejoró los combustibles en el Ecuador.

Conclusión objetivo 2:

- Respecto al segundo objetivo específico que dice: “Examinar el mercado automotriz, para una evaluación económica de las concesionarias y patios de autos del país” se pudo observar una disminución en más del 30% de las ventas comparado con años anteriores y un 58% dice que la situación actual del mercado automotriz es regular debido a otros factores.

Recomendaciones:

- EL gobierno debe analizar otras opciones para mejorar el mercado automotriz y no implementar más impuestos para así incentivar a las personas a adquirir autos nuevos y se pueda mejorar la calidad de vida de los compradores y ayudar al medio ambiente.
- Se debe motivar a las personas mediante el sistema de chatarrización para poder mejorar el parque automotriz del país por que los autos nuevos contaminan menos que los antiguos y también tienen sistemas de ahorro de combustible.

Conclusión objetivo 3

- Respecto al tercer objetivo específico que dice: “Proponer nuevas alternativas para el mejoramiento del mercado automotriz, que conlleve a un cálculo adecuado del impuesto ambiental ” Se pudo observar que el 65% de los encuestados están de acuerdo a seguir con el impuesto pero de una forma modificada y mejor aplicada , también se observó que el 71% dijo que se debería poner un valor del impuesto midiendo la contaminación del vehículo.

Recomendaciones:

- Se puede crear mecanismos de control en las matrículas como ya lo tiene la ciudad de Quito con la COORPAIRE para poder medir los gases contaminantes de cada vehículo y así poder aplicar correctamente un valor a pagar por la contaminación ambiental, también así sería una mejor manera de cuidar el medio ambiente .
- Estos sistemas de control deberían ser implementados y controlados por los Gobiernos Autónomos Descentralizados (GAD) de cada ciudad para así autofinanciar la maquinaria y la inversión que harían al implementar este sistema en cada GAD.
- Sería recomendable crear incentivos para los vehículos de alto cilindraje que tengan los motores en excelente estado y sanciones para los autos que contaminan en exceso.

MODELO OPERATIVO

Tabla 26 Modelo operativo

ETAPAS	OBJETIVOS	METAS	ACTIVIDADES	RESPONSABLES	TIEMPO
Estudio de factibilidad	Aplicación correcta del impuesto Ambiental	Implementar el nuevo departamento	Reunión del alcalde y autoridades de la ciudad	Gobierno autónomo descentralizado	90 días
Desarrollo	Crear un departamento de gases contaminantes	Contar con un departamento equipado con maquinaria y talento humano	Planificar el presupuesto	Gobierno autónomo descentralizado	90 días
Consolidación y ampliación	Consolidar y ampliar la creación	Rebasar el 60% de las acciones propuestas	Implementar maquinaria y mano de obra para la construcción del nuevo departamento .	Gobierno autónomo descentralizado	180 días
Valoración y Adaptación	Valorar los logros alcanzados	Aplicar el impuesto a todos los vehículos	Controlar el departamento a través del tiempo	Gobierno autónomo descentralizado	Indefinido y permanente

Fuente: investigador

Elaborado por: OÑATE, Fabián (2016)

Bibliografía :

Acquatella. (2005). *El papel conjunto de las autoridades fiscales y ambientales en la gestión ambiental de los países de América Latina y el Caribe*. Recuperado el 28 de septiembre de 2012, de Política fiscal y medio ambiente. Bases para una agenda común: www.eclac.org/publicaciones/xml/4/23634/Libro85Cepal.pdf

Álvarez C., R. (2007). *Estadística aplicada a las ciencias de la salud* (1era. ed.). Madrid, España: Diaz de Santos S.A.

Arias, F. (2006). *La investigación de campo es aquella que consiste en la recolección de datos directamente de los sujetos investigados, o de la realidad donde ocurren los hechos* . Caracas: Espiteme.

B, M. R. (2002). *Gestión Ambiental en America Latina y el Caribe* . Washington : Banco Internacional de Desarrollo .

BACANO , D. (24 de JUNIO de 2014). *CONCEPTO DE MEDIO AMBIENTE* . Obtenido de CONCEPTO DE MEDIO AMBIENTE : <http://concepto.de/medio-ambiente/>

BLANCO GONZALES, R. (2014). *COMERCIO INTERNACIONAL*. Obtenido de https://es.wikipedia.org/wiki/Comercio_internacional

Coffey, A., & Atkinson, P. (2003). *Encontrar el sentido a los datos cualitativos: estrategias complementarias de investigación* (1era. ed.). Bogotá, Colombia: Universidad de Antioquia.

De Marco , V. (1934). *Principios fundamentales de Economía Financiera*. Holanda : nklimit.

Derechos Ecuador. (7 de 7 de 2013). *Derecho Ecuador*. Obtenido de Derecho Ecuador : <http://www.derechoecuador.com/productos/producto/catalogo/registros-oficiales/2013/junio/code/20963/registro-oficial-no-23---miercoles-26-de-junio-de-2013-segundo-suplemento>

Economia. (s.f.). *trabajoindustrialautomotriz*. Obtenido de <http://trabajoindustrialautomotriz.blogspot.com/?view=magazine>

Eleazar López, A. (2008). *Eumed.net*. Recuperado el 2012, de Política fiscal y estrategia como factor de desarrollo de la mediana empresa : http://www.eumed.net/tesis-doctorales/2012/eal/tecnicas_recoleccion_datos.html

FARFAN , M. (2014). *"IMPUESTOS VERDES : ¿UNA ALTERNATIVA VIABLE PARA EL ECUADOR ?* GUAYAQUIL: GUAYAQUIL .

Gil Flores, J. (1994). *La investigación científica*. Barcelona: PPU.

GIMENEZ, M. (MIERCOLES de MAYO de 2001). *EXPORTACIONES* . Obtenido de EXPORTACIONES : <http://xportacionseimportacions.blogspot.com/2011/05/exportaciones-e-importaciones-en.html>

- Gómez, M. (2006). *Introducción a la metodología de la investigación científica* (1era ed.). Córdoba, Argentina: Brujas.
- Goren , K., & Jeffrey , V. (2005). *ENVIRONMENTAL ECONOMICS*. AMBSTERDAM , PARIS , BOSTON : ELSEVIER.
- Goulder. (1994). *The cost-effectiveness of alternative instruments for environmental protection in a second-best setting*. Recuperado el domingo de septiembre de 2012, de <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/08160-20110603.pdf>
- GRANIZO , J. (2012). *ANÁLISIS DE LA LEY DE FOMENTO AMBIENTAL Y OPTIMIZACION DE LOS RECURSOS DEL ESTADO SOBRE EL IMPUESTO AMBIENTAL VEHICULAR*. QUITO - ECUADOR.
- GUERRA , M. (05 de 2012). *ESPOL.EDU.EC*. Obtenido de ESPOL.EDU.EC: http://www.espae.espol.edu.ec/images/documentos/Planes_De_Negocio/2013/analisisdelimpuestoambientalalacontaminacionvehicularylafactibilidaddeunnuevomecanismo parasuimposicion.pdf
- Gutiérrez, D. J. (94). *Metodos Investigativos Sociologica*. Madrid: Catala.
- Hernández B., B. (2001). *Técnicas Estadísticas de Investigación Social* (1era. ed.). Madrid, España: Diaz de Santos S.A.
- Hernández, M. T. (2006). *Manual de Trabajos de Grado de Especialización y Maestría y Tesis Doctorales*. Caracas: FEDUPEL.
- Herrera, L., & Otros. (2004). *Tutoria de la Investigación Científica* (4ta. ed.). Quito, Ecuador: Graficas Corona Quito.
- Jaeger. (junio de 2003). *Environmental taxation and the double dividend*. Recuperado el Sabado de Septiembre de 2012, de <http://www.ecoeco.org/pdf/envtaxanddblediv>
- Jaeger. (2003). *Environmental taxation and the double dividend*. Recuperado el 28 de septiembre de 2012, de www.ecoeco.org/pdf/envtaxanddblediv.
- Kloter, P. (1999). *Direccion de Mercadotecnia*. Chicago: Prentice.
- Lawrence, S. C. (1980). *Metodos de Investigacion en Las Relaciones Sociales*. Alcorcón: Rialp Ediciones S.A.
- Martínez , M., & Rodríguez , J. (2013). *“ANÁLISIS DEL NUEVO IMPUESTO AMBIENTAL A LA CONTAMINACION DE LOS VEHICULOS MOTORIZADOS*. CUENCA.
- Mendenhall, W., & Otros. (2008). *Introducción a la Probabilidad Y Estadística* (12ava. ed.). Distrito Federal, México: Cengage Learning Editores S.A.
- Méndez, R. (23 de mayo de 2005). *El Doble Dividendo de la Imposición Ambiental*. Recuperado el 22 de septiembre de 2012, de Una puesta al día”. Papeles de Trabajo del Instituto de Estudios Fiscales: www.ief.es/documentos/recursos/publicaciones/papeles_trabajo/2005_23.pdf

- Mendezcarlo. (2010). “Las Teorías de Las teorías Pigou y Coase, Base para la Propuesta de Gestión e Innovación de un Impuesto Ambiental en México. *Tlatemoani*.
- Murillo, J. (23 de 01 de 2010). *INVESTIGACIÓN ETNOGRÁFICA*. Recuperado el 10 de 11 de 2012, de http://www.uam.es/personal_pdi/stmaria/jmurillo/InvestigacionEE/Presentaciones/Curso_10/I_Etnografica_Trabajo.pdf
- Murray, S. R. (2005). *Estadística de Schaum* (2da. ed.). Madrid, España: McGraw-Hill.
- Musgrave. (1991). *Hacienda Pública Teórica y Aplicada*. Madrid: McGraw-Hill/Interamericana de España S.A.
- Perez, N. (ABRIL de 2011). *ECUADOR IMPUESTOS VERDES* . Obtenido de ECUADOR IMPUESTOS VERDES : http://www.fes-ecuador.org/media/pdf/FesIldis_impuestos%20verdes.pdf
- Pérez, N. O. (Junio de 2011). *Impuestos Verdes ¿una herramienta para la política?* Recuperado el Domingo de Septiembre de 2012, de <http://library.fes.de/pdf-files/bueros/quito/08160-20110603.pdf>
- Pigou. (agosto de 2010). *The Economics of Welfare*. Recuperado el Domingo de Septiembre de 2012, de www.archive.org/stream/cu31924073868113#page/n237/mode/2up
- Piug Ventosa, I. (28 de Octubre de 2010). *Economía solidaria*. Obtenido de Economía solidaria: <http://www.economiasolidaria.org/files/Instrumentos%20econ%C3%B3micos%20residuos,%20Puig.pdf>
- Repetto. (1992). *Green Fees: How a tax shift can work for the environment and the economy*. Recuperado el viernes de septiembre de 2012, de World Resources Institute: www.wri.org/publication/green-fees-how-tax-shift-can-work-environment-and-economy.
- Roca. (27 de junio de 1998). *Fiscalidad ambiental y 'reforma fiscal ecológica*. Bilbao: Cuadernos Bakeaz.
- Rodriguez Becerra , M. (2009). *Cambio climatico lo que esta en juego* . Bogota: Katherine Rios.
- Rodríguez, E. A. (2005). *Metodología de la Investigación* (1era. ed.). Villahermosa-Tabasco, México: Universidad de Juarez Autónoma de Tabasco.
- Salazar, A. (2002). *Impuestos Ambientales* . Loja: UPL.
- Schwartz, P. (3 de 2001). *Pendiente de migracion* . Obtenido de Pendiente de migracion : <https://pendientedemigracion.ucm.es/info/iudem/2001-3.pdf>
- Sheldon, R. M. (2007). *Introducción a la estadística* (2da. ed.). Barcelona, España: Reverte S.A.

Thomas D. Cook, C. S. (2005). *Métodos Cualitativos y Cuantitativos en Investigación Evaluativa*. Madrid : MORATA.

Thompson, I. (07 de 2006). *Promo negocios*. Recuperado el 11 de 2012, de Promo negocios:
<http://www.promonegocios.net/mercadotecnia/encuestas-definicion-1p.html>

Cuestionario de preguntas

1: ¿Cuántos vehículos vendieron en el 2015?

A: 100-300

B: 301-500

C: 500-1000

D: más de 1000

2: ¿Cuáles es el segmento más vendido?

A: autos

B: camionetas

C: suv's

D: todo terreno

3: ¿En qué porcentaje ha disminuido las ventas con años anteriores?

A: 10%

B: 20%

C: 30%

D: más del 30%

4: ¿De qué forma adquieren los compradores el vehículo?

A: Contado

B: Dejan su vehículo de parte de pago

C: En plazos

5: ¿Cuál es el periodo de pago más escogido por los clientes?

A: 1-12 meses

B: 13-24 mese

C: 25-36 meses

D: más de 36 meses

6: ¿Ha afectado los mantenimientos de los vehículos en la concesionaria?

A: se ha mantenido

B: 10%

C: 20%

D: 30%

E: más del 30 %

7: ¿Conoce sobre el impuesto ambiental?

A: nada

B: muy poco

C: medianamente

D: totalmente

8: ¿Está de acuerdo con el impuesto verde?

A: Desacuerdo

B: poco de acuerdo

C: medianamente de acuerdo

D: de acuerdo

9: ¿Ha disminuido las ventas después de la aplicación del impuesto?

A: no ha disminuido

B: 10%

C: 20%

D: 30%

E: más del 30%

11: ¿Qué segmento de vehículos ha sido el más afectado por el impuesto?

A: autos

B: camionetas

C: suv's

D: todo terreno

12: ¿Usted piensa que se ha mejorado los combustibles del país?

A: no ha mejorado

B: mejoro un poco

C: no mejoro nada

13: ¿Los clientes están informados del valor a pagar por el impuesto ambiental?

A: Desinformados

B: Poco informados

C: medianamente informados

D: Muy informados

14: ¿Cuándo vende vehículos de alto cilindraje les informa sobre el impuesto ambiental?

A: SI

B: Solo si nos preguntan

C: No

15: ¿Ha que marca cree usted que afecto más este impuesto?

A: Chevrolet B: Hyundai

C: Nissan D: Kia

E: Toyota F: Ford

G: Todas

16: ¿Usted piensa que se debe seguir con este impuesto?

A: Si

B: Si pero modificarlo

C: No

17: ¿Que alternativa seria buena para modificar el impuesto?

A: Seguir con el mismo método

B: Disminuir los valores del impuesto

C: Medir la cantidad de contaminación de cada vehículo para poner un valor de impuesto.

E: Eliminar totalmente este impuesto

18: ¿Cuál es la situación actual del mercado automotriz?

A: Mala

B: Regular

C: Buena

D: Muy buena