



**UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO**

**FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

**CARRERA DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA**

Proyecto de Investigación, previo a la obtención del Título de Licenciada en  
Contabilidad y Auditoría.

**Tema:**

---

**“Las reformas del impuesto al comercio exterior y el impacto económico en el  
sector automotriz del cantón Ambato”**

---

**Autora:** Ruiz Flores, Genesis Andrea

**Tutora:** Abg. Labre Salazar, Anita Lucia

Ambato-Ecuador

2023


## **APROBACIÓN DEL TUTOR**

Yo, Abg. Anita Lucia Labre Salazar con cédula de ciudadanía No. 1803733391, en mi calidad de Tutora del proyecto de investigación sobre el tema: **“LAS REFORMAS DEL IMPUESTO AL COMERCIO EXTERIOR Y EL IMPACTO ECONÓMICO EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL CANTÓN AMBATO”**, desarrollado por Genesis Andrea Ruiz Flores, de la Carrera de Contabilidad y Auditoría, modalidad presencial, considero que dicho informe investigativo reúne los requisitos, tanto técnicos como científicos y corresponde a las normas establecidas en el Reglamento de Graduación de Pregrado, de la Universidad Técnica de Ambato y en el normativo para presentación de Trabajos de Graduación de la Facultad de Contabilidad y Auditoría.

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

Ambato, Marzo 2023

**TUTORA**



Abg. Anita Lucia Labre Salazar

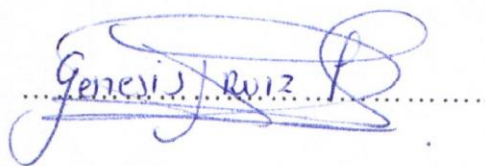
C.C. 1803733391

## DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Genesis Andrea Ruiz Flores con cédula de ciudadanía No. 1723458079, tengo a bien indicar que los criterios emitidos en el proyecto investigativo, bajo en tema: **“LAS REFORMAS DEL IMPUESTO AL COMERCIO EXTERIOR Y EL IMPACTO ECONÓMICO EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL CANTÓN AMBATO”**, así como también los contenidos presentados, ideas, análisis síntesis de datos, conclusiones, son de exclusiva responsabilidad de mi persona, como autora de este Proyecto de Investigación.

Ambato, Marzo 2023

### AUTORA



Génesis Andrea Ruiz Flores

C.C. 1723458079

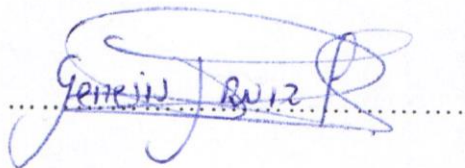
## **CESIÓN DE DERECHOS**

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 autora.

Ambato, Marzo 2023

**AUTORA**



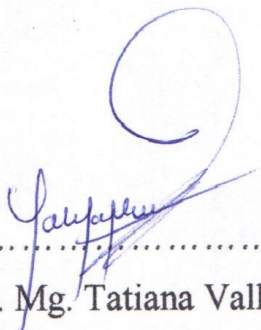
Génesis Andrea Ruiz Flores

C.C. 1723458079

## APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

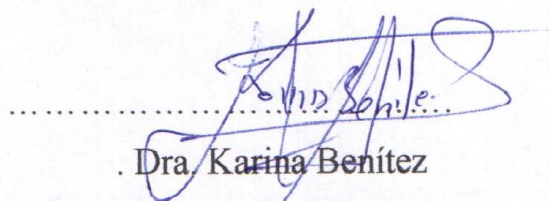
El Tribunal de Grado, aprueba el proyecto de investigación, sobre el tema: **“LAS REFORMAS DEL IMPUESTO AL COMERCIO EXTERIOR Y EL IMPACTO ECONÓMICO EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL CANTÓN AMBATO”**, elaborado por Génesis Andrea Ruiz Flores, estudiante de la Carrera de Contabilidad y Auditoría, el mismo que guarda conformidad con las disposiciones reglamentarias emitidas por la Facultad de Contabilidad y Auditoría de la Universidad Técnica de Ambato.

Ambato, Marzo 2023



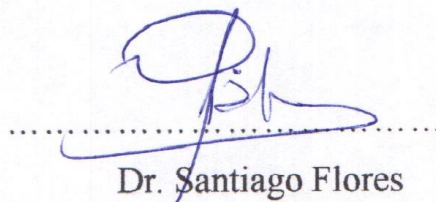
.....  
Dra. Mg. Tatiana Valle

**PRESIDENTE**



.....  
Dra. Karina Benítez

**MIEMBRO CALIFICADOR**



.....  
Dr. Santiago Flores

**MIEMBRO CALIFICADOR**

## **DEDICATORIA**

El presente proyecto de investigación realizado quiero dedicar a mi padre Fabian Ruiz que ha sido uno de los pilares en la culminación de mis estudios, con su amor, apoyo y con sus consejos llenos de mucha sabiduría ha sabido guiarme por el camino correcto. A mi madre Sandra Flores que ha sido una de las personas que siempre se ha mantenido a mi lado pese a las dificultades y a los tropiezos. Ha sido esa compañera de madrugadas en donde existía un arduo trabajo. Con su amor y apoyo incondicional hoy celebramos esta gran meta.

También quiero dedicar a mis hermanos Sebastián y Lian que han sido la motivación y apoyo emocional diario, para cumplir cada sueño y ser el mejor ejemplo para ellos. A mi abuelita Chivita que ha estado a mi lado en cada etapa, cuidándome y brindándome sus consejos llenos de amor y de mucha sabiduría. A mis abuelitos que han estado acompañándome con una llamada, con su apoyo emocional y su amor incondicional. Quiero dedicar esta gran meta a mi compañera que hoy desde el cielo seguramente se encuentra feliz a mi perrita Jade, que fue parte de este gran camino y aunque al final se fue de este mundo terrenal sé que estará a mi lado en cada meta que cumpla.

Finalmente quiero dedicar a mis tíos Paty, Washo, Mary, Gaby y Christian que con sus consejos, amor y apoyo siempre estuvieron ahí motivándome. A mi niño Paulito que ha estado al pendiente de mí, a pesar de la distancia al igual que mi niño Jorge y niña Fernanda. A mis primos que han estado siempre con sus locuras Gaby, Dome y Anthony. Y a mi gran compañera de camino mi mejor amiga Jennifer Guerrero que hizo que este camino sea más bonito y llevadero. Con cada locura y ocurrencias supimos darnos la mano y culminar con nuestra meta. Y a todas las personas que han estado a mi lado motivándome, apoyándome y aconsejándome durante este largo camino.

**Génesis Andrea Ruiz Flores**

## **AGRADECIMIENTO**

Primero quiero agradecer a Dios por permitirme cumplir esta meta, por cada bendición recibida a mí, a mi familia y amigos que fueron indispensables para cumplir con esta gran meta.

Segundo agradecer a mis padres, hermanos, abuelitos y tíos que han estado junto a mí, que han fomentado en mí, valores como la responsabilidad, tolerancia, amabilidad y disciplina los cuales son un eje importante para el cumplimiento de esta meta.

Tercero quiero agradecer a mi amada Facultad de Contabilidad y Auditoría que cada semestre puso en mi camino a docentes preparados para impartir sus conocimientos necesarios para hoy formar profesionales llenos de éxito. Dispuestos y preparados a defender nuestro título universitario en la vida profesional.

Por último, quiero agradecer a mi tutora, Abg. Anita Labre por su paciencia y apoyo incondicional durante la última etapa universitaria. Por el tiempo que me brindo en cada tutoría y los consejos necesarios para culminar con el último paso de titulación.

**Genesis Andrea Ruiz Flores**

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

**TEMA:** “LAS REFORMAS DEL IMPUESTO AL COMERCIO EXTERIOR Y EL IMPACTO ECONÓMICO EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL CANTÓN AMBATO”

**AUTORA:** Génesis Andrea Ruiz Flores

**TUTORA:** Abg. Anita Lucia Labre Salazar

**FECHA:** Marzo 2023

**RESUMEN EJECUTIVO**

La presente investigación, estudia la Reforma Tributaria emitida en el año 2019 a los impuestos del comercio exterior y de qué manera impacto a la economía del sector automotriz. El propósito de la investigación es analizar y comparar las reformas del impuesto al comercio exterior y de qué manera repercutió a la economía en el sector automotriz del cantón Ambato. La muestra de estudio que se utilizó para la investigación fue las 22 empresas automotrices constituidas en el Servicio de Rentas Internas, captadas en los periodos 2019-2021. Para el año 2020 el sector automotriz se ha visto afectado por el cierre del comercio exterior por la pandemia del Covid-19. Ya que al existir medidas de restricción el índice de importaciones disminuyó, por lo cual las ventas para este año se vieron desfavorecidas. Para el año 2021 con la ayuda del gobierno de turno y con las decisiones tomadas para la reactivación económica. Este sector en el cantón Ambato se ha ido equilibrando en comparación con el año 2019. De la misma manera los tratados de libre comercio con la Unión Europea y la disminución de los impuestos a los consumos especiales para las importaciones realizadas en Europa, de acuerdo con esto las marcas europeas en vehículos se han convertido en uno de los predilectos para los usuarios. El cual ha incrementado el índice de ventas. sin embargo, la importación de vehículos eléctricos también ha favorecido al sector automotriz, puesto que al no poseer impuestos son adquiridos con mayor frecuencia. Lo que se ha concluido que las reformas tributarias ayudaron drásticamente en la rentabilidad del sector automotriz del cantón Ambato.

**PALABRAS DESCRIPTORAS:** REFORMA, IMPUESTO, COMERCIO, SECTOR, AUTOMOTRIZ



**TECHNICAL UNIVERSITY OF AMBATO**  
**FACULTY OF ACCOUNTING AND AUDITING**  
**ACCOUNTING AND AUDIT CAREER**

**TOPIC:** “THE REFORMS OF THE FOREIGN TRADE TAX AND THE ECONOMIC IMPACT ON THE AUTOMOTIVE SECTOR OF THE CANTON AMBATO”.

**AUTHOR:** Genesis Andrea Ruiz Flores

**TUTOR:** Abg. Anita Lucia Labre Salazar

**DATE:** March 2023

**ABSTRACT**

This research studies the Tax Reform issued in 2019 to foreign trade taxes and how it impacted the economy of the automotive sector. The purpose of the research is to analyze and compare the reforms of the foreign trade tax and how it impacted the economy in the automotive sector of the canton of Ambato. The study sample used for the research was the 22 automotive companies incorporated in the Internal Revenue Service, captured in the periods 2019-2021. For the year 2020 the automotive sector has been affected by the closure of foreign trade due to the Covid-19 pandemic. Due to the existence of restrictive measures, the rate of imports decreased, so sales for this year were disadvantaged. For the year 2021 with the help of the current government and with the decisions taken for economic recovery. This sector in the canton of Ambato has been balancing compared to 2019. In the same way the free trade agreements with the European Union and the decrease in excise taxes for imports made in Europe, according to this the European brands in vehicles have become one of the favorites for users. However, the importation of electric vehicles has also favored the automotive sector, since they are purchased more frequently due to the fact that they are not subject to taxes. It has been concluded that the tax reforms have helped drastically in the profitability of the automotive sector in the canton of Ambato.

**KEYWORDS:** REFORM, TAX, COMMERCE, SECTOR, AUTOMOTIVE.

## ÍNDICE GENERAL

CONTENIDO	PÁGINA
<b>PÁGINAS PRELIMINARES</b>	
PORTADA.....	i
APROBACIÓN DEL TUTOR.....	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 TABLAS.....	xiii
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	xiv
<b>CAPÍTULO I.....</b>	<b>1</b>
<b>INTRODUCCIÓN.....</b>	<b>1</b>
1.1 Descripción del problema.....	1
1.2 Justificación.....	4
1.2.1 Justificación teórica, metodológica (viabilidad) y práctica.....	4
1.2.2 Formulación del problema de investigación.....	7
1.3 Objetivos.....	7
1.3.1 Objetivo general.....	7
1.3.2 Objetivos específicos.....	7
<b>CAPÍTULO II.....</b>	<b>8</b>

<b>MARCO TEÓRICO.....</b>	<b>8</b>
2.1 Revisión de literatura .....	8
2.1.1 Antecedentes investigativos .....	8
2.1.2 Fundamentos teóricos.....	11
2.2 Hipótesis (opcional) y/o preguntas de investigación .....	19
<b>CAPÍTULO III .....</b>	<b>20</b>
<b>METODOLOGÍA .....</b>	<b>20</b>
3.1 Recolección de la información .....	20
3.1.1 Población, muestra y unidad de análisis .....	20
3.1.2 Fuentes secundarias.....	21
3.1.3 Instrumentos y métodos para recolectar información .....	22
3.2 Tratamiento de la información .....	25
3.3 Operacionalización de las variables .....	27
<b>CAPÍTULO IV .....</b>	<b>28</b>
<b>RESULTADOS.....</b>	<b>28</b>
4.1 Resultados y discusión .....	28
4.2 Verificación de la hipótesis o fundamentación de las preguntas de investigación.....	36
4.2.1 Las Reformas Tributarias al Impuesto al Comercio Exterior en el sector automotriz .....	37
4.2.2 Impacto económico al sector automotriz en el cantón Ambato .....	37
<b>CAPÍTULO V.....</b>	<b>41</b>
<b>CONCLUSIONES.....</b>	<b>41</b>
5.1 Conclusiones .....	41
5.2 Limitaciones del estudio .....	42
5.3 Futuras temáticas de investigación.....	43

<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS .....</b>	<b>44</b>
<b>ANEXOS .....</b>	<b>51</b>

## ÍNDICE DE TABLAS

CONTENIDO	PÁGINA
<b>Tabla No. 1</b> Aranceles para la importación de vehículos.....	1
<b>Tabla No. 2</b> Ventas mensuales de vehículos.....	3
<b>Tabla No. 3</b> Teorías del comercio internacional .....	12
<b>Tabla No. 4</b> Tributos aplicables para la importación .....	16
<b>Tabla No. 5</b> Medidas arancelarias y no arancelarias.....	16
<b>Tabla No. 6</b> Población y muestra.....	20
<b>Tabla No. 7</b> Matriz de datos informativos .....	23
<b>Tabla No. 8</b> Matriz de datos financieros.....	24
<b>Tabla No. 9</b> Variable impuesto al comercio exterior .....	27
<b>Tabla No. 10</b> Variable impacto económica.....	27
<b>Tabla No. 11</b> Comparación de la reforma del impuesto al comercio exterior en el sector automotriz.....	28
<b>Tabla No. 12</b> Índice de ventas en los periodos 2019,2020 y 2021 .....	29
<b>Tabla No. 13</b> Tabla de comprobación.....	38

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

CONTENIDO	PÁGINA
<b>Gráfico No. 1</b> Valor agregado bruto de la industria de transporte en millones del PIB 1993-2007.....	2
<b>Gráfico No. 2</b> Ventas mensuales de vehículos.....	3
<b>Gráfico No. 3</b> Comercio internacional.....	13
<b>Gráfico No. 4</b> Instrumentos de política comercio internacional .....	14
<b>Gráfico No. 5</b> Medidas arancelarias y no arancelarias.....	18
<b>Gráfico No. 6</b> Ventas del 12% realizadas en Tungurahua y Ambato .....	30
<b>Gráfico No. 7</b> Ventas 0% Tungurahua- Ambato .....	31
<b>Gráfico No. 8</b> Índice de importaciones Tungurahua vs Ambato.....	32
<b>Gráfico No. 9</b> Principales impuestos en la importación de vehículos 2019 .....	33
<b>Gráfico No. 10</b> Principales impuestos en la importación de vehículos 2020.....	34
<b>Gráfico No. 11</b> Principales impuestos en la importación de vehículos 2021 .....	35
<b>Gráfico No. 12</b> Rentabilidad del sector automotriz en los periodos 2019-2021 .....	36

•

# CAPÍTULO I

## INTRODUCCIÓN

### 1.1 Descripción del problema

Los tributos en el Ecuador además de ser considerado como un medio para recaudar ingresos nacionales. También servirá como un instrumento de política económica general que estimulará la inversión en nuevos proyectos. Tal es el caso de las importaciones del sector automotriz en el Ecuador, las cuales son reguladas por el Comité del Comercio Exterior. El aumento de los aranceles en la importación del sector automotriz se vio afectado por las políticas gubernamentales establecidas en el 2016 (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2021).

El sector automotriz ha generado una reducción en sus ventas, puesto que el costo de los vehículos aumentó drásticamente. El estado ecuatoriano de turno tenía como objetivo fortalecer el desarrollo productivo del Ecuador. Sin embargo, para el año 2019 el gobierno ha reformado los impuestos al comercio exterior donde se disminuía la carga fiscal para este sector (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2021).

**Tabla No. 1** Aranceles para la importación de vehículos

<b>Impuesto</b>	<b>Tasa</b>
Impuesto a la salida de Divisas	5%
Fondo de Desarrollo para la Infancia	0,5%
Arancel	40%
Impuesto al Valor Agregado	12%
Impuesto a los Consumos Especiales	10%

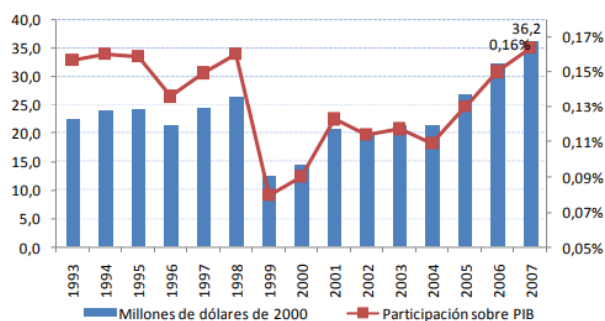
**Elaborado por:** Ruiz (2022)

**Fuente:** Asociación de empresas automotrices del Ecuador (2021)

De acuerdo con la Cámara de Comercio de Guayaquil (2018) en el año 2018 los aranceles cancelados por la importación de vehículos representaban el 40% (gama baja) y el 115% (gama alta). Es decir que con los precios tributados en esos años se podía importar otro vehículo. Pese a las reformas establecidas en el año 2019 los aranceles no han disminuido.

Las importaciones en la industria automotriz en Ecuador nacieron en 1992. Razón por la cual la adquisición de automóviles extranjeros fue creciendo drásticamente mientras que el consumo local se vio desfavorecido. El rol del sector automotriz para la economía del país ha sido muy importante. Puesto que genera plazas de empleo y genera ingresos fiscales por aranceles e impuestos. Sin embargo, este sector se ha visto afectado por el incremento de impuestos en la importación de materia prima y de vehículos (Carrillo, 2009).

**Gráfico No. 1** Valor agregado bruto de la industria de transporte en millones del PIB 1993-2007



**Fuente:** Carrillo (2009)

En el año 2020 el sector automotriz se vio afectado drásticamente por la pandemia. Ya que se evidenció una contracción del 35%. Puesto que se comercializaron alrededor de 85.818 unidades en comparación del 2019 que se comercializó 132.208. De acuerdo con los datos presentados muestran que los meses más afectados por la pandemia COVID 2019 en el año 2020, son marzo con 65%, abril con 93%, mayo con 73% y junio con el 46% frente al 2019 (Carrillo, 2009).



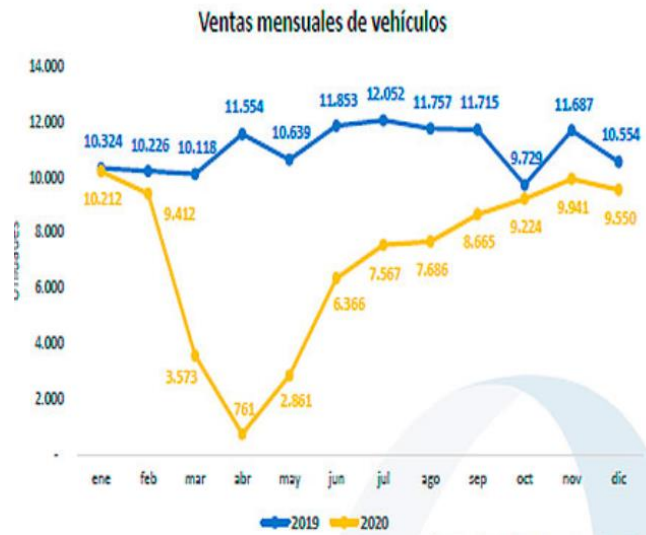
**Tabla No. 2** Ventas mensuales de vehículos

Mes	2019	2020	Var2020/2019
enero	10324	10212	-1%
febrero	10226	9412	-8%
marzo	10118	3573	-65%
abril	11554	761	-93%
mayo	10639	2861	-73%
junio	11853	6366	-46%
julio	12052	7567	-37%
agosto	11757	7686	-35%
septiembre	11715	8665	-26%
octubre	9729	9224	-5%
noviembre	11687	9941	-15%
diciembre	10554	9550	-10%
<b>subtotal</b>	<b>132.208</b>	<b>85.818</b>	<b>-35%</b>

**Elaborado por:** Ruiz (2022)

**Fuente:** Auto Magazine (2021)

**Gráfico No. 2** Ventas mensuales de vehículos



**Fuente:** Auto Magazine (2021)

El sector automotriz en la provincia de Tungurahua aporta positivamente en los resultados a nivel nacional. Para el año 2020 este sector aportó al 65% del mercado. En donde se han producido 127 unidades mensuales. Distribuidas en 62 unidades para el servicio urbano, 45 para servicio interprovincial, 8 unidades para el turismo y 12 para servicio escolar. Otros aspectos que ha desfavorecido a este sector es la pandemia de Covid- 2019, viendo perjudicadas en sus ventas (Fierro, Guerrero, & Zurita, 2020).

El cantón Ambato una de las ciudades más comerciales en el mercado automotriz en Ecuador, de acuerdo con la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2021) en el año 2020 se han comercializado aproximadamente 5776 vehículos representados en un 6,7% en comparación el año 2021 en donde las ventas se han incrementado a 8111 vehículos, incrementando el 1% sus ventas.

## **1.2 Justificación**

### **1.2.1 Justificación teórica, metodológica (viabilidad) y práctica**

La reforma fiscal se introdujo durante la mayor crisis económica de la historia. Tras la pandemia del COVID-19, la economía de Ecuador se contrajo un 7,8%, volviendo a los niveles de 2012 y la pérdida de 687.000 empleos estables. Por lo cual el estado pretende disminuir el rubro de recaudaciones tributarias, mediante la representación de la bancada legislativa de la Asamblea se aprobaron las reformas en la estructura de ciertos aranceles (Campaña, 2021).

El sector automotriz se ha considerado como un principal motor en el crecimiento del país reflejados en su aportación en el PIB, aportes globales, también demostrados en la recaudación de los impuestos fiscales generados por aranceles e impuestos. Asimismo, el sector automotriz tiene un rol importante en el comercio exterior del Ecuador, ya que importa un 55%, frente al 45% de automóviles ensamblados en el país, durante el año 2018 y 2019 la tendencia se revirtió para la producción local, debido al incremento de los

aranceles y elevación de la carga tributaria (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2021).

Gracias al incremento de los aranceles en el comercio exterior el sector automotriz se vio afectado. Debido a que la carga impositiva que paga un vehículo llega al 47%. Por lo que el costo de los vehículos se incrementó. Sin embargo estas medidas ayudaron al desarrollo de las marcas locales de vehículos. Dichas medidas y con la pandemia el sector automovilístico decayó. Para la comercialización de un vehículo en el Ecuador se cancela 22 tributos entre aranceles, impuestos y tasas (El Universo, 22).

Según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (2021) el Ecuador no había logrado zafarse de un estancamiento que, de una u otra forma, le tenía sujeto desde la crisis de los precios de las materias primas (2016). Ya antes de la pandemia había síntomas de una crisis, las recetas habían fallado: el precio del petróleo, primer producto de exportación se mantuvo bajo; hubo un endeudamiento ilimitado (70 % del PIB); la atomización partidista impidió llegar a acuerdos mínimos, y una fuerte reacción social debido al empeoramiento de su bienestar eliminó casi cualquier espacio de movimiento político.

La industria automotriz juega un papel importante en la economía ecuatoriana debido a su impacto en la generación de empleos, así como los ingresos que deriva de todas las actividades económicas directas e indirectas en las que participa. fabricación, distribución y venta. Esta industria ha alimentado a otras industrias del sector manufacturero como la siderurgia, la metalurgia, la minería, el petróleo y el gas, la petroquímica, los plásticos, el vidrio, la electricidad, la informática, etc., y se ha convertido en una importante industria para la producción de automóviles (Valle, Morales, & Fonseca, 2016).

Como resultado, el sector automotriz está consolidando varios competidores tanto en los proveedores que suministran piezas como en componentes. También se aplica a los ensambladores que imponen estándares de producción en la línea (Valle, Morales, & Fonseca, 2016). Como parte de las mejoras continuas para desarrollar nuevos desafíos para la industria automotriz, el gobierno y la industria se han unido para crear una relación que permita a las empresas automotrices participar en proyectos y desarrollarse. La cadena de valor facilita el acceso a nuevos mercados a través de estrategias de diferenciación de marca, diversificación operativa y reducción de costos (Fierro, Guerrero, & Zurita, 2020).

Para realizar el estudio se utilizó fuentes secundarias, ya que se recolecto datos del Sistema de Rentas Internos en los catastros de recaudación de impuestos de acuerdo con los sectores, la información tomada de dichos catastros corresponde únicamente del cantón Ambato desde el periodo 2019, 2020, 2021 y primer semestre del año 2022, publicados en el sitio oficial del SRI, en el apartado de estadísticas generales de recaudación. De la misma manera la información presentada por la Superintendencia de Compañías, GADMA y Banco Central del Ecuador.

Otra de las fuentes importante para la recaudación de la información fue la Superintendencia de Compañías. Cabe recalcar que la investigación también se respaldó en artículos científicos, bases de datos Scielo, Dialnet, JSTOR, libros, entre otros que ayuden al entendimiento oportuno de las variables de estudio: Las reformas del impuesto al comercio exterior y el impacto económico.

El desarrollo de esta investigación es fundamental porque permite analizar de qué manera influyo las reformas tributarias en la economía del sector automotriz del cantón Ambato. Además, se podrá utilizar como herramienta para la aplicación en otros sectores. La investigación requiere de habilidades interpretativos de estados financieros y de las reformas tributarias de esta manera se proporciona información cuantitativa.

### **1.2.2 Formulación del problema de investigación**

¿De qué manera incide las reformas del impuesto al comercio exterior en el impacto económico del sector automotriz del cantón Ambato?

## **1.3 Objetivos**

### **1.3.1 Objetivo general**

Analizar las reformas del impuesto al comercio exterior y el impacto económico en el sector automotriz del cantón Ambato.

### **1.3.2 Objetivos específicos**

-Comparar la reforma de los aranceles y otros impuestos al comercio exterior vigentes en el sector automotriz para la interpretación de los estados financieros presentados en los periodos 2019,2020 y 2021 de las empresas automotrices.

-Establecer el nivel de representatividad del cantón Ambato en la provincia de Tungurahua en los valores por ventas, pago de impuestos y márgenes de rentabilidad generados por el sector automotriz durante los periodos 2019,2020 y 2021.

-Determinar los niveles de recaudación de las ventas, utilidades y pago de impuestos de las empresas automotrices del cantón Ambato en los periodos 2019,2020 y 2021 para la verificación del impacto económico en razón a las reformas.

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO TEÓRICO**

#### **2.1 Revisión de literatura**

##### **2.1.1 Antecedentes investigativos**

###### **2.1.1.1 El sector automotriz y la importancia en la economía de Latinoamérica y el mundo**

De acuerdo con Pezúa y Zapata (2019) mencionan que la internacionalización ha permitido que los fabricantes de vehículos chinos evolucionen en el mercado internacional. Con la ayuda de los tratados de libre comercio firmados en varios países de América Latina hace que la inversión china tenga un papel muy importante en el crecimiento económico de los países de Latinoamérica. Puesto que establecen asociaciones con empresas locales para lo cual la creación de plantas de ensamblaje genera empleo y liquidez en la economía de los países. Sin embargo, para Miker (1997) el mercado automotriz es liderado por empresas transnacionales que se sitúan en países en desarrollo. En donde se ha creado nuevas dinámicas intra e interregionales. El cual ayuda a desarrollar la industrialización regional. Este sector caracterizado por ser uno de los principales generadores del proceso reestructurador, globalizador y productivo que genera relaciones internacionales. Sin embargo, este sector no se desliga de aspectos políticos, sociales y culturales.

De acuerdo con Carbajal (2010) el sector automotriz permanece en una constante reestructuración a nivel mundial. Lo cual le convierte en una de las industrias más dinámicas. Ya que los avances tecnológicos ayudan a la productividad y competitividad. Si bien es cierto los avances tecnológicos ha ayudado a la creación de vehículos híbridos y de combustibles alternativos a la gasolina. Sin embargo, este sector es uno de los más difíciles de analizar la relación que tiene las empresas ensambladoras y las proveedoras de autopartes. Por otra parte, Carbajal & Morales (2016) mencionan que el sector

automotriz es una de las actividades económicas más importantes reflejados en el producto interno bruto total. Sin embargo, estos dos países tienen una visión muy diferente en donde Brasil ha dado más importancia al fortalecimiento a la industria interna, en donde se encarga de abastecer el mercado interno. Mientras que en México se ha destinado cerca del 80% para la exportación de vehículos ligeros y el 71% para vehículos pesados en un mercado internacional. De acuerdo con Bil & Pezzarini (2022) determinan que las áreas de la competitividad del sector y los vínculos comerciales se han visto afectados en el sector automotriz en América latina ha reducido el comercio intra-Mercosur gracias a la aparición de proveedores como son China, México y otros países europeos y asiáticos.

### **2.1.1.2 Las reformas tributarias al comercio exterior y el impacto económico para las empresas importadoras**

De acuerdo con Mayorga, Campos, Arguello & Villacis (2020) donde afirman que los cambios tributarios en el Ecuador se han visto influenciados por políticas y escenarios internacionales. En donde se busca mínimas las brechas sociales en la redistribución de los ingresos económicos del país. Sin embargo, los resultados a estas reformas se espera un incremento de desempleo y la disminución de la desigualdad fiscal existente en el país.

Por otro lado, Vásquez (2021) en su análisis de la reforma tributaria afirma que las empresas importadoras de combustibles, derivados de hidrocarburo, biocombustibles y gas natural, tendrán exoneraciones en el pago de sus tributos, además desde el 1 de diciembre pasado, el registro autoriza que las empresas importadoras puedan implementar instalaciones de abastecimientos, almacenamientos, centros de distribuciones y plantas envasadoras. Con estas medidas el gobierno pretende captar 30833 millones en inversiones lo que se representaría un 30,62% en el sector hidrocarburífero.

De acuerdo con el boletín publicado por Banco Central de Ecuador (2022) en donde se determinó que la variación anual es de 40,8% de las importaciones en donde el 21,8% son correspondientes a los bienes de consumo, las materias primas representan en un 39,9%

mientras que los bienes de capital es el 27%. Un rol muy importante es este ámbito es la digitalización el cual ayuda de cierta forma a la globalización del mercado. Sin embargo, de acuerdo con el boletín presentado por el ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca (2022) se determinó que para el año 2022 las importaciones de materias primas tuvieron un porcentaje del 46,2%, de los bienes de consumo con un 19,5%, los bienes de capital, diversos, tráfico postal y combustibles ayudaron a la estabilidad de la economía del país.

### **2.1.1.3 El efecto económico tras la pandemia del COVID -2019 en el Ecuador**

De acuerdo con las cifras presentadas por el Banco Central del Ecuador (2022) se determina que la pandemia del covid-19 afectó drásticamente a la economía. Puesto que en el segundo trimestre del 2020 el PIB disminuyó en 12,4% con respecto al periodo 2019, conocida como una de las mayores caídas trimestrales. El PIB recaudó USD 15.790 millones en términos constantes mientras que en valores corrientes USD 23.550 millones. Sin embargo, este crecimiento fue menor al que sufrieron países como Chile con una contracción del -14,1%; Colombia -15,7%; Argentina -19,1% y Perú con un -30,2%. Por consiguiente, en el estudio realizado por Jumbo, Campuzano, Vega & Luna (2020) donde afirman que las medidas tomadas por los gobiernos internacionales de turno y el estancamiento de las exportaciones de petróleo. La economía ecuatoriana se vio desfavorecida en el primer cuatrimestre. Sin embargo, para el segundo cuatrimestre el aumento de exportaciones y el alza de precios en el petróleo ayudó a la sostenibilidad de la economía.

De acuerdo con el Centro de Desarrollo de la OCDE (2022) donde se afirma que para mejorar la liquidez e incentivos en los sectores la Junta de Política y Regulación Monetaria y Financiera (JPRMF). Permitió la liberación de los fondos de liquidez que abastecer a los bancos con una cantidad de USD 1000 MILLONES, con el objetivo de esto era direccionar a créditos para los ecuatorianos. El cual ayuda a la reactivación económica. Por otro lado, gracias a la Ley Orgánica de Apoyo humanitario determinar incentivos tributarios a las



entidades financieras que ejecuten créditos productivos para la protección de empleo del sector privado. De acuerdo con el informe emitido por la CEPAL (2020) sobre los efectos del Covid-19 en el comercio internacional y la logística. Determino que, en el primer semestre del año 2020, los valores de la exportación y las importaciones decayeron de un 17% a 18%, puesto que la pandemia impide el desarrollo del comercio exterior. Por lo cual se proyecta que en las exportaciones se contrae en 23%, por la caída del precio un 11% y el volumen un 12%. Para las importaciones la caída es mayor ya que el índice es de 25%. El impacto del covid-19 en el sector comercial de acuerdo con Vera, Tumbaco & Concha (2021) en el estudio sobre el impacto económico causada por el covid-19 en las empresas ecuatorianas del sector comercial, concluyo que de acuerdo a las medidas tomando por el gobierno de turno las empresas se vieron obligadas a retomar sus actividades mediante teletrabajo, en lo que se pretendía brindar los servicios virtualmente, sin embargo, estas medidas no fueron suficientes para mantener un los resultados del sector, debido a la emergencia sanitaria el sector más favorecido son las farmacéuticas, artículos de primeras necesidad, pero también se vio desfavorecido las exportaciones y los artículos secundarios.

## **2.1.2 Fundamentos teóricos**

### **2.1.2.1 Teoría clásica del comercio internacional, modelos de la ventaja absoluta y relativa**

La teoría de la ventaja absoluta de Adam Smith y la teoría de la ventaja comparativa de David Ricardo. Sostienen que el comercio internacional puede beneficiar a los países comerciantes si tienen una ventaja absoluta. Al menos una ventaja comparativa, en la producción de bienes. Los primeros desarrollos teóricos en comercio internacional se pueden encontrar en Adam Smith y David Ricardo, el primero es la teoría de la llamada ventaja absoluta, y el segundo es la teoría de la ventaja comparativa. En el primer caso, es claro que el comercio internacional beneficiará a ambos países si no hay costos de transporte, y en el segundo caso, si un país está en absoluta desventaja, la producción de dos commodities, para que puedan beneficiarse del comercio internacional (Ibarra, 2016).

**Tabla No. 3** Teorías del comercio internacional

<i>Teoría Preclásicas</i>	<i>Teorías Clásicas</i>
Feudalismo, Mercantilismo, Fisiócrata	Ventaja absoluta y comparativa
<i>Teoría Neoclásicas</i>	<i>Teorías Alternativas</i>
Modelo Hecksher – Ohlin, Teorema de Stolper – Samuelson; Teorema de Rybczynski; La Paradoja de Leontief	

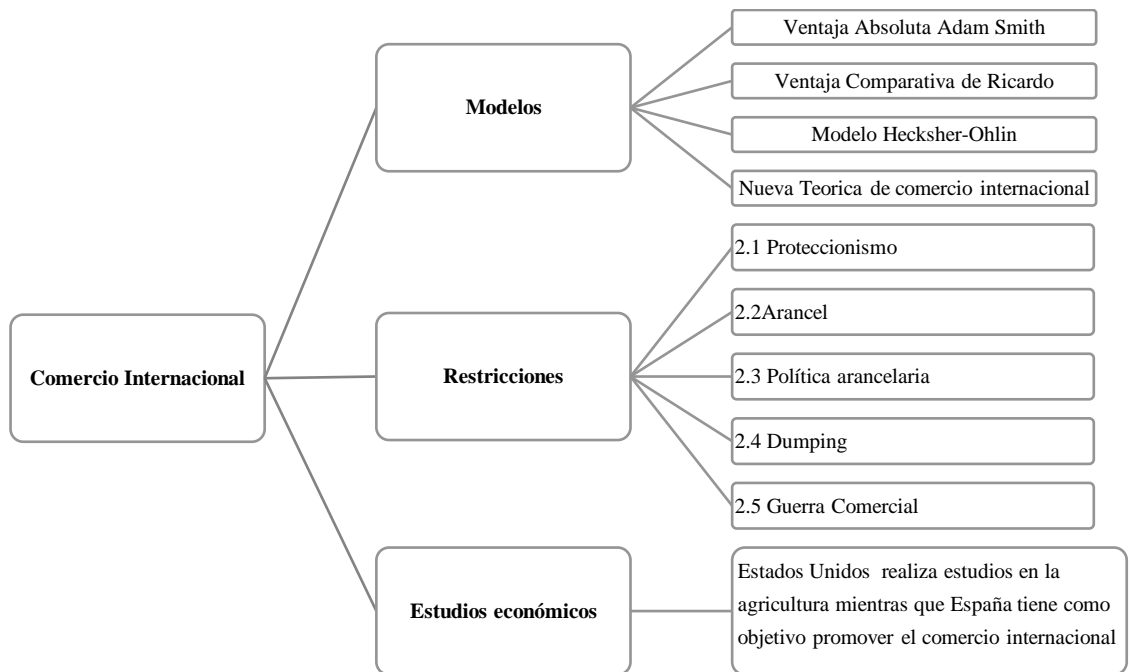
**Elaborado por:** Ruiz (2022)

**Fuente:** Mora (2016)

### **2.1.2.2 Comercio Internacional**

Consiste en intercambios regulares y generalmente es un producto intercambiado por dinero. Con la particularidad diferenciada de tener que cruzar "fronteras" para realizar el intercambio. Una oficina de aduanas, tradicionalmente conocida como frontera, es un límite geográfico donde los estados intentan controlar o impedir la entrada y salida de mercancías. Sin embargo, también debe mencionarse otra categoría de barreras no arancelarias. Por ejemplo, ha firmado un intercambio con un país incluso si los bienes objeto de comercio no tienen que pasar por la aduana o, al menos, no deben pagar derechos de aduana en virtud de un acuerdo de libre comercio. Es posible que los proveedores deban asegurarse de que sus productos cumplan con estándares técnicos específicos distintos a los requeridos por el país de origen de los bienes (Bustillo, 2018).

**Gráfico No. 3 Comercio internacional**



**Elaborado por:** Ruiz (2022)

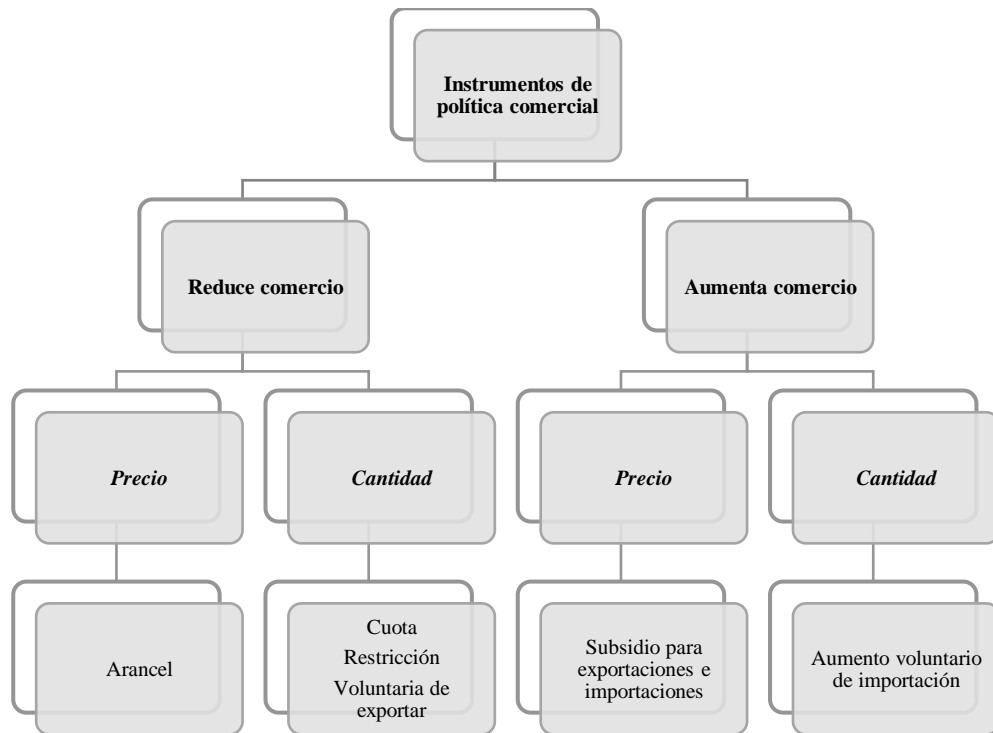
**Fuente:** Maldonado (2021)

### **2.1.2.3 Política Comercial**

La política comercial se define como "un conjunto de herramientas, procedimientos y medios" de intervención estatal para promover las exportaciones o restringir las importaciones. De esta forma, el gobierno busca apoyar y proteger la producción nacional de bienes extranjeros, que en algunos casos gozan de incentivos fiscales y subsidios. Organizaciones como el Fondo Monetario Internacional (FMI), el Banco Mundial (BM) y la Organización Mundial del Comercio (OMC) tienen la responsabilidad de fomentar la

expansión y el crecimiento global. Sin embargo, la OMC es responsable de regular que la introducción de barreras arancelarias como las salvaguardias deben estar razonablemente justificadas en presencia de la organización. Y si lo considera apropiado y en interés del país (Poveda, Suraty, & Mackay, 2018).

**Gráfico No. 4** Instrumentos de política comercio internacional



**Elaborado por:** Ruiz (2022)

**Fuente:** Maldonado (Padilla, 2008)

#### **2.1.2.4 Aspectos legales económico- tributario**

En Ecuador el sistema económico es social y solidario. Percibe al ser humano como sujeto y finalidad. Apuntamos a una relación dinámica y equilibrada entre sociedad, nación y mercado, en armonía con la naturaleza. Y el objetivo es asegurar la producción y reproducción de las condiciones materiales e inmateriales que nos permitan vivir en abundancia. El sistema económico se integrará por las formas de organización económica

pública, privada, mixta, popular y solidaria, y las demás que la Constitución determine. La economía popular y solidaria se regulará de acuerdo con la ley e incluirá a los sectores cooperativistas, asociativos y comunitarios (Constitución de la República del Ecuador, 2008).

### **Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversión (COPCI)**

Elaborado por el registro oficial 351 del 29 de diciembre de 2010; regula el proceso productivo en "producción, distribución, intercambio, comercio, consumo, gestión de externalidades e inversión productiva para lograr el buen vivir". Este cuerpo jurídico tiene como objetivo impulsar, incentivar y promover una producción con gran valor agregado que genere mejores condiciones y por ende aumente la producción. El cual contribuya a la "transformación de la matriz productiva al promover la aplicación de herramientas de desarrollo productivo que permitan la creación de empresas habilitantes de alta calidad". Generado empleo y equilibrio "desarrollo justo, ambientalmente eficiente y sostenible con respeto por la naturaleza" (COPCI, 2010).

#### **2.1.2.5 Reformas tributarias en el impuesto al comercio exterior**

La reforma tributaria a los impuestos al comercio exterior nace el 29 de noviembre del 2021. Decretada en el registro oficial 587, donde se emitió varias reformas al Código Organizo de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI). En donde se detalló que la eliminación del flete en la base imponible. Mediante el Boletín 96 emitido el 23 de diciembre del 2021. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) señalo que los tributos restantes al comercio exterior como son (FONDIFA, IVA, E ICE) (Moya, 2022).

**Tabla No. 4** Tributos aplicables para la importación

<b>TRIBUTOS</b>	<b>CARACTERÍSTICAS</b>
Arancel Importaciones	Gasto económico a ser cancelado por ingresar bienes o servicios a una nación extranjera
IVA	Grava al valor de la transferencia de dominio o a la importación de bienes muebles de naturaleza corporal.
ICE	Aplicado a bienes y servicios tanto nacionales como internacionales que no se revelan como de primera necesidad
ISD	Desincentivar la salida de divisas al exterior, e impulsar la inversión dentro del país para que exista mayor flujo de efectivo
Salvaguardias	Enfoca en lograr una protección efectiva del mercado interno ante importaciones que poseen valores económicos bajos
FODINFA	Encargado de financiar programas y proyectos del ministerio de bienestar social. El cual ayuda a satisfacer necesidades y mejora la calidad de vida de los niños ecuatorianos

**Elaborado por:** Ruiz (2022)

**Fuente:** Mise (2022)

#### **2.1.2.6 Reforma tributaria en el sector automotriz**

A pesar de que la reforma tributaria eliminó el ICE para vehículos híbridos, el impacto del ICE en los vehículos restantes está aumentando. El ICE Automotor aumentó de \$17.5 millones de enero a julio de 2022 a \$20 millones durante el mismo período de 2021. Esto representa un aumento del 13% en los ingresos. El aumento en los ingresos se debe a un aumento del 15% en la demanda de uso de vehículos en comparación con el período de enero a julio de 2021. El director general de la Cámara Ecuatoriana de la Industria Automotriz (CINAE) explicó que el sector vendió este año 9.800 autos adicionales (Tapia, 2022)

#### **2.1.2.7 Medidas arancelarias y no arancelarias**

**Tabla No. 5** Medidas arancelarias y no arancelarias

<i>Medidas arancelarias</i>	<i>No arancelarias</i>
La recaudación de impuestos por razones fiscales se ha vuelto menos importante a medida que los derechos de aduana han sido reemplazados por	Las medidas no arancelarias se definen como las barreras al comercio, diferentes a la imposición de impuestos o aranceles a las importaciones. Un claro

<p>otros tipos de impuestos, como los impuestos especiales. Los derechos de aduana se recaudan normalmente el día del registro de cada solicitud de importación para el consumo (Ministerios de Economía y Finanzas, 2022).</p>	<p>ejemplo de estos son las imposiciones aduaneras, las licencias a las importaciones o las exportaciones. Se refieren a cualquier iniciativa que cambie los términos del comercio internacional. Incluidas las políticas y regulaciones que restringen el comercio, así como las que lo fomentan (ALADI, 2014).</p>
---	--

**Fuente:** Ruiz (2022).

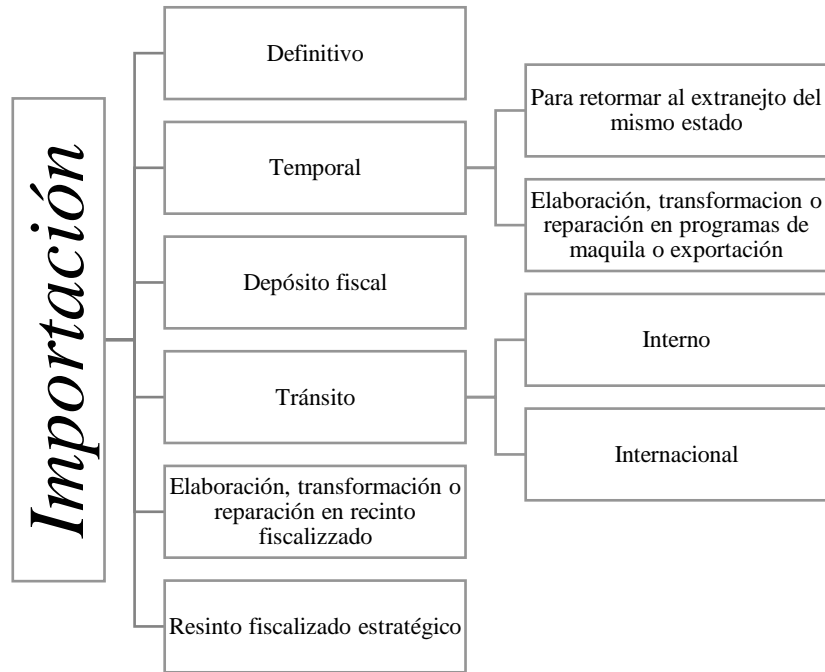
### **2.1.2.8 Arancel**

De acuerdo con Moreno & Peretó (2017) un arancel es un impuesto que grava los bienes que se importan o exportan. Las tarifas son uno de los instrumentos fundamentales de regulación en el comercio internacional. Si bien son un instrumento utilizado en la medida de lo posible en la política comercial de una economía. Además, Ríos (2017) afirma que un arancel es un impuesto que grava los bienes que se importan o exportan. También podemos encontrar aranceles de tránsito que se aplican a artículos o bienes importados en un país con destino a otro. El incremento de aranceles genera un alza de precios, por lo que esto favorece a la producción nacional.

### **2.1.2.9 Importación**

Tanto las importaciones como las exportaciones contribuyen al desarrollo económico de un país. Una de las razones es la adquisición de materias primas, bienes y productos que no se pueden producir en el país. Los cuales pueden mejorar la calidad de los procesos de producción, industrialización y comercio. De tal forma que beneficia a gobiernos, consumidores, agricultores, empresarios, entre otros. Para el año 2020 las importaciones de bienes represento el 24,2%, expresados en \$4.116,3 millones de dólares. Estas importaciones se clasifican en vehículos de transporte particular, objetos, instrumentos, utensilios domésticos entre otros. Ecuador tiene acuerdos de comercio exterior vigentes que ayuda al sector a desarrollarse (Sánchez, Vayas, Mayorga, & Freire, 2020).

**Gráfico No. 5** Medidas arancelarias y no arancelarias



**Elaborado por:** Ruiz (2022)

**Fuente:** Velasco (2011)

### **2.1.3.0 Sector importador automotriz del Ecuador**

La Asociación de Fabricantes de Automóviles del Ecuador (2021) fue establecida en 1946 para agrupar a las empresas automotrices del país. Ha jugado un papel importante en el desarrollo económico del país. Fomenta “la entrada de nuevas y mejores tecnologías automotrices que brinden servicios y productos que satisfagan las necesidades de promoción de la sociedad”. Además, este sector aporta positivamente en la económica del país ya que genera 155.943 empleos e impulsaremos la economía nacional con más de \$243 millones en ventas anuales. El sector automotriz se ha convertido en una de las industrias más importantes de nuestro tiempo. Su importancia radica en el impacto económico y social que provoca.



## **2.2 Hipótesis (opcional) y/o preguntas de investigación**

¿Qué impuestos repercuten en el sector automotriz del cantón Ambato en el ejercicio económico 2019-2021?

¿Se registra un crecimiento económico en el sector automotriz en el Cantón Ambato en el ejercicio económico 2019-2021?

## CAPÍTULO III

### METODOLOGÍA

#### 3.1 Recolección de la información

##### 3.1.1 Población, muestra y unidad de análisis

###### 3.1.1.1 Población

Es un conjunto definido, limitado y accesible de circunstancias que forman los criterios para la selección de la muestra y cumplen con un conjunto predefinido de criterios. Cuando se habla de poblaciones de estudio, es necesario definir las claramente. El término no es específico de humanos y también puede abarcar animales, muestras biológicas, registros, hospitales, objetos, familias, instituciones, etc (Arias, Villasís, & Miranda, 2016).

La población de estudio está establecida por las 22 empresas automotrices pequeñas y medianas del cantón Ambato. Las mismas que 12 de ellas cuentan con al menos una agencia y/o sucursal, para el análisis de este estudio se tomaron en cuenta las agencias principales. La información fue tomada por la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguro el cual ejerce como ente regulador del sector económico en los niveles y actividades. Gracias a la información impartida por esta entidad se ha podido recabar la información necesaria. El cual permite acceder de manera libre y aporta al desarrollo de los objetivos en el presente proyecto de investigación.

**Tabla No. 6** Población y muestra

<i>N°</i>	<i>Razón Social</i>	<i>N° Agencias</i>	<i>UBICACIÓN</i>
1	AMBACAR CIA. LTDA.	41	LA MERCED
2	AMBAMOTORS S.A.	1	HUACHI CHICO
3	AMBANDINE S.A.	1	HUACHI CHICO
4	ANDINAMOTORS S.A.	6	HUACHI LORETO
5	ASIAUTO S.A	3	HUACHI LORETO
6	ASSA-AUTOMOTORES DE LA SIERRA S.A.	37	HUACHI LORETO

7	AUTOELITE S.A.	1	LA MERCED
8	AUTOMEKANO CIA. LTDA.	10	PISHILATA
9	AUTOMOTORES CARLOS LARREA T. CIA. LTDA.	8	HUACHI LORETO
10	AUTOMOTORES CARLOS PALACIOS E HIJOS	1	ATAHUALPA
11	AUTOMOTORES DEL PACIFICO S.A. AUTOLLEGASA	1	HUACHI LORETO
12	AUTOMOTORES PEREZ VACA CIA. LTDA.	4	LA MERCED
13	AUTOS BOLOMOLINA S.A.	3	LA PENINSULA
14	AUTOS CHINAACCPASS CIA. LTDA.	1	ATAHUALPA
15	CENTRO AUTOMOTRIZ TORO CENAUTO S.A	1	AMBATO
16	ECUATORIANA DE MOTORES MOTOREC CIA. LTDA.	25	AMBATO
17	KILOMETROMIL S.A.	9	AMBATO
18	MAYA AUTOS CIA. LTDA. MAUTOS	1	HUACHI CHICO
19	MITSUANDINA CIA. LTDA.	1	AMBATO
20	TEOJAMA COMERCIAL SA	1	PICAIGUA
21	VEHICENTRO VEHICULOS Y CAMIONES CENTRO SIERRA S.A	3	AMBATO
22	VIHALMOTOS IMPORTACIONES S.A.	10	HUACHI CHICO

---

**Elaborado por:** Ruiz (2022)

### **3.1.1.2 Muestra**

Una muestra estadística es una porción o subconjunto de una población o unidad representativa del universo, elegida al azar y sujeta a observaciones científicas para obtener resultados válidos para una población en particular. Todo el universo se explora dentro de los márgenes de error y probabilidad. se puede determinar en cada caso (López & Fachelli, 2015).

Para la investigación desarrollada no se utilizó métodos de muestreo. Ya que la totalidad de la población fue accesible para el estudio por lo cual se tomó como población a todas las empresas automotrices del cantón Ambato.

### **3.1.2 Fuentes secundarias**

Para realizar el estudio se utilizó fuentes secundarias. Se recolecto datos del Servicio de Rentas Internas en los catastros de recaudación de impuestos de acuerdo con los sectores. De la misma manera se utilizó el portal de la Superintendencia de Compañías, GADMA

y Banco Central del Ecuador. El cual permitió recolectar la información financiera de las empresas. La información tomada de dichos catastros corresponde únicamente del cantón Ambato desde periodo 2019, 2020,2021 y el primer semestre del 2022. Publicados en el sitio oficial del SRI, en el apartado de estadísticas generales de recaudación. De la misma manera de los formularios 101 de las empresas que hacen parte de la población a investigar. Asimismo, la información recolectada de la investigación se respaldó en artículos científicos, bases de datos Scielo, Dialnet, doctrina- libros, entre otros que ayuden al entendimiento oportuno de las variables de estudio.

### **3.1.3 Instrumentos y métodos para recolectar información**

#### **3.1.3.1 Ficha de observación**

Para la recolección de datos se utilizó como instrumento la ficha de observación estructurada el cual permitió recolectar la información sobre las empresas automotriz objetivo de estudio:

**Tabla No. 7** Matriz de datos informativos

<i>N°</i>	<i>Ruc</i>	<i>Razón Social</i>	<i>Clase de contribuyente</i>	<i>Obligado</i>	<i>Tipo Contribuyente</i>
1	1890010705001	AMBACAR CIA. LTDA.			
2	1891798837001	AMBAMOTORS S.A.			
3	1890148596001	AMBANDINE S.A.			
4	1891706061001	ANDINAMOTORS S.A.			
5	1791754115001	ASIAUTO S.A			
6	1890000130001	ASSA-AUTOMOTORES DE LA SIERRA S.A.			
7	1891781837001	AUTOELITE S.A.			
8	1891715664001	AUTOMEKANO CIA. LTDA.			
9	1891709478001	AUTOMOTORES CARLOS LARREA T. CIA. LTDA.			
10	1890152887001	AUTOMOTORES CARLOS PALACIOS E HIJOS			
11	1891707874001	AUTOMOTORES DEL PACIFICO S.A. AUTOLLEGASA			
12	1891750583001	AUTOMOTORES PEREZ VACA CIA. LTDA.			
13	1891775977001	AUTOS BOLOMOLINA S.A.			
14	1891722326001	AUTOS CHINAACCPASS CIA. LTDA.			
15	1891737250001	CENTRO AUTOMOTRIZ TORO CENAUTO S.A			
16	1890105919001	ECUATORIANA DE MOTORES MOTOREC CIA. LTDA.			
17	1891726593001	KILOMETROMIL S.A.			
18	1891753469001	MAYA AUTOS CIA. LTDA. MAUTOS			
19	1891751997001	MITSUANDINA CIA. LTDA.			
20	1790010309001	TEOJAMA COMERCIAL SA			
21	1891724612001	VEHICENTRO VEHICULOS Y CAMIONES CENTRO SIERRA S.A			
22	1891709346001	VIHALMOTOS IMPORTACIONES S.A.			

**Elaborado por:** Ruiz (2022)

**Tabla No. 8** Matriz de datos financieros

<b>N°</b>	<b>VENTAS</b>	<b>UTILIDAD</b>	<b>IMPUESTO CAUSADO</b>	<b>IMPORTACIONES</b>	<b>IVA</b>	<b>SENAE</b>
1						
2						
3						
4						
5						
6						
7						
8						
9						
10						
11						
12						
13						
14						
15						
16						
17						
18						
19						
20						
21						
22						

**Elaborado por:** Ruiz (2022)

### **3.2 Tratamiento de la información**

Para el procesamiento de los datos se utilizará como herramienta estadística Microsoft Excel, en donde se obtendrá gráficos estadísticos en el que se podrá medir cada una de las variables de estudio. Los datos serán ingresados, tabulados y ponderados. Para la recolección de datos se utilizará paginas gubernamentales como son Servicio de Rentas Internas, GADMA, Superintendencia de Compañías y Banco Central del Ecuador.

El tratamiento de la información se llevará a cabo mediante la metodología Bibliográfica-Documental. Para el estudio de las variables se utilizará estudios descriptivos y retrospectivo en donde se realizarán procedimientos como promedio, media, desviación estándar, moda, tablas de frecuencia e histogramas. Para la recolección de datos se analizarán fuentes secundarias de registros públicos por los organismos estatales del periodo 2019-2021.

La medida de tendencia central más comúnmente utilizada, la media aritmética  $X$ , puede obtenerse sumando un conjunto de porcentajes y dividiendo entre el número de éstos. Por lo tanto, definimos la media más formalmente como la suma de un conjunto de puntajes dividido entre el número total de puntajes del conjunto (Cabral, Cimé, Cob, & Zapata, 2021). La media se aplicará a los datos económicos de los impuestos captados en las importaciones, para determinar cual es el promedio de pago en el sector automotriz del canto Ambato.

La mediana es la estadística de posición central que biseca la distribución. Es decir, deja la misma cantidad de valores de un lado y del otro (Sanjuan, 2022). La mediana se aplicará para determinar el valor central de los impuestos efectuados de cada empresa en los organismos de control correspondiente.

La desviación estándar es una medida que proporciona información sobre la varianza media de una variable. La desviación estándar siempre es mayor o igual a cero (López J. , 2017). La desviación estándar se aplicará para obtener la dispersión que tuvieron los datos económicos, el cual se calculará que esparcimiento tienen de acuerdo con el porcentaje presentado por el Servicio de Rentas Internas.

Las tablas de distribución de frecuencias se utilizan cuando se recolectan datos, con ellas (Cabral, Cimé, Cob, & Zapata, 2021). Las tablas de frecuencias se utilizarán para distribuir los datos de una manera eficiente, mejorando la distribución de los datos. Mejorando su entendimiento.

Un histograma es una representación gráfica de un conjunto de datos estadísticos. Se agrupan en base a intervalos numéricos o valores absolutos (Westreicher, 2020). El histograma se utilizará para mostrar la información de manera gráfica de la carga tributaria y el índice de ventas que ha tenido el sector automotriz durante el periodo estudiado, donde se muestra si incrementó, decreció o se mantuvo con las reformas tomadas por el gobierno de turno.



### 3.3 Operacionalización de las variables

**Tabla No. 9** Variable impuesto al comercio exterior

Variable (s)	Concepto	Dimensiones	Indicadores	Ítems básicos	Características de la variable	Instrumento
Impuesto al comercio exterior	Los tributos al comercio exterior son derechos arancelarios, impuestos establecidos en leyes orgánicas y ordinarias y tasas por servicios aduaneros (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2021).	-Impuesto al Valor Agregado	-Montos anuales	- Recaudación año 2019	<b>Escala:</b> Escalar	<b>T:</b> Observación
		-Impuesto a la Renta		- Recaudación año 2020		
		- Impuesto a la Salida de Divisas		- Recaudación año 2021	<b>Tipo:</b> Numérica	
		- Impuesto a los Consumos Especiales				

Elaborado por: Ruiz (2022)

**Tabla No. 10** Variable impacto económica

Variable (s)	Concepto	Dimensiones	Indicadores	Ítems básicos	Características de la variable	Instrumento
El impacto económico en el sector automotriz	El sector automotriz tiene un rol importante dentro de la economía del país, su desarrollo genera ingresos fiscales para el estado vía aranceles e impuestos y crea fuentes de empleo durante los procesos de producción y las actividades relacionadas al comercio de este (Carrillo, 2009).	-Ventas -Rentabilidad	-Montos anuales	- Recaudación año 2019	<b>Escala:</b> Escalar	<b>T:</b> Observación <b>I:</b> Ficha de observación
				- Recaudación año 2020		
				- Recaudación año 2021	<b>Tipo:</b> Numérica	

Elaborado por: Ruiz (2022)

## CAPÍTULO IV

### RESULTADOS

#### 4.1 Resultados y discusión

Se presenta a continuación los resultados obtenidos de 22 empresas automotriz tomadas como muestra para la realización del estudio sobre las reformas del impuesto al comercio exterior y el impacto económico en el sector automotriz del cantón Ambato. Por lo cual se muestran los diferentes sectores económicos en los que se encuentran analizados por ventas, pago de impuestos y márgenes de rentabilidad en las siguientes tablas y gráficos:

De acuerdo con la tabla 11, se puede analizar los cambios que se ha dado en la Ley de Régimen Tributario Interno establecida en el año del 2004, dicha ley se ve modificada en el mandato del expresidente Lenin Moreno, en el cual para el año 2019 se presenta la ley de simplicidad y progresividad tributaria. El cual favorece a las importaciones del sector automotriz ya que existen rebajas y exenciones. El cual incentiva al sector automotriz a generar mayor rentabilidad.

**Tabla No. 11** Comparación de la reforma del impuesto al comercio exterior en el sector automotriz

IMPUESTO		SIN REFORMAR	REFORMA
<b>ICE Impuesto a los Consumos Especiales</b>	BASE IMPONIBLE	Precio de venta al público sugerido por el fabricante o importador, menos el IVA y el ICE o con base en los precios referenciales	Se establece la base imponible para cada bien/servicio gravado en base a:
			Precio de Venta al Público sugerido - IVA - ICE.
			Precio ex aduana, + 30% de margen de comercialización.
			Precios referenciales.
	EXENCIONES	Vehículos ortopédicos y no ortopédicos	Vehículos motorizados eléctricos.
			Vehículos para uso operativo, sus partes y repuestos adquiridos por la fuerza pública.
Furgonetas y camiones de hasta 3,5 toneladas de carga.			
	Los vehículos motorizados eléctricos para transporte público de pasajeros,		

		siempre que cuenten con las autorizaciones de la entidad competente.	Camionetas y otros vehículos con base imponible de hasta \$ USD 30.000,00 para programas de gobierno de apoyo al transporte en sectores comunitarios.
	REBAJAS	-	Rebaja del 15% del ICE para vehículos motorizados de base imponible hasta \$ USD 40.000,00 con elementos de seguridad y estándares de emisiones superiores a Euro 3 o equivalentes.
<b>FODINFA Fondo de Desarrollo para la Infancia</b>		Se aplica el 0.5% sobre la base imponible de la importación	
<b>IVA Impuesto al Valor Agregado</b>		Corresponde al 12% sobre: Base imponible + ADVALOREM + FODINFA + ICE.	
<b>AD-VALOREM Arancel Cobrado a las Mercancías</b>		Son los establecidos por la autoridad competente, consistentes en porcentajes según el tipo de mercancía y se aplica sobre la suma del Costo, Seguro y Flete (base imponible de la importación)	
<b>ISD Impuesto a la Salida de Divisas</b>		Corresponde al 5 % del valor que se paga por todo lo que se importa del exterior.	

Elaborado por: Ruiz (2022)

De acuerdo con la Tabla 12, el promedio de ventas realizadas por el sector automotriz en la provincia de Tungurahua en los periodos 2019, 2020 y 2021. Demuestra que el cantón Ambato es el más significativo. Esto se debe a que tiene una mayor densidad poblacional y también la formalidad en los empleos permite que tengan acceso a un financiamiento para la adquisición de vehículos.

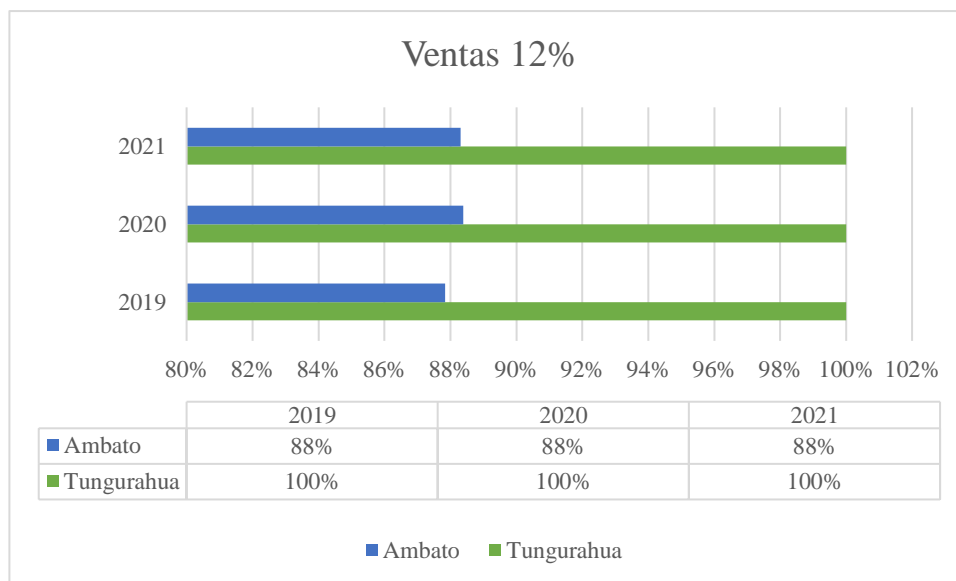
**Tabla No. 12** Índice de ventas en los periodos 2019,2020 y 2021

<b>CANTÓN</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
Ambato	85%	84%	85%
Baños	2%	2%	2%
Cevallos	1%	1%	1%
Mocha	0%	1%	0%
Patate	1%	1%	1%
Quero	1%	1%	1%
San Pedro de Pelileo	8%	8%	8%
Santiago de Píllaro	2%	2%	2%
Tisaleo	1%	1%	1%
<b>TOTAL</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>	<b>100%</b>

Elaborado por: Ruiz (2022)

De acuerdo con el gráfico 6, se puede determinar que el cantón Ambato tiene mayor impacto en los resultados obtenidos en los años estudiados, dentro de la provincia de Tungurahua. En el cual se puede analizar que para el año 2019 el nivel de las ventas realizadas con 12% IVA en el cantón representaba el 32% de la provincia. Sin embargo, para el año 2020 se vieron afectados por la pandemia del SARS-COVID 2019 el cual decreció en un 8% de las ventas del cantón. No obstante, para el 2021 el sector vuelve a encontrar su estabilidad, por las medidas de reactivación económica y se pone en marcha la reforma tributaria. De mostrando que el cantón Ambato dentro de la provincia de Tungurahua representa el 88% del índice de ventas de 12%.

**Gráfico No. 6** Ventas del 12% realizadas en Tungurahua y Ambato

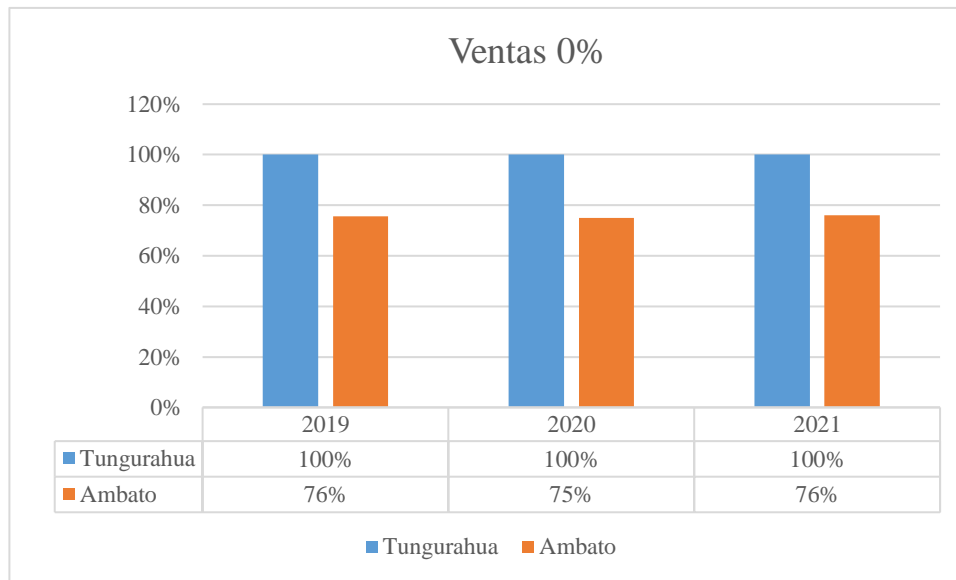


**Elaborado por:** Ruiz (2022)

El gráfico 7, demuestra que la reforma tributaria presentada en el año 2021 donde se establece que los carros electrónicos e híbridos tienen 0% en el IVA. El cantón Ambato en el periodo 2019 representa el 76% del índice de ventas de la provincia de Tungurahua. Pese a la afectación de la pandemia del SARS-COVID 2019 en el año 2020 las ventas de estos automóviles no se vieron afectados puesto que decreció solo en un 1%. Por lo cual

se puede concluir que la estabilidad de las ventas se ha mantenido constantes durante los periodos estudiados.

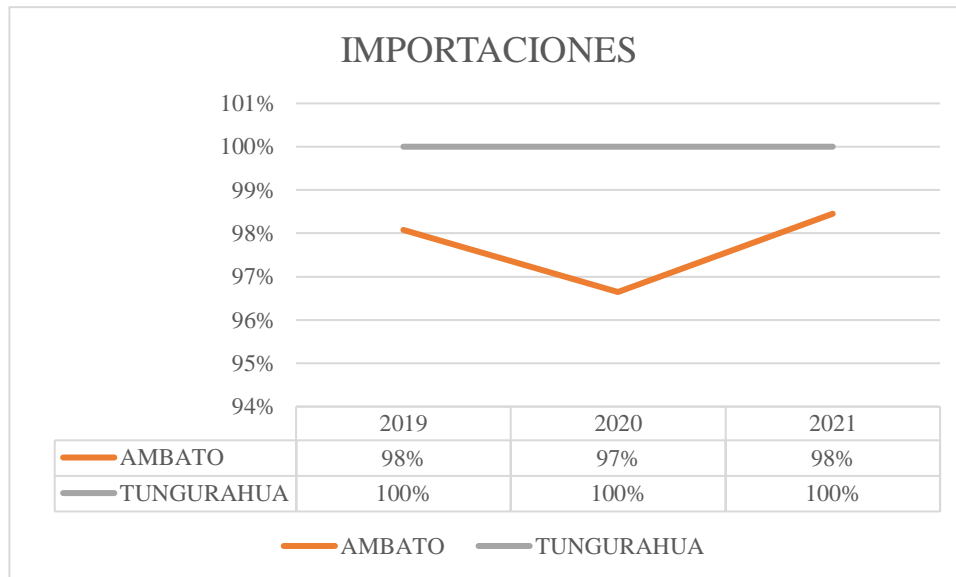
**Gráfico No. 7 Ventas 0% Tungurahua- Ambato**



**Elaborado por:** Ruiz (2022)

De acuerdo con el gráfico 8, presentado a continuación se puede analizar que el cantón Ambato es el más representativo en las importaciones en la provincia de Tungurahua. Puesto que para los años 2019, 2020 y 2021 representa más del 95% del total de las importaciones realizadas en la provincia. Con la implementación de la reforma tributaria las importaciones se han vuelto más accesible. Gracias a la reducción de impuestos, al nuevo calculo del impuesto a consumos especiales y a los acuerdos políticos con otros países. Lo que disminuye el precio de venta de los vehículos y es más accesible al consumidor.

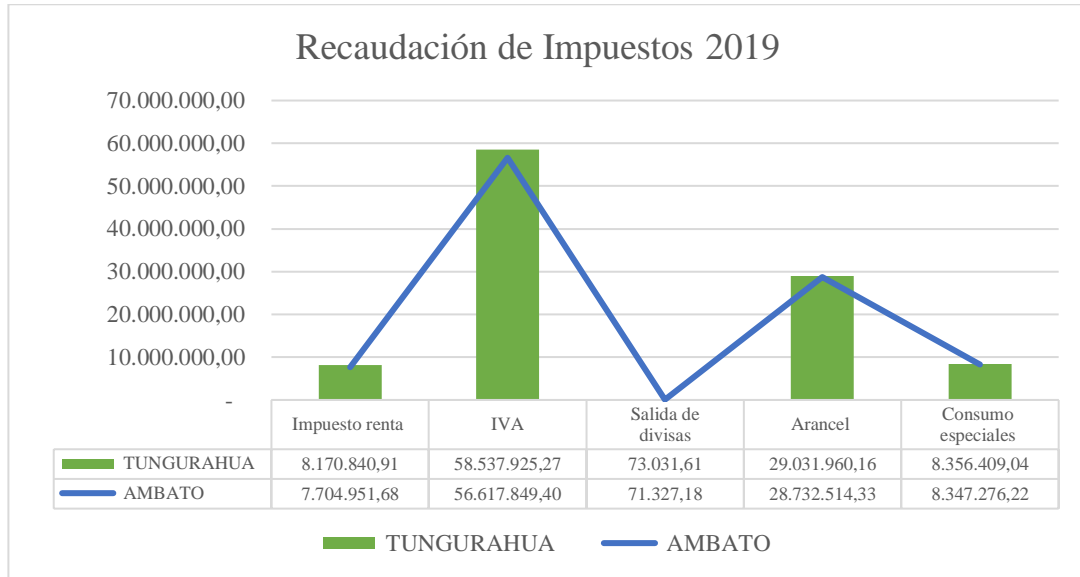
**Gráfico No. 8** Índice de importaciones Tungurahua vs Ambato



**Elaborado por:** Ruiz (2022)

De acuerdo con la gráfica 9, presentada para el año 2019 el cantón Ambato ha sido uno de los más representativos para la provincia de Tungurahua. Puesto que del total de la recaudación este representa el 97%. En el cantón Ambato el impuesto que fue más representativo fue el Impuesto al Valor Agregado con recaudo de USD 58.537.925,27 seguido por los aranceles. Sin embargo, para el 2019 las importaciones tenían restricciones que desfavorecían al comercio exterior sobre todo al sector automotriz ya que se pagaba más del 60% en impuesto. De acuerdo Aede (2021) en el Ecuador adquirir un vehículo era el doble de costo que adquirirlo en Chile. Mientras que el impuesto que menos ha favorecido al cantón y a la provincia en si fue el impuesto a la salida de divisa ya que no represento ni el 1% de la recaudación total.

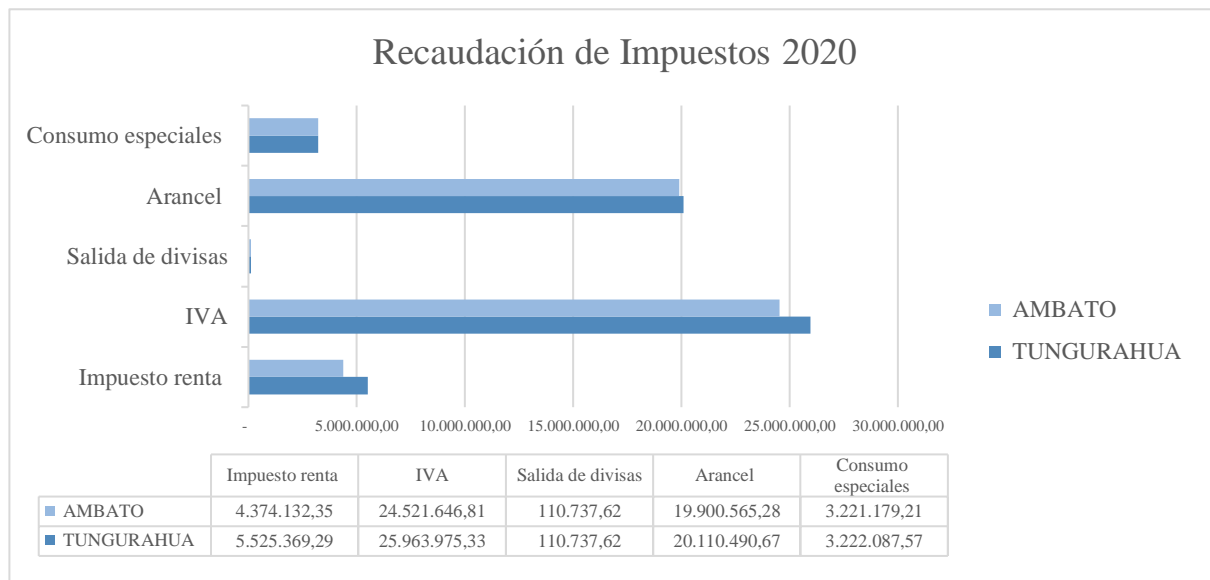
**Gráfico No. 9** Principales impuestos en la importación de vehículos 2019



**Elaborado por:** Ruiz (2022)

El gráfico 10, muestra los resultados del periodo 2020 en donde se puede analizar que de la misma manera que el periodo anterior para la provincia de Tungurahua el cantón Ambato representa el 94% del total de recaudación de este año. De acuerdo con los datos recolectados se puede determinar que el impuesto que más representa del total es el valor agregado con un 47% en comparación a los demás. Seguido por los aranceles con un 38%. Mientras que el impuesto a la renta representa un 8%. En comparación al periodo anterior se puede determinar que las importaciones en el sector automotriz han ido incrementando. Para este año también se puede demostrar que la recaudación del impuesto a los consumos especiales ha ido decreciendo esto se debe a las exoneraciones y acuerdos determinados en la reforma tributaria.

**Gráfico No. 10** Principales impuestos en la importación de vehículos 2020

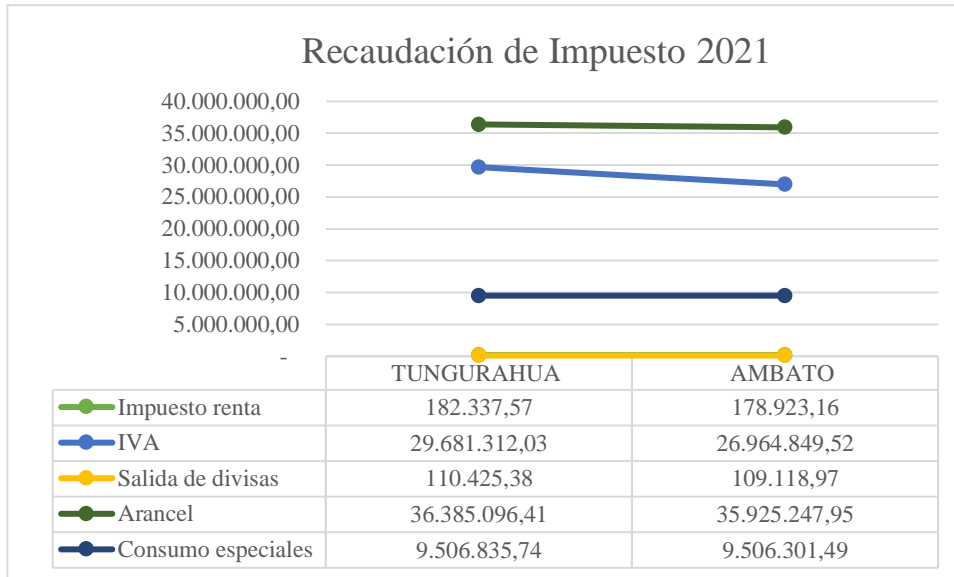


**Elaborado por:** Ruiz (2022)

En la gráfica 11, se puede observar que para el año 2021 el cantón Ambato representó el 95% del total de recaudaciones en la provincia de Tungurahua. Para este año el impuesto con más recaudación fueron los aranceles con un 49%. Debido a que las importaciones en este año tuvieron un grado de significancia por las medidas tomadas por el gobierno para la reactivación económica. Seguido por el impuesto al valor agregado, puesto que este aportó con el 37% del total de recaudación. Para este año los resultados en el sector automotriz en el cantón Ambato han ido estableciéndose, ya que las actividades económicas se han ido normalizando.



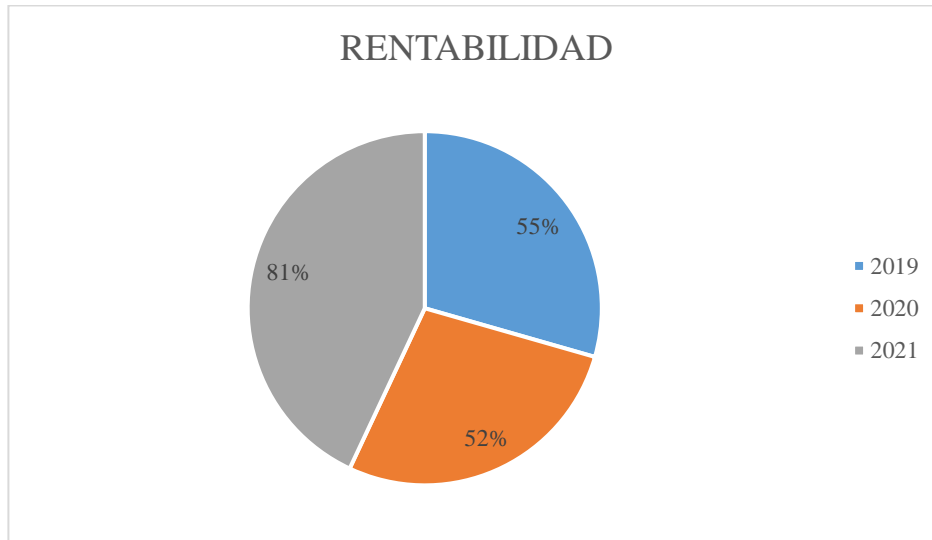
**Gráfico No. 11** Principales impuestos en la importación de vehículos 2021



**Elaborado por:** Ruiz (2022)

El gráfico 12, representa la rentabilidad que el sector automotriz ha tenido durante los periodos. Donde se puede determinar que estos han sido críticos, ya que su crecimiento se ha venido dando paulatina. En donde se puede visualizar que para el año 2019 su rentabilidad era del 55% por las medidas tomadas para las importaciones antes de las reformas en donde las empresas contaban con restricciones y tasas de impuestos elevados. Sin embargo, pese a la reforma establecidas el año 2019 la rentabilidad del sector automotriz para el año 2020 se vio afectada ya que decreció en un -3% por la pandemia del COVID 2019 puesto que se cerraron los mercados internacionales. Y las restricciones locales que existían. Mientras que para el año 2021 tuvo un crecimiento del 26% esto se da gracias a las medidas tomadas para la reactivación económica, la puesta en marcha de la reforma tributaria y la facilidad de los créditos a los consumidores. Puesto que la ciudadanía puede acceder fácilmente a una financiación para la adquisición de vehículos.

**Gráfico No. 12** Rentabilidad del sector automotriz en los periodos 2019-2021



**Elaborado por:** Ruiz (2022)

#### **4.2 Verificación de la hipótesis o fundamentación de las preguntas de investigación**

Se analizó las reformas tributarias al impuesto al comercio exterior y el impacto económico en el sector automotriz del cantón Ambato. Se determinó el impacto económico que tuvo dicho sector, para que se expongan los resultados obtenidos de acuerdo con el planteamiento de los modelos sugeridos en la metodología del presente estudio.

Las preguntas de investigación predeterminadas son las siguientes:

- ¿Qué impuestos repercuten en el sector automotriz del cantón Ambato en el ejercicio económico 2019-2021?
- ¿Se registra un crecimiento económico en el sector automotriz en el Cantón Ambato en el ejercicio económico 2019-2021?

#### **4.2.1 Las Reformas Tributarias al Impuesto al Comercio Exterior en el sector automotriz**

Para el año 2019 el gobierno de Lenin Moreno crea la Ley Orgánica de Simplificación y Progresividad Tributaria. En donde las importaciones del sector automotriz se ven favorecidas por la normativa. Ya que dentro de esta reduce el Impuesto a la salida de divisas en un 25%, en el que se intenta favorecer a la producción nacional. Puesto que los aranceles en materiales CKD (kit de ensamblaje) gravan 0%. El impuesto al valor agregado también juega un rol muy importante ya que este puede ser considerado como crédito tributario hasta 5 años. Sin importar que estos sean nacionales o internacionales. La eliminación del anticipo al impuesto a la renta favorece a la economía de este sector. Sin embargo, se crea el anticipo voluntario en donde este representa el 50% del impuesto cargado del año anterior.

Sin embargo, la reforma que más favorece es impuesto a los consumos especiales en donde se establece que para el cálculo de la base imponible se realiza de acuerdo con el precio ex aduana+ 30% de margen de comercialización para las importaciones. Dentro de este también existen las exoneraciones en donde ha favorecido a los resultados en las ventas de los años posterior. En el que se tiene una exoneración a los vehículos eléctricos, vehículos operativos encargado a la fuerza pública, furgonetas y camiones de 3,5 toneladas. Finalmente, las camionetas y vehículos de base USD\$30.000 para programas de gobierno. Es importante determinar que también en dicha ley establece la rebaja del 15% ICE para vehículos con base USD \$ 40.000. Sin embargo, para la rebaja los vehículos tienen que contar con elementos de seguridad y estándares de emisión superior a euro 3 o equivalentes.

#### **4.2.2 Impacto económico al sector automotriz en el cantón Ambato**

Una vez recolectado los datos de las 22 empresas pertenecientes al cantón Ambato de los os tributos y utilidad en la importación de vehículos en el periodo 2019 hasta el 2021. Se realizó una lista de comprobación en donde dichos datos fueron transformados a datos

binarios para que la información sea viable al momento de estudiar. Dentro del cual se puede evidencia el impacto económico en el sector automotriz. Es decir, los valores presentados representan 1 y en donde no se evidencio la información corresponde a 0. Lo cual será representado por los principales tributos, ventas realizadas el 12% de IVA y 0% de la misma forma en las importaciones y la utilidad.

Razón Social	VENTAS						UTILIDAD			IMPUESTO CAUSADO			IMPORTACIONES			IVA			ISD			ICE			Arancel					
	2019		2020		2021		2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021	2019	2020	2021			
	12 %	0 %	12 %	0 %	12 %	0 %																								
CON1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
CON2	1	0	1	0	0	0	1	1	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	1	1	1	1	0	1	1	0	1			
CON3	1	0	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0			
CON4	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1			
CON5	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	1	1			
CON6	1	0	1	0	1	0	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1			
CON7	0	0	1	0	1	0	0	1	1	0	0	0	0	0	0	0	0	0	1	0	0	1	1	1	0	1	1			
CON8	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1			
CON9	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	0	1	0	0	0	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1			
CON10	1	0	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	0	1	1	0	0	1	1	0	0			
CON11	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1			
CON12	1	0	1	0	1	0	1	1	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1			
CON13	1	0	1	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	0	0	0	1	0	0	1	0	1	1	0	1	1			
CON14	1	0	0	0	1	0	1	0	1	1	0	1	0	0	0	1	0	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1			
CON15	1	0	1	0	1	0	1	1	1	0	0	1	1	0	0	0	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1			
CON16	1	0	1	0	1	0	1	1	0	0	1	0	1	1	1	0	1	0	1	0	1	1	1	0	1	1	1			
CON17	1	0	1	1	1	0	0	1	1	0	0	1	0	1	1	0	0	1	1	0	1	1	1	0	1	1	0			
CON18	1	0	1	0	1	0	1	1	1	1	0	1	0	0	0	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
CON19	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	0	0	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1			
CON20	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	1			
CON21	0	0	1	1	1	1	0	1	1	0	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	1	1	0			
CON22	1	0	1	1	1	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1	1	0	1	1	1	1	1	0	1	1			
<b>TOTAL</b>	<b>20</b>	<b>6</b>	<b>21</b>	<b>1</b>	<b>0</b>	<b>21</b>	<b>7</b>	<b>19</b>	<b>21</b>	<b>19</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>18</b>	<b>15</b>	<b>14</b>	<b>14</b>	<b>12</b>	<b>15</b>	<b>15</b>	<b>19</b>	<b>13</b>	<b>18</b>	<b>22</b>	<b>16</b>	<b>16</b>	<b>19</b>	<b>19</b>	<b>18</b>		
Datos económicos							436																							
Sin datos							158																							
<b>Total datos</b>							<b>594</b>																							

### Valoración

<b>Impacto positivo</b>	>50%
<b>Impacto negativo</b>	<50%

### Cálculo

$$\text{Valoración} = \frac{(\text{datos economicos} * 100)}{\text{total de datos}}$$

$$\text{Valoración} = \frac{(436 * 100)}{594} = 73,40\%$$

### Comprobación

Mediante el cálculo realizado en la lista de comprobación el cual se aplicó a la recaudación de tributos, ventas, importaciones y a la utilidad del sector automotriz del cantón Ambato. Se obtuvo que las reformas tributarias impactaron en la economía de las empresas en un 73,40% aproximadamente. Por lo que se deduce que las reformas tributarias han tenido un impacto positivo en los resultados económicos del cantón.

## **CAPÍTULO V**

### **CONCLUSIONES**

#### **5.1 Conclusiones**

Una vez finalizada la investigación y análisis de la presente investigación, el cual se llevó a cabo de acuerdo con los objetivos planteados y un exhaustivo análisis de los resultados, se pueden desglosar las siguientes conclusiones:

De acuerdo con el estudio realizado se puede concluir que la normativa tributaria para el año 2018 no favorecía a las importaciones del sector automotriz. Puesto que existían muchas restricciones y pagos de impuesto en exceso. Como lo es el caso del impuesto a los consumos especiales, sin embargo, para el año 2019 se establece una nueva reforma tributaria en donde se puede observar que ha favorecido drásticamente a este sector. Puesto que se modificó notoriamente la normativa tributaria para la importación de vehículos. Sobre todo, en la progresividad de la ley, en donde las empresas de este sector se han visto favorecidas.

La Ley Orgánica de Simplificación y Progresividad Tributaria aprobadas en el año 2019, influyo positivamente en la economía del sector automotriz. Ya que al modificar el cálculo del impuesto a los consumos especiales los vehículos electrónicos exonerados de este impuesto se han vuelto apetecibles en el mercado ecuatoriano sobre todo en el cantón Ambato. Sin embargo, estos resultados no influyeron tanto para el año 2020. Puesto que este año se vio afectado por la pandemia del COVID 2019, en donde los mercados internacionales cesaron sus actividades, lo que disminuyo drásticamente las importaciones. Mientras que para el año 2021 en donde se pone en marcha la reactivación económica, las medidas arancelarias modificadas ya empiezan a dar frutos en la estabilidad económica del sector.

Finalmente, el análisis sobre el sector automotriz en el cantón Ambato demuestra que este aporta significativa en el producto interno bruto del Ecuador. Ya que es una de las actividades que obtiene mayor recaudación de impuestos en el cantón. En las ventas y la rentabilidad se puede analizar que, gracias a las reformas tributarias dadas en el año 2019, han favorecido en comparación de periodos anteriores. De la misma forma los tratados de libre comercio con la Unión Europea han ayudado a que el índice de importaciones y ventas de autos europeos en el cantón sean elegidos por los usuarios ya que al no contar con tantos tributos estos abaratan su costo, por lo que se vuelve los favoritos en el mercado.

## **5.2 Limitaciones del estudio**

Las limitaciones a las cuales estuvo inmerso el estudio están comprendidas al incumplimiento de las obligaciones con fines informativos para el ente regulador. Que en este caso es la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, en las cuales algunas de las empresas estudiadas no disponían de los estados financieros y notas a los estados por lo cual se dificultó determinar las variables. Además, se pudo comprobar que ciertas empresas cumplen con las obligaciones. Sin embargo, los informes financieros son presentados sin valores en el portal de la super por lo cual difería la información esperada.

Sin embargo, la información pudo ser recolectada de manera individual en las estadísticas presentadas en la página de Servicios de Rentas Internas en donde detalla cuales han sido los valores presentados en las sociedades y personas naturales. Ya sea de ventas, compras, recaudación de tributos, entre otros. De la misma manera se pudo comprobar y encontrar la información con las empresas que estuvieron gustosas de poder solventar cualquier duda con respecto a la investigación desarrollada.



### **5.3 Futuras temáticas de investigación**

- La reforma tributaria en el impuesto a los consumos especiales y el impacto económico en el sector automotriz en el Ecuador.
- La reforma tributaria en el comercio exterior y el impacto en la recaudación de los principales impuestos en las importaciones del sector automotriz en el Ecuador.
- Analizar los tributos del sector automotriz y su incidencia en el crecimiento económico del cantón Ambato
- Las reformas tributarias al impuesto al comercio exterior y el impacto económico en el PIB del Ecuador.
- Análisis de las reformas tributarias y su incidencia financiera en las microempresas del sector automotriz en el cantón Ambato.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALADI. (2014). *Ecuador: Informe sobre las medidas no arancearias en la región para determinados productos*. Montevideo: ALADI. Recuperado el 05 de noviembre de 2022, de [http://www2.aladi.org/biblioteca/Publicaciones/ALADI/Secretaria\\_General/SEC\\_Estudios/218.pdf](http://www2.aladi.org/biblioteca/Publicaciones/ALADI/Secretaria_General/SEC_Estudios/218.pdf)
- Arias, J., Villasís, M., & Miranda, M. (abril-junio de 2016). El protocolo de investigación III: la población de estudio. *Alergia México*, 63(2), 201-206. Recuperado el 20 de noviembre de 2022, de <https://www.redalyc.org/pdf/4867/486755023011.pdf>
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2021). Anuario 2021. *AEADE*, 102. Recuperado el 22 de octubre de 2022, de <https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2022/03/Anuario-Aeade-2021.pdf>
- AutoMagazine. (13 de enero de 2021). Venta de la industria automotriz en Ecuador durante el 2020. *AutoMagazine*, s/n. Recuperado el 22 de octubre de 2022, de <https://automagazine.ec/ventas-de-la-industria-automotriz-en-ecuador-durante-2020/#:~:text=En%20medio%20de%20la%20pandemia,mes%20de%20noviembre%20de%202020.>
- Banco Central del Ecuador. (22 de julio de 2022). *bce.fin.ec*. Recuperado el 30 de octubre de 2022, de [bce.fin.ec: https://asobanca.org.ec/wp-content/uploads/2022/07/Boletin-Macroeconomico-Julio-2022-1.pdf](https://asobanca.org.ec/wp-content/uploads/2022/07/Boletin-Macroeconomico-Julio-2022-1.pdf)
- Bil, D., & Pezzarini, M. (2022). Relaciones económicas entre el Mercosur y China. El caso del comercio importador en el sector automotriz (2002-2020). *tiempo & economía*, 9(2), 141-171. doi:<https://doi.org/10.21789/24222704.1858>
- Bustillo, R. (2018). *Comercio Exterior, materia y ejercicios*. País del Vasco: Universidad del País Vasco. Recuperado el 06 de noviembre de 2022

- Cabral, A., Cimé, F., Cob, R., & Zapata, E. (2021). *Probabilidad y Estadística*. Campeche: Colegio de Estudios Científicos y Tecnológicos del Estado de Campeche. Obtenido de [https://www.cecycampeche.edu.mx/BibliotecaVirtual/6toSemestre/06\\_BAS\\_Prob\\_y\\_Estadistica\\_2do\\_parcial.pdf](https://www.cecycampeche.edu.mx/BibliotecaVirtual/6toSemestre/06_BAS_Prob_y_Estadistica_2do_parcial.pdf)
- Camara de Comercio de Guayaquil. (2018). *Informe de posición estratégica*. Guayaquil: Cámara de Comercio de Guayaquil. Recuperado el 29 de octubre de 2022, de <https://www.lacamara.org/website/wp-content/uploads/2017/03/IPE-282-Subsidios-e-Impuesto-a-veh%C3%ADculos.pdf>
- Campaña, A. (2021). La reforma tributaria de Guillermo Lasso: estancamiento económico e insostenibilidad fiscal. *Revista Opción S*, s/n. Recuperado el 29 de octubre de 2022, de <https://opcions.ec/portal/2021/11/24/la-reforma-tributaria-de-guillermo-lasso-estancamiento-economico-e-insostenibilidad-fiscal/>
- Carbajal, Y. (2010). Sector automotriz: reestructuración tecnológica y reconfiguración del mercado mundial. *Paradigma económico*, 24-52. Recuperado el 30 de octubre de 2022
- Carbajal, Y., & Morales, M. (2016). El sector automotriz en México y Brasil: Un análisis desde la perspectiva comercial. *Revista Eletrônica de Negócios Internacionais*, 11(3), 4-21. doi:<http://internext.espm.br>
- Carrillo, D. (2009). *Diagnóstico del Sector Automotriz*. Quito: Instituto Nacional de Estadística y Censos. Recuperado el 25 de octubre de 2022, de <https://www.uasb.edu.ec/observatorio-pyme/wp-content/uploads/sites/6/2021/04/AUTOMOTRIZ-1.pdf>
- Centro de Desarrollo de la OCDE. (2022). *Impacto financiero del covid 2019 en Ecuador: Desafíos y respuestas*. Quito: OCDE. Recuperado el 30 de octubre de 2022, de <https://www.oecd.org/dev/Impacto-financiero-COVID-19-Ecuador.pdf>
- CEPAL. (2020). *Los efectos del COVID-19 en el comercio internacional y la logística*. S/N: CEPAL.

- Código Tributario. (21 de agosto de 2018). *Registro Oficial Suplemento 38 de*. Obtenido de <https://www.ces.gob.ec/lotaip/2018/Agosto/Anexos-literala2/CODIGO%20TRIBUTARIO.pdf>
- Constitución de la Republica del Ecuador. (2008). *Registro Oficial 449*. Montecristi. Recuperado el 05 de noviembre de 2022, de [https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4\\_ecu\\_const.pdf](https://www.oas.org/juridico/pdfs/mesicic4_ecu_const.pdf)
- COPCI. (2010). Recuperado el 05 de noviembre de 2022, de <https://www.aduana.gob.ec/wp-content/uploads/2019/05/COPCI-21-02-2019.pdf>
- El Universo. (2 de septiembre de 22). Al menos 22 impuestos, aranceles y tasas se pagan durante la comercialización de un vehículo, lo que encarece su costo. *El Universo*, pág. s/n. Recuperado el 05 de noviembre de 2022, de <https://www.eluniverso.com/noticias/economia/vehiculos-ecuador-impuestos-aranceles-tasas-que-se-pagan-encarece-costo-nota/>
- Fierro, S. G., Guerrero, C. A., & Zurita, J. C. (2020). Estrategias empresariales de comercio exterior adaptadas para la industria. *Revista Científica Dominio de las Ciencias*, 6(2), 636-658. doi: <http://dx.doi.org/10.23857/dc.v6i2.1187>
- Fierro, S., Guerrero, C., & Zurita, J. (2020). Estrategias empresariales de comercio exterior adaptadas para la industria automotriz de la Provincia de Tungurahua - Ecuador. *Dominio de las ciencias*, 6(2), 636-658. doi:<http://dx.doi.org/10.23857/dc.v6i2.1187>
- Ibarra, D. (2016). Crítica a la Teoría Clásica del Comercio Internacional, un enfoque de equilibriogeneral entre país grande y país pequeño. *Elsevier*, 61-79. Recuperado el 06 de noviembre de 2022, de <https://www.elsevier.es/es-revista-economia-informa-114-articulo-critica-teoria-clasica-del-comercio-S0185084916000153>
- JICA. (2016). Investigación del régimen tributario del Ecuador que se aplica a la asistencia financiera mediante créditos en yenes. *Ernst & Ypung Advisory* , s/n.
- Jumbo, P., Campuzano, J., Vega, F., & Luna, á. (2020). Crisis económicas y covid-19 en Ecuador: Impacto en las exportaciones. *Revista Universidad y Sociedad*, 103-

110. Recuperado el 30 de octubre de 2022, de <http://scielo.sld.cu/pdf/rus/v12n6/2218-3620-rus-12-06-103.pdf>
- López, J. (02 de octubre de 2017). *Economipedia.com*. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/desviacion-tipica.html>
- López, P., & Fachelli, S. (2015). *Metodología de la Investigación social Cuantitativa*. Barcelona: Universitat Autonom de Barcelona. Recuperado el 20 de noviembre de 2022, de [https://ddd.uab.cat/pub/caplli/2017/185163/metinvsocua\\_cap2-4a2017.pdf](https://ddd.uab.cat/pub/caplli/2017/185163/metinvsocua_cap2-4a2017.pdf)
- Lorente, L. (03 de mayo de 2018). *www.bbva.com*. Obtenido de <https://www.bbva.com/es/salud-financiera/que-es-el-iva/>
- Maldonado, S. (04 de diciembre de 2021). *www.docsity.com*. Obtenido de <https://www.docsity.com/es/mapa-conceptual-del-comercio-internacional/7237093/>
- Mayorga , T., Campos, L., Arguello, C., & Villacis, J. (2020). Nuevas reformas tributarias y su impacto en la economía del Ecuador. 5, 30-40. Recuperado el 30 de octubre de 2022
- Miker, M. (1997). La globalización como una perspectiva para la expansión internacion: el caso del sector automotriz. *Universidad Economia EAFIT*, 5-29. Recuperado el 30 de octubre de 2022, de <https://dialnet.unirioja.es/servlet/articulo?codigo=4659200>
- Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. (2022). *Boletín de cifras*. Guayaquil: Ministerio de Producción, Comercio Exterior, Inversiones y Pesca. Recuperado el 30 de octubre de 2022, de <https://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/2022/06/VFBoletinComercioExteriorjuniofinal2022.pdf>
- Ministerios de Economía y Finanzas. (25 de agosto de 2022). *www.aduanas.gub.uy*. Obtenido de

<https://www.aduanas.gub.uy/innovaportal/v/2696/8/innova.front/medidas-arancelarias.html>

- Mise, J. (10 de enero de 2022). *www.importacionesecuador.com.ec*. Obtenido de <https://www.importacionesecuador.com.ec/impuestos-aduaneros/derechos-arancelarios/>
- Mora, R. (2016). *Comercio Internacional*. Recuperado el 20 de noviembre de 2022, de <https://slideplayer.es/slide/11118298/>
- Moreno, L., & Peretó, A. (2017). *Digitalización del Comercio Internacional*. San Vicente del Raspeig: Universidad de Alicante. Departamento de Análisis Económico Aplicado. Recuperado el 05 de noviembre de 2022, de <http://hdl.handle.net/10045/69808>
- Moya, A. (05 de enero de 2022). *Base imponible de los tributos al comercio exterior*. Recuperado el 20 de noviembre de 2022, de <https://corralrosales.com/base-imponible-tributos-al-comercio-exterior/>
- Padilla, H. (octubre de 2008). <https://m.zonaeconomica.com>. Obtenido de <https://m.zonaeconomica.com/politica-comercial>
- Pezúa, R., & Zapata, G. (2019). Inversión China en el sector automotriz latinoamericano. *Universidad ESAN*, 52. Recuperado el 30 de octubre de 2022, de [https://repositorio.esan.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12640/1810/Documento\\_de\\_trabajo\\_31.pdf?sequence=1&isAllowed=y](https://repositorio.esan.edu.pe/bitstream/handle/20.500.12640/1810/Documento_de_trabajo_31.pdf?sequence=1&isAllowed=y)
- Pinda, B. (2022). Análisis de aporte a reactivación económica pot-covid-19 del sector agropecuario en provincia de Chimborazo, Ecuador. *Revista Universidad y Sociedad*, 493-503. Recuperado el 30 de octubre de 2022
- Pinto, A., Guevara, S., & García, A. (2021). La industria automotriz en América Latina: estudios de las relaciones entre trabajo, tecnología y desarrollo socioeconómico, 2020. *POLIS*, 17(2), 195-199. Recuperado el 30 de octubre de 2022, de <https://www.scielo.org.mx/pdf/polis/v17n2/2594-0686-polis-17-02-195.pdf>

- Poveda, G., Suraty, M., & Mackay, R. (2018). Políticas comerciales en el marco del comercio internacional. *Espacios*, 39(47), Pag 12. Recuperado el 06 de noviembre de 2022
- Ríos, A. (2017). *Clasificación de Aranceles; Barreras Arancelarias y No Arancelarias*. Ciudad de Mexico: Universidad Nacional Autónoma de Mexico. Recuperado el 05 de noviembre de 2022, de [http://enlacejuridicoacademico.com/docs/materiales/dra-rios/LECTURA\\_ARANCELES.pdf](http://enlacejuridicoacademico.com/docs/materiales/dra-rios/LECTURA_ARANCELES.pdf)
- Sánchez, A., Vayas, T., Mayorga, F., & Freire, C. (2020). *Importaciones Ecuatorianas*. Ambato: Universidad Técnica de Ambato. Recuperado el 05 de octubre de 2022, de [https://fca.uta.edu.ec/v4.0/images/OBSERVATORIO/dipticos/Diptico\\_N57.pdf](https://fca.uta.edu.ec/v4.0/images/OBSERVATORIO/dipticos/Diptico_N57.pdf)
- Sanjuan, F. (13 de diciembre de 2022). <https://economipedia.com>. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/mediana.html>
- Servicio de Rentas Internas. (2021). *sri.gob.ec*. Recuperado el 05 de noviembre de 2022, de <https://www.sri.gob.ec/impuesto-a-la-salida-de-divisas-isd#:~:text=El%20ISD%20grava%20el%20valor,giro%20y%20en%20general%20de>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (noviembre de 2021). *ww.aduana.gob.ec*. Recuperado el 04 de diciembre de 2022, de <https://www.aduana.gob.ec/para-importar/#:~:text=Los%20tributos%20al%20comercio%20exterior,y%20tasas%20por%20servicios%20aduaneros>.
- Tapia, E. (2022). Los ecuatorianos pagaron más ICE por cervezas y autos importados. *Primicias*, s/n. Recuperado el 20 de noviembre de 2022, de <https://www.primicias.ec/noticias/economia/ecuatorianos-pagaron-ice-cervezas-autos/>
- Valle, A., Morales, L., & Fonseca, Z. (2016). Estrategia organizacional y la rentabilidad en empresas del sector automotriz de la zona central del Ecuador. *Universidad Técnica de Ambato*, 5(2). Recuperado el 22 de octubre de 2022

- Vásconez, L. (08 de diciembre de 2021). Reforma exonera de tributos a las firmas importadoras. *El Comercio*, pág. s/n. Recuperado el 30 de octubre de 2022, de <https://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/reforma-tributaria-impuestos-exoneracion-combustibles.html>
- Velasco , E. (2011). Importación de la factura comercial en el proceso de importación. *Dofiscal*, 49-53.
- Vera, D., Tumbaco, R., & Concha, J. (2021). El impacto económico causado por el covid-19 en las empresas ecuatorianas del sector. *Polo de conocimiento*, 6(4), 941-955. doi:10.23857/pc.v6i4.2619
- Westreicher, G. (29 de julio de 2020). *Economipedia.com*. Obtenido de <https://economipedia.com/definiciones/histograma.html>



## ANEXOS

### VENTAS GLOBALES

2019	12%	1.617.685.082,60
	0%	478.629.631,78
	Importaciones	262.775.116,35
	<b>TOTAL VENTAS</b>	<b>2.111.504.009,23</b>
2020	12%	1.203.854.511,91
	0%	434.334.193,03
	Importaciones	190.340.237,17
	<b>TOTAL VENTAS</b>	<b>1.657.248.440,44</b>
2021	12%	1.567.183.296,72
	0%	463.383.368,54
	Importaciones	337.253.317,48
	<b>TOTAL VENTAS</b>	<b>2.080.401.098,33</b>

### IMPUESTOS GLOBALES

2019	ICE importaciones	8.214.410,41
	Impuesto a la salida de dividad	250,00
	IVA externo	24.079.306,59
	IVA mensual	20.649.046,68
	IVA semestral	-
	Imp renta	5.292.801,79
2020	ICE importaciones	3.216.505,72
	Impuesto a la salida de dividad	-
	IVA externo	15.929.698,30
	IVA mensual	18.969.403,96
	IVA semestral	19.743,50
	Imp renta	1.924.629,58
2021	ICE importaciones	9.478.006,06
	Impuesto a la salida de dividad	3.930,70
	IVA externo	31.325.088,50
	IVA mensual	20.079.792,13

IVA semestral	54.962,15
Imp renta	3.301.276,11

Ruc	Razón Social	VENTAS					
		2021		2020		2019	
		12%	0%	12%	0%	12%	0%
18900107 05001	AMBACAR CIA. LTDA.	173.288.814, 05	709,24	112.689.787, 76	16.000,53	169.562.771, 00	-
18917988 37001	AMBAMOTORS S.A.	5.731.997,98	-	3.199.766,22	-	-	-
18901485 96001	AMBANDINE S.A.	1.941.734,63	-	5.947.904,04	-	11.780.692,4 0	-
18917060 61001	ANDINAMOTORS S.A.	10.533.044,7 4	507,46	8.328.446,68	4,21	14.800.925,2 5	4.307,85
17917541 15001	ASIAUTO S.A	149.612.540, 17	332.441,83	136.541.814, 30	67.020,70	221.457.527, 59	168.071,41
18900001 30001	ASSA-AUTOMOTORES DE LA SIERRA S.A.	94.439.668,6 7	-	30.030.778,2 5	-	61.956.052,4 6	-
18917818 37001	AUTOELITE S.A.	-	-	619.960,26	-	2.585.172,14	-
18917156 64001	AUTOMEKANO CIA. LTDA.	91.889.973,6 0	-	56.256.894,7 2	38.320,38	61.181.134,6 0	64.759,80
18917094 78001	AUTOMOTORES CARLOS LARREA T. CIA. LTDA.	28.051.337,4 8	403.160,72	16.549.668,3 7	999.037,83	30.391.483,8 0	-
18901528 87001	AUTOMOTORES CARLOS PALACIOS E HIJOS	12.623.432,3 0	-	7.362.826,10	-	6.038.218,87	-
18917078 74001	AUTOMOTORES DEL PACIFICO S.A. AUTOLLEGASA	422.800,00	-	264.741,94	-	433.872,75	81.111,11

18917505 83001	AUTOMOTORES PEREZ VACA CIA. LTDA.	67.258,48	-	500.988,49	-	981.183,70	-
18917759 77001	AUTOS BOLOMOLINA S.A.	605.344,45	-	981.351,04	-	766.532,78	-
18917223 26001	AUTOS CHINAACCPASS CIA. LTDA.	69.565,93	-	-	-	78.458,09	-
18917372 50001	CENTRO AUTOMOTRIZ TORO CENAUTO S.A	284.113,81	-	469.058,07	-	770.251,79	-
18901059 19001	ECUATORIANA DE MOTORES MOTOREC CIA. LTDA.	3.286.554,20	-	6.417.536,87	-	2.923.496,44	-
18917265 93001	KILOMETROMIL S.A.	1.463.186,04	-	692.901,18	3.209,32	829.901,04	-
18917534 69001	MAYA AUTOS CIA. LTDA. MAUTOS	1.672.525,01	-	1.610.714,57	-	2.395.809,54	-
18917519 97001	MITSUANDINA CIA. LTDA.	1.148.271,74	1.291,27	2.036.461,50	1.180,00	2.875.419,32	-
18917246 12001	VEHICENTRO VEHICULOS Y CAMIONES CENTRO SIERRA S.A	32.137.518,10	15.841,69	12.972.146,35	13.043,25	13.217.999,70	15,00
18917093 46001	VIHALMOTOS IMPORTACIONES S.A.	-	-	239.283,37	171,00	269.487,98	279,76

UTILIDAD			IMPUESTO CAUSADO			IMPORTACIONES			IVA			SENAE		
2021	2020	2019	2021	2020	2019	2021	2020	2019	2021	2020	2019	2021	2020	2019
11.159.089,10	5.288.173,99	8.775.368,97	1.791.627,89	526.142,58	799.962,60	87.386.708,40	18.230.041,70	50.240.800,20	-	300,11	302,54	1.327,18	1.327,18	1.327,18
-109.056,43	-47.696,67	-	31.619,22	10.563,20	-	-	-	-	-	81,63	-	-	-	-

-	-	-												
393.906,02	681.358,02	565.836,03	38.377,94	150.344,32	132.127,06	-	-	-	2.917,00	26.377,00	-	-	-	-
13.454,92	92.917,28	1.488,29	3.363,73	-	372,07	-	-	-	325,00	-	25,67	-	-	-
3.900.658,67	1.193.064,15	3.194.745,57	975.164,67	298.266,04	798.686,39	-	-	-	-	169,62	1.042,77	-	-	-
341.197,58	588.684,08	1.773.699,40	136.458,13	-	492.819,09	-	-	-	124.037,08	31.577,20	124.037,08	-	-	-
-	238.596,29	121.685,02	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
4.711.424,08	2.787.585,77	2.677.591,09	1.177.856,02	696.896,44	669.397,77	-	34.321.502,50	37.737.556,10	658,26	617,43	624,37	-	4.438,00	358.976,00
89.968,34	1.218.981,25	132.458,55	22.492,09	-	33.114,64	-	-	-	54.774,00	93.946,00	-	-	-	-
262.029,38	80.016,76	58.107,80	65.507,35	20.004,19	14.526,95	-	-	-	13.955,00	9.920,00	-	-	-	-
81.071,85	26.743,71	93.385,78	17.835,81	5.883,62	20.544,87	-	-	-	2.215,87	676,61	5.983,93	-	-	-
17.761,38	18.471,39	27.016,20	-	4.063,71	-	-	-	-	932,51	783,74	0,51	-	-	-
34.573,70	27.471,74	13.322,95	7.606,21	6.867,94	2.931,05	76.286,70	-	-	-	-	-	-	-	-
4.336,34	-	676,46	953,99	-	148,82	-	-	-	979,00	-	2.506,00	-	-	-

50.037,89	-	16.406,82	49.872,62	-	-	10.971,98	-	-	-	-	3.567,00	-	-	-	
4.858,38	-	90.040,84	-	-	22.510,21	-	4.387.881,67	9.773,92	137.209,50	-	3.546,00	-	2.435,00	2.540,00	2.389,00
-	-	28.244,56	26.831,78	-	-	5.902,99	-	295.674,90	760.535,25	-	-	1.546,00	-	3.765,00	-
126.918,51	-	-3.121,91	99.233,73	31.729,63	-	24.808,43	-	-	-	5.465,00	-	2.345,00	-	-	-
62.920,37	-	68.634,53	165.254,95	-	17.158,63	41.313,74	801.487,92	1.514.067,82	-	-	2.350,00	2.453,00	3.560,00	4.765,00	-
4.631.771,53	1.394.674,14	435.029,79	1.157.942,88	327.330,02	85.526,86	20.544.178,60	7.179.904,43	3.818.553,89	-	135.072,96	38.675,00	22.406,09	-	-	-
-	3.411,50	6.391,55	-	750,53	1.406,14	-	11.399,40	21.810,44	1.317,00	821,00	349,00	-	673,00	-	-

AÑO	GLOBAL					
	12%	0%	Importaciones	Impuesto causado	IVA	ICE
2019	1.617.685.082,60	478.629.631,78	262.775.116,35	5.292.801,79	44.728.353,27	8.214.660,41
2020	1.203.854.511,91	434.334.193,03	190.340.237,17	1.924.629,58	34.918.845,76	3.216.505,72
2021	1.567.183.296,72	463.383.368,54	337.253.317,48	3.301.276,11	51.459.842,78	9.481.936,76
EMPRESAS - AMBATO						
12%	0%	Importaciones	Impuesto causado	IVA	ICE	
605.296.391,24	318.544,93	92.716.465,38	3.134.561,45	183.457,87	362.692,18	
403.697.738,79	1.137.987,22	61.562.364,67	2.086.781,43	306.239,31	17.508,18	
609.269.681,38	753.952,21	113.196.543,29	5.458.535,56	207.575,72	29.728,27	

AÑO	12%	porcentaje	12%	porcentaje
2019	\$ 1.617.685.082,60	37%	\$ 1.421.030.419,97	32%
2020	1203854512	27%	1.064.098.190,77	24%
2021	1567183297	36%	1.383.890.926,08	32%
<b>total</b>	<b>4388722891</b>	<b>100%</b>	<b>3869019537</b>	<b>88%</b>

AÑO	0%	porcentaje	0%	porcentaje
2019	478.629.631,78	35%	362.044.647,79	26%
2020	434.334.193,03	32%	325.694.870,74	23,66%
2021	463.383.368,54	34%	351.976.768,91	25,57%
<b>total</b>	<b>1.376.347.193,35</b>	<b>100%</b>	<b>1039716287</b>	<b>76%</b>

AÑO	Importaciones	porcentaje	Importaciones	porcentaje
2019	262775116,4	33%	257.727.544,68	33%
2020	190340237,2	24%	183.955.893,62	23%
2021	337253317,5	43%	332.035.077,57	42%
<b>total</b>	<b>790.368.671,00</b>	<b>100%</b>	<b>773718515,9</b>	<b>98%</b>

AÑO	Impuesto causado	porcentaje	Impuesto causado	porcentaje
2019	5.292.801,79	100%	3.134.561,45	59%
2020	1.924.629,58	100%	2.086.781,43	108%
2021	3.301.276,11	100%	5.458.535,56	165%

AÑO	IVA	porcentaje	IVA	porcentaje
2019	44.728.353,27	100%	183.457,87	0,41%
2020	34.918.845,76	100%	306.239,31	1%
2021	51.459.842,78	100%	207.575,72	0,40%

AÑO	ICE	porcentaje	ICE	porcentaje
-----	-----	------------	-----	------------

<i>2019</i>	8.214.660,41	100%	362.692,18	4%
<i>2020</i>	3.216.505,72	100%	17.508,18	1%
<i>2021</i>	9.481.936,76	100%	29.728,27	0,31%

<b>AÑO</b>	<b>Tungurahua</b>	<b>Ambato</b>
<i>2019</i>	37%	32%
<i>2020</i>	27%	24%
<i>2021</i>	36%	32%
<i>total</i>	<b>100%</b>	<b>88%</b>

<b>AÑO</b>	<b>Tungurahua</b>	<b>Ambato</b>
<i>2019</i>	35%	26%
<i>2020</i>	32%	23,66%
<i>2021</i>	34%	25,57%
<i>total</i>	<b>100%</b>	<b>76%</b>

<b>AÑO</b>	<b>Tungurahua</b>	<b>Ambato</b>
<i>2019</i>	33%	33%
<i>2020</i>	24%	23%
<i>2021</i>	43%	42%
<i>total</i>	<b>100%</b>	<b>98%</b>