



**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 C.P.A.**

**Tema:**

---

**“Aportación fiscal del sector automotriz de Tungurahua, período 2017 – 2021.  
Un análisis de conglomerados.”**

---

**Autora:** Freire Carrillo, Erika Paola

**Tutor:** Dr. Mantilla Falcón, Luis Marcelo Mg.

**Ambato – Ecuador**

**2022**

**i**

## APROBACIÓN DEL TUTOR

Yo, Dr. Luis Marcelo Mantilla Falcón Mg., con cédula de identidad No. 0501648521, en mi calidad de Tutor del proyecto de investigación sobre el tema: **“APORTACIÓN FISCAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ DE TUNGURAHUA, PERÍODO 2017 – 2021. UN ANÁLISIS DE CONGLOMERADOS”**, desarrollado por Erika Paola Freire Carrillo, 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 del mismo ante el organismo pertinente, para que sea sometido a evaluación por los profesores calificadores designados por el H. Consejo Directivo de la Facultad.

Ambato, septiembre 2022

**TUTOR**



Dr. Luis Marcelo Mantilla Falcón Mg.

C.I. 050164852-1

## DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Erika Paola Freire Carrillo con cédula de identidad No. 185074732-8, tengo a bien indicar que los criterios emitidos en el proyecto de investigación, bajo el tema: **“APORTACIÓN FISCAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ DE TUNGURAHUA, PERÍODO 2017 – 2021. UN ANÁLISIS DE CONGLOMERADOS”**, 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, septiembre 2022

**AUTORA**



Erika Paola Freire Carrillo

C.I. 185074732-8

## 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, septiembre 2022

### AUTORA



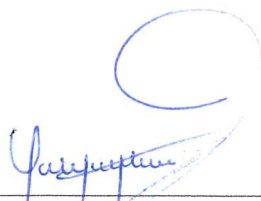
Erika Paola Freire Carrillo

C.I. 185074732-8

## APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

El Tribunal de Grado, aprueba el proyecto de investigación, sobre el tema: **“APORTACIÓN FISCAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ DE TUNGURAHUA, PERÍODO 2017 – 2021. UN ANÁLISIS DE CONGLOMERADOS”**, elaborado por Erika Paola Freire Carrillo, 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, septiembre 2022



---

Dra. Mg. Tatiana Valle

**PRESIDENTE**



---

Dra. PhD. Rocío Cando

**MIEMBRO CALIFICADOR**



---

Dr. Mg. Fabián Mera

**MIEMBRO CALIFICADOR**

## DEDICATORIA

*Este trabajo va dedicado a mi mami Miriam, quien ha sido mi motor para no desmayar en toda esta travesía académica, gracias a su apoyo, amor, abrazos y palabras de aliento ha sido posible llegar a este punto importante en mi vida. Gracias a sus valores y educación personal inculcados en mi persona desde niña, soy lo que soy, esta meta cumplida y las que faltan son en su nombre querida familia.*

*A mis hermanos Byron y Rafael, mi apoyo, mis amigos y mi ejemplo a seguir, gracias por brindarme fortaleza y sabiduría con palabras de aliento, consejos y por demostrarme que cada adversidad es una oportunidad la cual deja una enseñanza.*

*Agradezco también a mi amigo y esposo Joel, por apoyarme y quedarse conmigo en todas las veladas, por brindarme su amor y alentarme con cada palabra y acción para cumplir una meta más.*

*A todas aquellas personas que de manera directa o indirecta formaron parte del transcurso y finalización académica.*

**Erika Paola Freire Carrillo**

## AGRADECIMIENTO

*Agradezco a Dios por guiarme y protegerme en todo este camino y en cada paso que doy cada día, pero sobre todo le agradezco por poder compartir un logro más junto a mi familia.*

*Agradezco a mi mami, hermanos, cuñada y esposo por todo el esfuerzo, amor y apoyo moral y económico brindado para cumplir este sueño y esta meta que inició hace unos cuantos años.*

*Gracias infinitas de igual manera a la Universidad Técnica de Ambato que desde el primer día me abrió sus puertas y poder enriquecerme con el conocimiento de mis maestros en todo este transcurso, a mis amigas quienes desde un inicio siempre nos apoyamos hasta el día de hoy y por los momentos amenos compartidos.*

*Y sin duda alguna, agradezco al Dr. Marcelo Mantilla quien tuvo compromiso, paciencia, apoyo y el cariño para guiarme y corregirme en el desarrollo del presente trabajo, por siempre encontrar y brindarme palabras de aliento y por la confianza brindada.*

**Erika Paola Freire Carrillo**

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

**TEMA:** “APORTACIÓN FISCAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ DE TUNGURAHUA, PERÍODO 2017 – 2021. UN ANÁLISIS DE CONGLOMERADOS”

**AUTORA:** Erika Paola Freire Carrillo

**TUTOR:** Dr. Luis Marcelo Mantilla Falcón Mg.

**FECHA:** Septiembre 2022

**RESUMEN EJECUTIVO**

El presente trabajo de investigación se desarrolló con el objetivo de determinar la aportación fiscal del Impuesto a la Renta del sector automotriz en la provincia de Tungurahua durante un período de cinco años (2017-2021). De este modo, el presente estudio se basó con información económica que reposa en la página de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, de la cual se extrajeron datos de los estados financieros y del Impuesto a la Renta a pagar que tuvieron las empresas con el Estado. Una vez recompilado todos los datos se aplicó un análisis de conglomerados para cada año para poder apreciar mediante figuras los grupos formados de las empresas en estudio con características y montos de pagos similares. Los resultados de este estudio en los cinco años consecutivos mostraron el aporte del Impuesto a la Renta que tienen las empresas del sector automotriz, contando con variaciones económicas notables años tras año. Donde se identificó que un año en específico obtuvo menor aportación por consecuencias de las condiciones sanitarias a nivel mundial dadas durante el período del año 2020. En conclusión, el sector automotriz es un importante aportante del Impuesto a la Renta hacia el Estado, pues se consideró que tiene una gran incidencia en la recaudación de tributos a nivel provincial.

**PALABRAS DESCRIPTORAS:** IMPUESTO A LA RENTA, SECTOR AUTOMOTRIZ, TRIBUTOS, TUNGURAHUA.



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

**TOPIC:** “FISCAL CONTRIBUTION OF THE AUTOMOTIVE SECTOR OF TUNGURAHUA, PERIOD 2017 – 2021. A CONGLOMERATION ANALYSIS”.

**AUTHOR:** Erika Paola Freire Carrillo

**TUTOR:** Dr. Luis Marcelo Mantilla Falcón Mg

**DATE:** September 2022

**ABSTRACT**

The present research work was developed with the objective of determining the fiscal contribution of the Income Tax of the automotive sector in the province of Tungurahua during a period of five years (2017-2021). In this way, the present study was based on economic information that rests on the page of the Superintendence of Companies, Securities and Insurance, from which data was extracted from the financial statements and the Income Tax to pay that companies with the state. Once all the data was compiled, a cluster analysis was applied for each year to be able to appreciate, through figures, the groups formed by the companies under study with similar characteristics and payment amounts. The results of this study in the five consecutive years showed the contribution of the Income Tax that companies in the automotive sector have, with notable economic variations year after year. Where it was identified that a specific year obtained a lower contribution due to consequences of global sanitary conditions given during the period of the year 2020. In conclusion, the automotive sector is an important contributor of Income Tax to the State, since it was considered which has a great impact on the collection of taxes at the provincial level.

**KEYWORDS:** INCOME TAX, AUTOMOTIVE SECTOR, TAXES, TUNGURAHUA.

## 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.....	xiv
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xvi
<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, práctica.....	4
1.2.2 Formulación del problema de investigación.....	9
1.3 Objetivos.....	9
1.3.1 Objetivo general:.....	9
1.3.2 Objetivos específicos:.....	9
<b>CAPÍTULO II.....</b>	<b>10</b>

<b>MARCO TEÓRICO .....</b>	<b>10</b>
2.1 Revisión de la literatura .....	10
2.1.1 Antecedentes investigativos .....	10
2.1.2 Fundamentos teóricos.....	13
2.2 Preguntas de investigación.....	22
<b>CAPÍTULO III.....</b>	<b>23</b>
<b>METODOLOGÍA .....</b>	<b>23</b>
3.1 Recolección de información.....	23
3.1.1 Población y muestra .....	23
3.1.2 Fuentes secundarias .....	25
3.2 Tratamiento de la información .....	27
3.3 Operacionalización de las variables .....	29
<b>CAPÍTULO IV .....</b>	<b>30</b>
<b>RESULTADOS.....</b>	<b>30</b>
4.1 Resultados y discusión .....	30
4.1.1 Empresas automotrices en Tungurahua y su aportación del impuesto a la renta .....	30
4.1.2 Ingresos del sector automotriz en Tungurahua.....	31
4.1.3 Costos y gastos de las empresas del sector automotriz en Tungurahua .....	35
4.1.4 Utilidad obtenida después del pago del impuesto a la renta del sector automotriz en Tungurahua .....	38
4.1.5 Impuesto a la renta aportado por las empresas del sector automotriz en Tungurahua .....	40
4.1.6 Análisis comparativo de ratios entre empresas, impuesto a la renta y años	42
4.1.7 Análisis de conglomerados.....	44
4.1.8 Análisis del tipo impositivo efectivo (TIE).....	51
4.2 Fundamentación de las preguntas de investigación .....	52

<b>CAPÍTULO V</b> .....	<b>55</b>
<b>CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES</b> .....	<b>55</b>
5.1 Conclusiones .....	55
5.2 Limitaciones del estudio .....	56
5.3 Futuras temáticas de investigación.....	56
<b>REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS</b> .....	<b>57</b>
<b>ANEXOS</b> .....	<b>61</b>

## ÍNDICE DE TABLAS

CONTENIDO	PÁGINA
<b>Tabla 1</b> <i>Venta de vehículos en Tungurahua por segmento</i> .....	4
<b>Tabla 2</b> <i>Valor Agregado Bruto por industrias – miles de dólares</i> .....	6
<b>Tabla 3</b> <i>Provincias ecuatorianas con mayor aportación de IR</i> .....	11
<b>Tabla 4</b> <i>Ingresos del sector automotriz en Ecuador</i> .....	13
<b>Tabla 5</b> <i>Principios tributarios</i> .....	16
<b>Tabla 6</b> <i>Impuestos directos e indirectos</i> .....	18
<b>Tabla 7</b> <i>Tarifa del Impuesto a la Renta</i> .....	20
<b>Tabla 8</b> <i>Plazos para la declaración del IR</i> .....	22
<b>Tabla 9</b> <i>Población de estudio</i> .....	24
<b>Tabla 10</b> <i>Datos en panel</i> .....	27
<b>Tabla 11</b> <i>Operacionalización de la variable</i> .....	29
<b>Tabla 12</b> <i>Codificación de las empresas</i> .....	31
<b>Tabla 13</b> <i>Indicadores descriptivos de la variable ingresos</i> .....	32
<b>Tabla 14</b> <i>Indicadores descriptivos de la variable costos y gastos</i> .....	35
<b>Tabla 15</b> <i>Indicadores descriptivos de la variable utilidad después del IR</i> .....	38
<b>Tabla 16</b> <i>Indicadores descriptivos de la variable IR</i> .....	40
<b>Tabla 17</b> <i>Aportación de IR a nivel nacional y de Tungurahua 2017-2021</i> .....	53

<b>Tabla 18</b> <i>Aportación del IR porcentual del sector automotriz a nivel de Ecuador y de Tungurahua</i> .....	53
--	----

## ÍNDICE DE FIGURAS

CONTENIDO	PÁGINA
<b>Figura 1</b> <i>PIB Sector Comercial 2017- 2021</i> .....	2
<b>Figura 2</b> <i>Aportación al PIB del Sector comercial, agricultor y de construcción</i> .....	3
<b>Figura 3</b> <i>Principios tributarios</i> .....	15
<b>Figura 4</b> <i>Definición Impuesto</i> .....	17
<b>Figura 5</b> <i>Consideración de Impuesto a la Renta</i> .....	19
<b>Figura 6</b> <i>Sujeto activo y pasivo del Impuesto a la Renta</i> .....	19
<b>Figura 7</b> <i>Conceptos importantes para determinar la base imponible del IR</i> .....	21
<b>Figura 8</b> <i>Ingresos promedio del sector automotriz</i> .....	33
<b>Figura 9</b> <i>Diagramas de caja y bigote de los ingresos 2017-2021</i> .....	34
<b>Figura 10</b> <i>Costos y gastos promedio del sector automotriz</i> .....	36
<b>Figura 11</b> <i>Diagramas de caja y bigote de los costos y gastos</i> .....	37
<b>Figura 12</b> <i>Utilidad después del IR promedio del sector automotriz</i> .....	39
<b>Figura 13</b> <i>Impuesto a la Renta promedio del sector automotriz</i> .....	41
<b>Figura 14</b> <i>Clusters del IR 2017 del sector automotriz en Tungurahua</i> .....	45
<b>Figura 15</b> <i>Clusters del IR 2018 del sector automotriz en Tungurahua</i> .....	46
<b>Figura 16</b> <i>Clusters del IR 2019 del sector automotriz en Tungurahua</i> .....	47
<b>Figura 17</b> <i>Clusters del IR 2020 del sector automotriz en Tungurahua</i> .....	48
<b>Figura 18</b> <i>Clusters del IR 2021 del sector automotriz en Tungurahua</i> .....	49

<b>Figura 19</b> <i>Clusters del IR 2017-2021 del sector automotriz en Tungurahua .....</i>	50
<b>Figura 20</b> <i>Aportación IR 2017-2021 del sector automotriz en Tungurahua .....</i>	51
<b>Figura 21</b> <i>Tipo Impositivo Efectivo 2017-2021 del sector automotriz en Tungurahua .....</i>	52



# CAPÍTULO I

## INTRODUCCIÓN

### 1.1 Descripción del problema

América Latina es una de las regiones del mundo que presenta indicadores de distribución de ingresos muy bajos. Las políticas redistributivas, la exigencia de recursos fiscales para su financiamiento y la concentración de la riqueza son factores considerados como las principales razones para tener dificultades recaudatorias. Por otra parte, los cambios que se han dado en la estructura tributaria no tienen como fin construir esquemas progresivos a través de impuestos directos, principalmente con el Impuesto a la Renta, pues, este impuesto (IR) recae mayormente en las sociedades y en menor cantidad en las personas físicas (Centrángolo & Gómez Sabaini, 2007); de este modo, América Latina se diferencia en la estructura tributaria que posee actualmente a comparación de los países que son ya desarrollados, por la falta de igualdad al momento de contribuir con el Estado.

Por otro lado, existen dos aspectos importantes que forman parte de la recaudación tributaria, estos son la falta de equidad y la evasión del pago de impuestos; relacionándolos, se determina que se ha agravado con el pasar de los años puesto que se observa la escasez de recursos públicos en diferentes lugares de la región, pues, al evadir el pago de impuestos es imposible satisfacer las necesidades sociales de los ciudadanos y, a su vez, da paso a que otros contribuyentes de los diferentes sectores económicos aporten en gran manera o sean solamente una pequeña parte los aportantes (Jiménez et al., 2010).

Como menciona el Servicio de Rentas Internas (s.f.) en el Ecuador, en 1997 se crea una entidad de control denominada Servicio de Rentas Internas (SRI). Esta entidad, gestiona varios procesos en cada ciudad facilitando el seguimiento a los contribuyentes y al cumplimiento de sus obligaciones hacia el Estado.

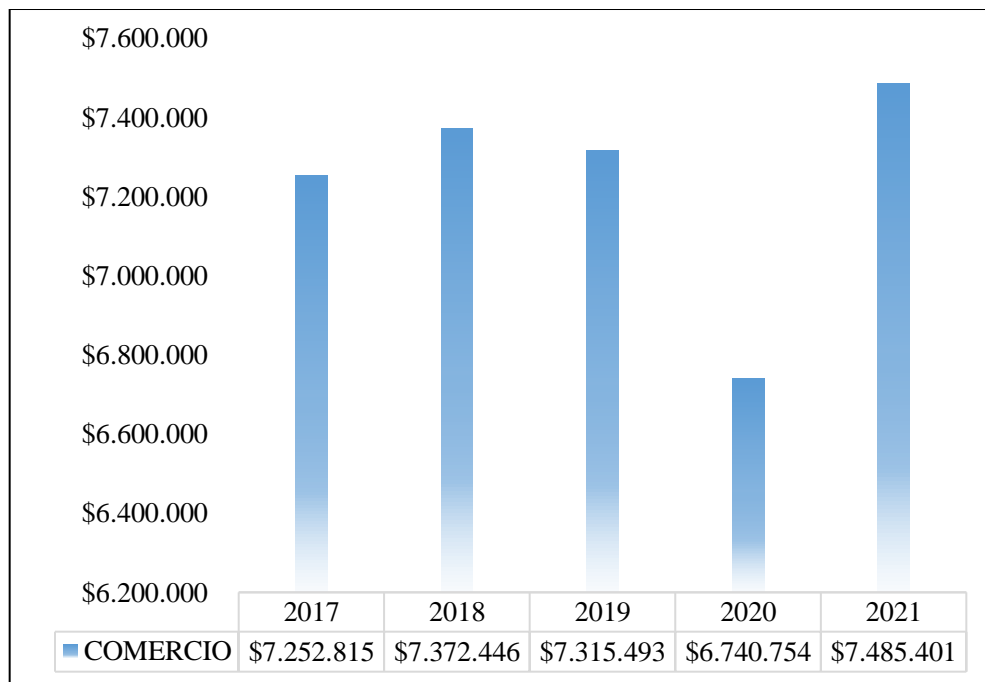
Con relación a los sectores económicos aportantes en el país y el Valor Agregado Bruto (PIB) determina el aporte de 18 industrias en la plataforma del Banco Central del Ecuador:

Agricultura; Acuicultura y pesca de camarón; Pesca (excepto camarón); Petróleo y minas; Refinación de Petróleo; Manufactura (excepto refinación de petróleo); Suministro de electricidad y agua; Construcción; Comercio; Alojamiento y servicios de comida; Transporte; Correo y Comunicaciones; Actividades de servicios financieros; Actividades profesionales, técnicas y administrativas; Enseñanza Servicios sociales y de salud; Administración pública, defensa; planes de seguridad social obligatoria; Servicio doméstico; Otros Servicios (Banco Central del Ecuador, s.f.).

De las industrias anteriormente mencionadas y tomando en cuenta únicamente el sector comercial, presenta notoriamente un incremento en los últimos cinco años, a pesar de la baja presentada en el año 2017 - 2018, el mismo que logró recuperarse de la mejor manera al 2021 como se muestra gráficamente:

**Figura 1**

*PIB Sector Comercial 2017- 2021*

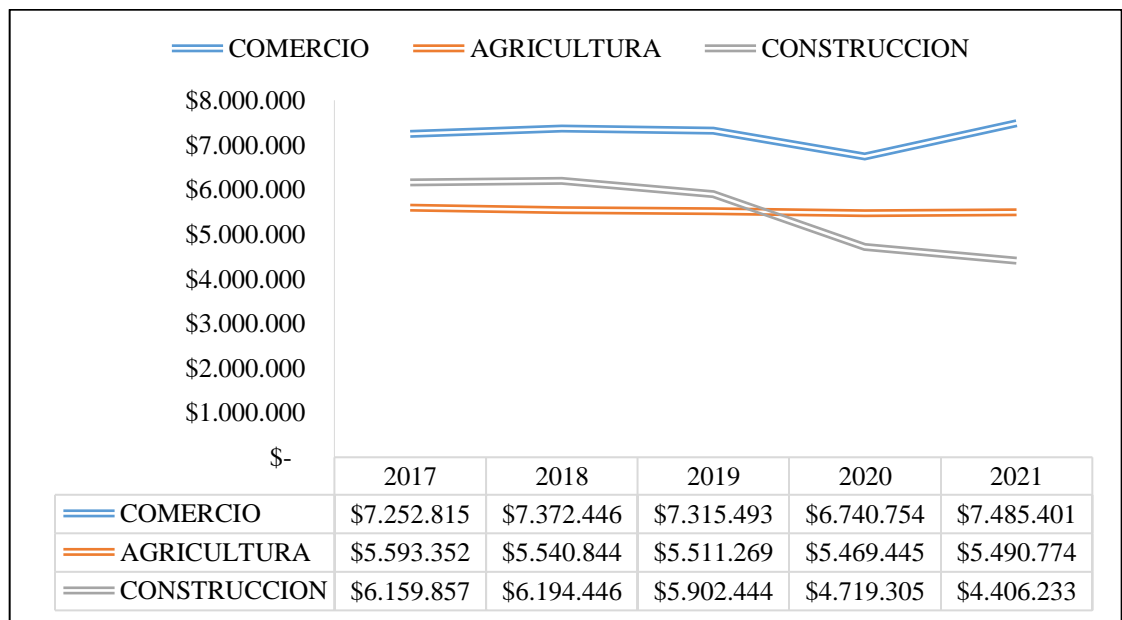


*Nota.* Datos económicos del PIB del sector comercial obtenidos del Banco Central del Ecuador 2017-2021.

Al comparar el sector comercial, agricultor y de construcción, el primero resalta entre los anteriores, presentando un aporte mayor con respecto al PIB (figura 2). Por otra parte, cabe recalcar que el Producto Interno Bruto es conocido como un indicador económico de los bienes y servicios finales en un período de tiempo determinado (Sevilla Arias, 2021). Es decir, refleja el valor monetario y a su vez sirve para medir la riqueza que genera un país en un tiempo determinado.

**Figura 2**

*Aportación al PIB del Sector comercial, agricultor y de construcción*



*Nota.* Datos obtenidos de la aportación al PIB de tres sectores económicos del Banco Central del Ecuador (2017-2021).

Por esta razón, es importante profundizar en un entorno micro la aportación tributaria en Ecuador. Particularmente en la provincia de Tungurahua, el sector automotriz destaca en contar con concesionarios dedicadas a la venta y distribución de vehículos y partes individuales. Sin embargo, en la venta de vehículos en Tungurahua, desde el año 2007 hasta el 2018, no ha mostrado ningún incremento, pues representa únicamente el 6,9% de participación (AEADE, 2018). Para corroborar lo dicho en la tabla 1 se detalla la venta de autos ocurrida en el año 2018:

**Tabla 1**

*Venta de vehículos en Tungurahua por segmento*

<b>Tipo de auto</b>	<b>% de participación</b>
Van	2%
Buses	5%
Camiones	7%
Camionetas	23%
SUV (vehículo utilitario deportivo)	31%
Automóviles	32%

*Nota.* Porcentaje de las ventas de vehículos según el tipo o segmento en Tungurahua.

## **1.2 Justificación**

### **1.2.1 Justificación teórica, metodológica, práctica**

En el año de 1989, el Dr. Rodrigo Borja, presidente de Ecuador, durante su mandato expide la Ley de Régimen Tributario Interno donde diseña los principios para racionalizar y limitar exenciones e incentivos, planteando un impuesto de progresividad único. El mismo, se enfoca y da importancia a la capacidad de pago de los contribuyentes, es decir, quienes obtienen menor ingreso se encuentren sujetos a una menor tributación a comparación de los que obtienen mayor ingreso (Pérez de Dávila, 2007).

En consecuencia, el 2 de diciembre de 1997 se crea el Servicio de Rentas Internas (SRI), con el fin de implementar principios fundamentales en el ámbito tributario, pues al ser un país con una notable ausencia de cultura tributaria, cobra especial relevancia en el crecimiento económico (Pizha Bermeo et al., 2017). El SRI a más de ser una institución independiente, se ha caracterizado por gestionar varios procesos de control, mismos que facilitan la aportación voluntaria de los contribuyentes. También permite que se fortalezca la transparencia fiscal asegurando la suficiencia recaudatoria y fomentando la cohesión social (Servicio de Rentas Internas, s.f.).

Bajo este panorama el SRI recauda varios tipos de impuestos acatando las reformas pertinentes que se presentan año tras año. Entre estos se tienen los impuestos indirectos y los impuestos directos; el primero se caracteriza porque la persona responsable o el civil que paga es el consumidor final. En otras palabras, es la persona que utiliza algún bien o servicio, pero una persona distinta es quien declara, un ejemplo es el Impuesto al Valor Agregado (IVA). Además, es considerado un impuesto transferible en donde todos pagan la misma tarifa (Mejía Flores et al., 2019), pues en Ecuador se mantiene una única tarifa la cual es del 12%. En cambio, los impuestos directos no son transferibles puesto que, la persona quien obtiene ingresos de la actividad económica que ejerce es la misma que declara y paga el impuesto, un ejemplo de este impuesto correspondería al Impuesto a la Renta (Silva Barrera, s.f.).

Cada país, relacionándolo con el desarrollo económico ha necesitado, en gran medida, las políticas tributarias a través de la cual se recaudan los impuestos por medio de las obligaciones que se encuentran ya establecidas y normadas, mismos a los que se acogen los civiles. Por esta razón, la aplicación de estas políticas es importante en un sistema tributario para aportar positivamente a la sociedad ya sea con la prestación de bienes y servicios públicos, entre otros. De este modo, la recaudación de impuestos y la debida distribución equitativa de los fondos a través del Estado, impulsa el desarrollo económico del país (Garzón Campos et al., 2018).

Entre varios mecanismos que maneja la administración pública para obtener una debida recaudación, existe un método común que aplican normalmente y este es la contribución por parte de la población del país a través de los tributos (Calle Oleas, Malla Alvarado, Lalangui Lima, & Guamán González, 2017), es decir, que todos los ingresos que se obtienen se generan a través de este sistema tributario de recaudación, convirtiéndose en el pilar fundamental y en una de las principales fuentes de financiamiento del Estado.

Además, el Banco Central del Ecuador (s.f.) presenta la aportación que tienen varias industrias en los últimos cinco años, para corroborar lo antes dicho se presenta la compilación en la siguiente tabla:

**Tabla 2***Valor Agregado Bruto por industrias – miles de dólares*

	<b>2017</b>	<b>2018</b>	<b>2019</b>	<b>2020</b>	<b>2021</b>
<b>Agricultura</b>	5.593.352	5.540.844	5.511.269	5.469.445	5.490.774
<b>Acuicultura y pesca de camarón</b>	764.271	814.729	933.850	997.245	1.158.673
<b>Pesca (excepto camarón)</b>	441.312	451.180	471.733	474.895	527.208
<b>Petróleo y minas</b>	6.654.044	6.258.701	6.461.465	5.972.816	6.020.680
<b>Refinación de Petróleo</b>	699.137	652.226	530.161	446.749	553.564
<b>Manufactura (excepto refinación de petróleo)</b>	8.264.795	8.364.267	8.414.360	7.933.500	8.178.957
<b>Suministro de electricidad y agua</b>	1.973.345	2.042.657	2.242.183	2.127.462	2.143.652
<b>Construcción</b>	6.159.857	6.194.446	5.902.444	4.719.305	4.406.233
<b>Comercio</b>	7.252.815	7.372.446	7.315.493	6.740.754	7.485.401
<b>Alojamiento y servicios de comida</b>	1.233.669	1.307.661	1.365.396	1.077.676	1.265.706
<b>Transporte</b>	4.982.003	5.223.771	5.284.336	4.508.466	5.099.163
<b>Correo y Comunicaciones</b>	2.483.588	2.570.552	2.526.273	2.462.370	2.702.013
<b>Actividades de servicios financieros</b>	2.339.301	2.406.337	2.498.997	2.297.827	2.527.280
<b>Actividades profesionales, técnicas y administrativas</b>	4.342.733	4.482.911	4.486.961	4.059.263	4.140.101
<b>Enseñanza Servicios sociales y de salud</b>	6.217.183	6.449.486	6.345.581	6.166.407	6.118.378
<b>Administración pública, defensa; planes de seguridad social obligatoria</b>	4.727.046	4.668.199	4.654.025	4.549.555	4.523.746
<b>Servicio doméstico</b>	213.347	211.938	217.297	171.944	156.160
<b>Otros Servicios (*)</b>	4.334.813	4.468.172	4.498.695	4.331.438	4.464.616
<b>Total VAB</b>	68.676.611	69.480.523	69.660.519	64.507.117	66.962.305
<b>Otros Elementos del PIB (**)</b>	2.279.080	2.389.994	2.218.698	1.774.429	2.126.431
<b>PIB (***)</b>	70.955.691	71.870.517	71.879.217	66.281.546	69.088.736

*Nota.* La simbología se refiere a: (\*): Actividades inmobiliarias y entretenimiento, recreación y otras actividades de servicios. (\*\*): Otros elementos del PIB: otros impuestos y subsidios sobre productos, derechos arancelarios, Impuesto al Valor Agregado (IVA). (\*\*\*)  $PIB = \sum VAB$  (todas las industrias) + otros elementos del PIB.

Entonces, al conocer el fin de la recaudación de tributos por parte del Estado y al existir varias industrias aportantes de tributos, es importante analizar el comercio del sector automotriz. Pues es uno de los sectores que se caracteriza por ser “un importante actor de desarrollo del Ecuador y está comprometido con la innovación para fomentar la competitividad y así seguir dinamizando la economía nacional” (AEADE, 2018).

De igual importancia, Pro Ecuador (2018) en el análisis sectorial automotriz expone que en el tema de impuestos se estima que son alrededor de USD 400 millones que paga este sector. En otras palabras, tiene una participación notable en cuanto la aportación al Estado, gracias a todos los ingresos de las actividades económicas relacionadas, sean estas directas o indirectas.

Para el año 2018 después de superarse de las pérdidas que sufrió el sector automotriz el año anterior por motivos de las restricciones al comercio, la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador manifiesta que, al recuperarse y dinamizar sus ventas, contribuyó con USD 1.633 millones en tributos al Estado, es decir, USD 738 millones más que el 2016 (AEADE, 2018).

En definitiva, al transcurrir más de dos años de pandemia entre los varios sectores productivos se resalta el sector automotriz pues, fue este sector que en el año 2021 se recuperó de manera inmediata utilizando los medios electrónicos posibles para volver al mercado con gran impacto. En una entrevista realizada por Diario “La Hora” al presidente ejecutivo de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) Genaro Baldeón, menciona que se vendieron 119.200 unidades vehiculares, lo que representó un 40% más con respecto al primer año de la pandemia (La Hora, 2022).

En efecto, el desarrollo del presente trabajo de investigación se sustenta en diferentes tipos de investigación bibliográfica – documental, basado en la recopilación de datos secundarios e información relevante a través de las bases de datos disponible como: Redalyc, Dialnet, reportes anuales que presenta la AEADE – Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, SRI, entre otras. Además, se ha considerado libros, leyes, reglamentos y códigos del Ecuador que garanticen la confiabilidad de la información. El proyecto está basado en datos estadísticos, que revela información pertinente año tras año de las empresas que obtuvieron mayor ingreso, ordenados en escala descendente según esta última mención.

Por otro lado, se trata también de una investigación descriptiva en términos de caracterizar la aportación fiscal de manera global, con todas sus particularidades y generalidades con un enfoque cuantitativo. Cabe recalcar que este es un estudio diagnóstico para levantar una línea base del impacto que tiene el sector automotriz en términos de aportaciones fiscales dentro de la provincia de Tungurahua.

Sin embargo, de acuerdo con la muestra, la técnica empleada para la recolección de información es por medio de datos de panel. Esta técnica es “un modelo econométrico que incluye una muestra de agentes económicos o de interés (individuos, empresas, bancos, ciudades, países, etc.) para un período determinado de tiempo, es decir, combina ambos tipos de datos (dimensión temporal y estructural)” (Mayorga & Muñoz, 2000).

Para finalizar, se toma en cuenta publicaciones de la revista Vistazo donde enlista las compañías automotrices más grandes de Tungurahua con su respectiva información. Por consiguiente, se utiliza los ingresos, el Impuesto a la Renta, la utilidad después del pago del I.R. y los costos y gastos de cada empresa; información que será obtenida y verificada en la base de datos de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros.

Los resultados arrojados, producto del estudio, permitirán determinar únicamente el aporte fiscal del Impuesto a la Renta de las empresas ya establecidas porque la determinación del Impuesto al Valor Agregado (IVA) se dificulta. Pues el mismo, no es un impuesto que conste en los balances que reposan en la Superintendencia de Compañías. No obstante,



permitirá profundizar los conocimientos teóricos en ámbitos tributarios a través de leyes y reglamentos ya establecidos.

De este modo, el análisis de esta investigación se realizará con una población de 25 empresas del sector automotriz en Tungurahua, en función de los ingresos, el I.R., los costos y gastos y las utilidades registradas en los últimos cinco años, es decir, desde el año 2017 hasta el año 2022. Permitiendo conocer la aportación y la recaudación de este impuesto y la relación que mantiene con el crecimiento económico del país.

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

¿Cuál fue el índice de aportación fiscal del Impuesto a la Renta del sector automotriz de Tungurahua durante el período 2017-2021?

## **1.3 Objetivos**

### **1.3.1 Objetivo general:**

Determinar la aportación fiscal a través del Impuesto a la Renta del sector automotriz de Tungurahua, período 2017-2021 para el análisis de su contribución al Estado.

### **1.3.2 Objetivos específicos:**

- Caracterizar las aportaciones fiscales del Impuesto a la Renta del sector automotriz en Tungurahua en el período 2017-2021 para la determinación de las variaciones tributarias en el tiempo.
- Clasificar las empresas más grandes del sector automotriz en Tungurahua, en el período 2017-2021 para el conocimiento de la aportación fiscal hacia el Estado.
- Organizar mediante análisis de conglomerados a las empresas del sector automotriz en el período 2017-2021 en función del Impuesto a la Renta tributado.

## **CAPÍTULO II**

### **MARCO TEÓRICO**

#### **2.1 Revisión de la literatura**

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

###### **2.1.1.1 Impuesto a la renta en América Latina y Ecuador**

La recolección y administración de los impuestos ayudan de gran manera al Estado para costear todas las necesidades de las comunidades en forma colectiva. Es así que, de acuerdo con el análisis que realiza Espinosa Sepúlveda (2014) sobre algunos países latinoamericanos (Argentina, Bolivia, Brasil, Chile, Colombia, República Dominicana, Ecuador, Guatemala, México, Panamá, Paraguay, Perú, Puerto Rico, Uruguay y Venezuela) afirma que mantienen una estructura tributaria parecida en la mayoría de los casos. Además, los principales impuestos de mayor recaudación son el Impuesto al Valor Agregado (IVA) y el Impuesto a la Renta (IR) aportando este último con un 26% del total de la recaudación fiscal.

Aunque al obtener una recaudación fiscal efectiva que va en aumento en América Latina, la misma no ha crecido de manera homogénea, pues discrepa en la forma de economía y en poca medida en las estructuras tributarias. Sin embargo, a pesar de lo anterior en Ecuador y Argentina en los años 2000 y 2015 obtuvieron un incremento en su aportación fiscal (Ocampo, 2017). En definitiva, existirá en todo momento diferencia en la obtención de impuestos en cada país por la estructura tributaria con la que se manejan.

Asimismo, para Calle Oleas, Malla Alvarado, Lalangui Lima, & Guamán Gonzáles (2017) en Ecuador durante el año 2016 existen dos provincias que cuentan con una aportación mayor, así como se menciona a continuación:

**Tabla 3***Provincias ecuatorianas con mayor aportación de IR*

<b>Provincia</b>	<b>Porcentaje de aportación</b>	<b>Valor económico</b>
<b>Pichincha</b>	48,48%	\$ 1.770.853.226,89
<b>Guayas</b>	32,46%	\$ 1.185.849.442,73

*Nota.* Datos de provincias del Ecuador con mayor aportación del Impuesto a la Renta

De este modo, se deduce que en estas dos provincias es donde existen mayormente empresas constituidas legalmente y forman a su vez, parte importante en la progresividad del país (Calle Oleas et al., 2017). Así pues, se recalca que el aporte de este impuesto directo de las empresas incide mayormente en el presupuesto de un país.

Por esta razón, toda persona jurídica o natural tienen la obligación de contribuir al Estado en función de los ingresos obtenidos en cada período. Sin embargo, los empleados y trabajadores en relación de dependencia al ser sujetos de retención automática en su lugar de trabajo son los únicos que pagan el Impuesto a la Renta según lo establecido en las Leyes. De este modo, sea en un máximo o mínimo grado el resto de los contribuyentes evaden o eluden el IR (Espinosa, 2018). En cambio, para Rossignolo (2012) menciona que los impuestos indirectos constituyen una participación importante de contribución, donde las familias o personas naturales son aportantes en gran cantidad en lo que corresponde a renta en comparación de las sociedades.

Por otra parte, este es uno de los impuestos que comúnmente se evade. Sin embargo, en el año 2012, Ecuador y Guatemala son considerados como los países con mayores tasas de evasión, el primero con un 63,8% y Guatemala con un 63,7%, dejando a El Salvador en tercer lugar con un 45,3% (Jiménez, 2015). Cabe recalcar, que la cultura tributaria juega un papel importante en los contribuyentes, pues de la misma depende que se evite la evasión tributaria o fiscal, cumpliendo de este modo con el pago de los distintos impuestos (Quispe et al., 2020).

Esto se debe en parte porque las reformas tributarias tuvieron desbalances al momento de diseñarlos. Favoreciendo en gran medida a los impuestos indirectos que representan más

del 50% del total de los ingresos tributarios, en comparación con los impuestos directos, pues lo que corresponde netamente al Impuesto a la Renta se encuentra mayormente relacionado con los ingresos de las empresas mineras y petroleras, ya que los mismos cuentan con una aportación de valores cercanos a las empresas de los países desarrollados, es decir, aportan con un 3,5% a un 3,6% del Producto Interno Bruto (PIB), entretanto se mantienen en niveles bajos los ingresos obtenidos de las rentas en personas naturales porque no superan el 1,5 al 2,0% del PIB (Rossignolo et al., 2012).

### **2.1.1.2 El sector automotriz en el mercado y aporte al Estado**

El sistema tributario y la forma de administración figura una fuente fundamental en el financiamiento para el desarrollo de un país, en Ecuador los sectores que se destacan son:

- Sector Comercio al por mayor y menor.
- Sector Manufacturero.
- Sector de Explotación de Minas y Canteras.
- Agricultura y Ganadería.

Estos cuatro sectores son apoyados de forma significativa por parte del Estado por medio de incentivos al registrar una gran recaudación del Impuesto a la Renta, brindando una aportación notable al país (Ballesteros Pérez, 2014).

A diferencia, el sector automotriz desde el año 2013 a pesar de tener un comportamiento irregular y de no aportar de forma significativa con el crecimiento económico, ha optado por la opción de la importación vehicular dando un giro positivo. Sin embargo, Guayas y Pichincha son las provincias donde se detecta una cantidad masiva de venta vehicular a nivel nacional; determinando de esta forma que este sector depende en gran medida de la importación de vehículos para incrementar la contribución hacia el Estado (Quinde Rosales et al., 2021). En definitiva, cada sector económico según los ingresos obtenidos aporta tributariamente en distinto porcentaje al Estado para cumplir con sus obligaciones.

No obstante, a partir del año 2013 este sector ha decaído en las ventas y por ende afectando a sus ingresos, siendo el 2016 uno de los años con un índice alto de decrecimiento siendo

este del 72% (La Hora, 2019). Por lo tanto, es importante aclarar que al encontrarse sujetos a las medidas gubernamentales vigentes en este año donde se restringe la importación de vehículos y se evita la salida de divisas al exterior, las ventas del sector automotriz cayeron (Cifuentes Suárez & Moreno Gavilanes, 2021). Además, en los últimos años el sector automotriz ha obtenido en ventas al exterior un total de 136,26 millones de dólares, en cambio al comparar las ventas entre los años 2018 y 2019 se detecta una gran discrepancia en sus ingresos, indicando una diferencia aproximada de un 10% de decaimiento en relación con años anteriores (La Hora, 2019). Así como se muestra en la siguiente tabla:

**Tabla 4**

*Ingresos del sector automotriz en Ecuador*

<b>Año</b>	<b>Ingresos</b>
2018	\$ 34,62 millones
2019	\$ 14,10 millones

*Nota.* Ingresos en millones de dólares del sector automotriz en Ecuador. Fuente: La Hora (2019).

No obstante, es importante resaltar que a pesar de no ser un sector tan estable o que sufra variaciones en sus ingresos, es un sector muy dinámico en la economía del país, sobre todo en las actividades relacionadas con el comercio pues, tiene en una demanda alta en el mercado por los bienes que ofrece (Carrillo, 2009). En general el sector automotriz al transcurrir de los años ha sufrido desniveles en la obtención de ingresos y por ende en la contribución tributaria hacia el Estado, sin embargo, lo ha sabido conllevar y mantenerse en el mercado ofreciendo servicios y bienes tanto nacional como internacional.

## **2.1.2 Fundamentos teóricos**

### **2.1.2.1 Teoría de la justicia de Rawls y el aporte al Estado**

La teoría de la justicia de Rawls trata sobre la igualdad en un libre mercado entre todos los seres humanos en cuestión a los impuestos y la política fiscal de forma redistributiva. Por esta razón, la existencia de un sistema económico permite conocer las contribuciones que brindan los contribuyentes y que reciben a cambio de su aporte. Además, se dedica al

ahorro para brindar bienes públicos a los ciudadanos (Mac Kinney, 2010). De esta forma, al aplicar la Teoría de la justicia en el Estado, misma que repercute en las aportaciones de los contribuyentes, se debe analizar factores internos (leyes) como externos (aportantes) para determinar la igualdad entre ellos. Bajo este panorama, esta teoría permite que la aportación fiscal hacia el Estado se lleve a cabo mediante un análisis de recaudación de impuestos en un sector establecido de estudio y conocer el aporte que tiene hacia la provincia y por ende al país.

#### **2.1.2.2 Sistema tributario ecuatoriano**

Según Paz y Miño (2016) en Ecuador, el ST es considerado un conjunto de impuestos que exige la Ley y a partir del año 1997 cuando se crea el Sistema de Rentas Internas (SRI) se convierte en el administrador del mismo. De este modo, es una entidad pública nacional que se encarga de la recaudación y de controlar los tributos para el Estado.

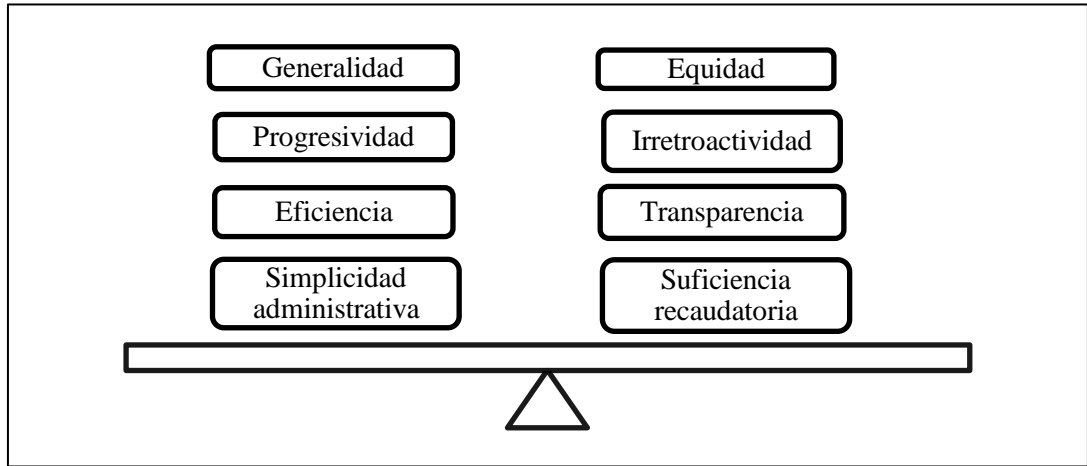
Por el contrario, el Régimen Tributario es considerado como norma jurídica que reglamenta las relaciones entre el Estado y los entes acreedores de tributos y quienes tienen obligaciones para con ellos (Maldonado, 2005). También, este régimen cuenta con principios fundamentales que los caracteriza permitiendo de este modo, contar con una política tributaria que promoverá la redistribución y estimular el empleo, al igual que la producción de bienes y servicios (Constitución de La República Del Ecuador, 2008).

#### **Principios del sistema tributario**

En el artículo 300 de la Constitución de La República Del Ecuador (2008), determina que el régimen tributario prioriza los impuestos directos y progresivos (la persona o entidad que tiene más ingresos aporta más) y se rige por los principios presentados en la siguiente figura:

### Figura 3

#### *Principios tributarios*



*Nota.* La figura muestra los principios tributarios vigentes en la Constitución de La República Del Ecuador (2008)

De este modo, se puede determinar que los principios antes mencionados, fueron establecidos y creados con el fin de garantizar y mejorar la desigualdad del pago de las contribuciones por medio del Presupuesto General del Estado y así solventar el gasto público que presenta el país. A continuación, se muestra una tabla con la descripción de cada principio:

**Tabla 5***Principios tributarios*

<b>Principios</b>	<b>Descripción</b>
Generalidad	Dirigido a personas que generan ingresos, mismos que deberán cumplir con el deber de contribuir al Estado sin excluir a ninguna persona por privilegios personales.
Progresividad	Referido a la distribución de las cargas del Estado en función de la riqueza de los contribuyentes y ciudadanos.
Eficiencia	Para una recaudación correcta y eficaz, este evalúa la ética, y la capacidad técnica de los servidores.
Simplicidad Administrativa	Es la agilidad en los trámites, donde cada trámite sea más rápido y cortos, pero a su vez que no sea complejos y se eliminen papeleos innecesarios.
Suficiencia Recaudatoria	Es cuando las necesidades del país son cubiertas por medio de los tributos ya que los mismo deberán ser suficientes.
Equidad	Es la igualdad social, donde se practica una redistribución equitativa de la renta de forma correcta.
Transparencia	Es la forma en la que se administran los impuestos donde los mismos deben estar a disposición pública de la ciudadanía en conocimiento.
Irretroactividad	Se refiere a que las leyes y la Constitución del país ya establecidas deben estar dirigidas y enfocadas hacia el futuro y no en el pasado.

*Nota.* Especificación de cada principio tributario. Fuente: Saltos Orrala (2017).

**Definición de impuesto**

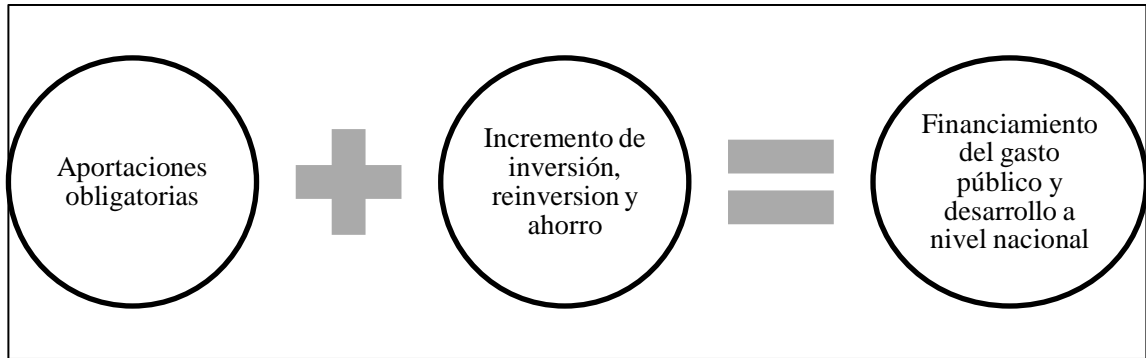
Los impuestos son considerados como aportes obligatorios de personas naturales y jurídicas hacia el Estado, el cual le permitirá financiar el gasto público, mismo que deberá ampararse en una ley porque no hay tributo sin ley (Pérez Jiménez et al., 2018).



Es así, en el artículo 6, establece que sirven para estimular la inversión, la reinversión y el ahorro para fines productivos y el desarrollo a nivel nacional, atendiendo las necesidades sociales para mejorar la renta (Código Tributario, 2018).

#### **Figura 4**

##### *Definición impuesto*



*Nota.* La figura muestra lo que es el impuesto y como se lleva a cabo el financiamiento.

#### **Clasificación de los impuestos**

Los impuestos al ser los ingresos más importantes para el país y su financiación cuentan con clasificaciones, entre las que se tiene impuestos directos e impuestos indirectos, lo que diferencia de cada uno es la base sobre la que se aplica. A continuación, se presenta una tabla con especificaciones de cada impuesto.

**Tabla 6**

*Impuestos directos e indirectos*

<b>Impuestos Directos</b>	<b>Impuestos Indirectos</b>
<ul style="list-style-type: none"><li>• Imp. a la Renta</li><li>• Imp. a Ingresos Extraordinarios</li><li>• Imp. Ambiental a la Contaminación Vehicular</li><li>• Imp. a los Vehículos Motorizados</li><li>• Imp. a la Salida de Divisas</li><li>• Imp. Activos en el Exterior</li><li>• Régimen Simplificado para Emprendedores y Negocios Populares</li><li>• Regalías, patentes y utilidades de conservación minera</li><li>• Tierras Rurales</li><li>• Contribuciones para la atención integral del cáncer</li><li>• Intereses por mora tributaria</li><li>• Multas tributarias fiscales</li></ul>	<ul style="list-style-type: none"><li>• Impuesto al Valor Agregado</li><li>• Impuesto a los Consumos Especiales</li><li>• Aranceles</li></ul>

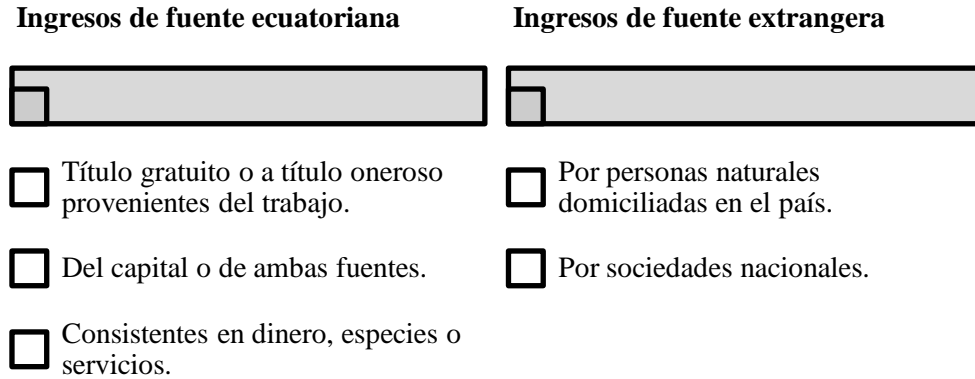
*Nota.* Información tomada de la plataforma del SRI (2019) de los tipos de Impuestos.

### **Tipos de obtención de impuesto a la renta**

En el artículo 2 de la Ley de Régimen Tributario Interno (2021) determina por renta a la obtención de las diferentes fuentes de ingresos que se determina en la figura siguiente:

## Figura 5

### Consideración de impuesto a la renta



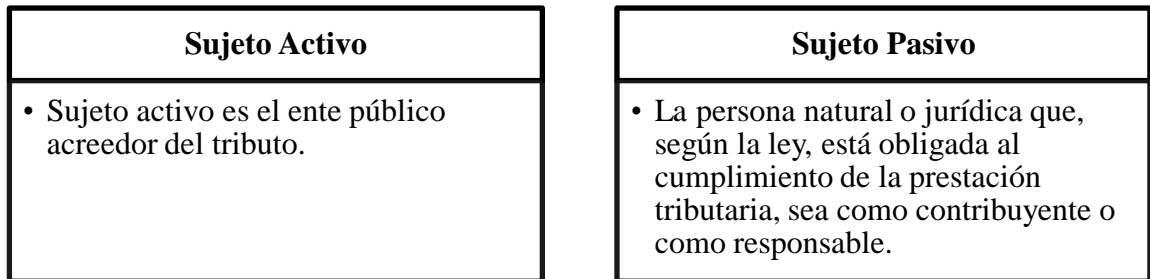
*Nota.* Consideración de IR con relación a los ingresos según el tipo de fuente.

## Sujeto activo y pasivo del impuesto a la renta

Son denominados sujetos las personas naturales o jurídicas residentes nacionales como extranjeros que obtengan ingresos, los mismos pueden ser sujetos activos o pasivos.

## Figura 6

### Sujeto activo y pasivo del Impuesto a la Renta



*Nota.* La figura muestra las características del sujeto activo y pasivo del IR. Fuente: Código Tributario (2018).

## Tarifa del impuesto a la renta

Para liquidar el Impuesto a la Renta que en el caso del proyecto presente es de personas naturales y sociedades, se aplicará a la base imponible las siguientes tarifas:

**Tabla 7**

*Tarifa del Impuesto a la Renta*

<b>Para sociedades</b>	<b>Para personas naturales</b>
Los ingresos gravables obtenidos por sociedades constituidas en el Ecuador, también las sucursales de sociedades extranjeras domiciliadas en el país y los establecimientos permanentes de sociedades extranjeras no domiciliadas en el país aplicarán la tarifa del 25% sobre su base imponible.	Para liquidar el impuesto a la renta de las personas naturales y de las sucesiones indivisas, se aplicarán a la base imponible las tarifas contenidas en las tablas de ingresos, correspondientes a cada ejercicio fiscal.

*Nota.* Información de la tarifa del Impuesto a la Renta tomada de la página de Servicio de Rentas Internas (2020).

Sin embargo, en la tarifa de impuesto a la renta para las sociedades existe adicionales de tres puntos más cuando incumplen ciertas disposiciones establecidas en la Ley e incluso cuando las entidades son consideradas como microempresa se deberá deducir una FB gravada, entre otros Servicio de Rentas Internas, (2020).

**Base imponible del impuesto a la renta**

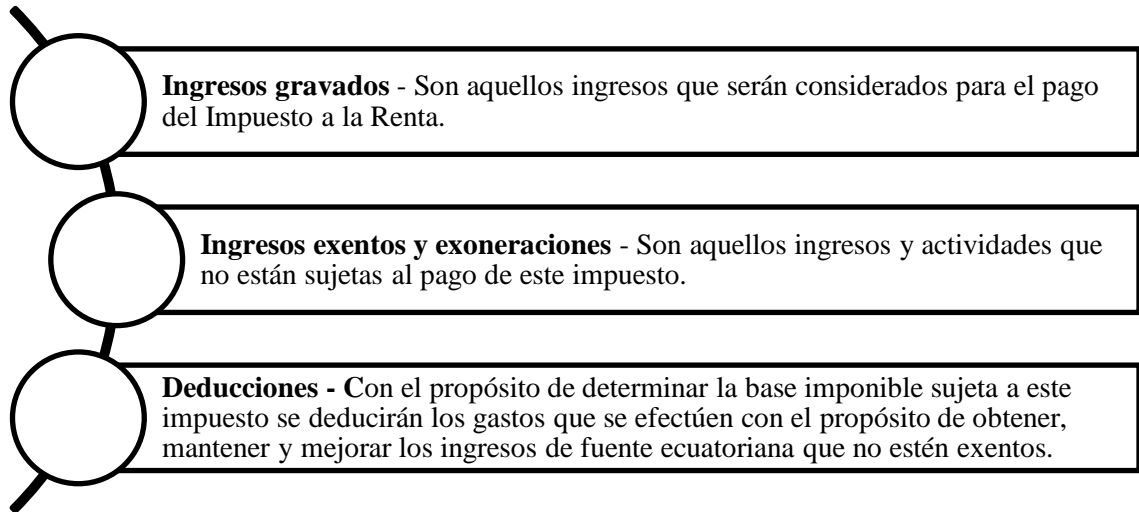
La base imponible resulta del siguiente cálculo:

$$\begin{array}{r} \textit{Totalidad de los ingresos gravados} \\ (-) \textit{Totalidad de costos y gastos deducibles} \\ \hline (=) \textit{Base Imponible} \end{array}$$

Entre los costos y gastos deducibles se encuentran inmersas también las devoluciones y descuentos obteniendo de este modo la base imponible (Servicio de Rentas Internas, 2020). Sin embargo, es importante recalcar lo mencionado en la figura siguiente:

## Figura 7

*Conceptos importantes para determinar la base imponible del IR*



*Nota.* Información importante para la determinación de la base imponible del Impuesto a la Renta.

### **Plazos para la declaración del impuesto a la renta**

Para que los contribuyentes declaren el IR en los plazos establecidos, deben basarse en el noveno número de RUC dependiendo del tipo de contribuyente que sea (Servicio de Rentas Internas, 2020). En este sentido, al trabajar con información de sociedades se presenta la tabla 8 en la cual se debe basar:

**Tabla 8**

*Plazos para la declaración del IR*

<b>Noveno dígito RUC/CÉDULA</b>	<b>Plazo para Sociedades</b>
<b>1</b>	10 de abril
<b>2</b>	12 de abril
<b>3</b>	14 de abril
<b>4</b>	16 de abril
<b>5</b>	18 de abril
<b>6</b>	20 de abril
<b>7</b>	22 de abril
<b>8</b>	24 de abril
<b>9</b>	26 de abril
<b>0</b>	28 de abril

*Nota.* Datos donde se encuentran los plazos para la declaración del Impuesto a la Renta.

## **2.2 Preguntas de investigación**

- ¿Se puede determinar las empresas más grandes del sector automotriz de Tungurahua, en el período 2017-2021 para la aportación fiscal del Impuesto a la Renta?
- Por medio de la información obtenida de la aportación fiscal del Impuesto a la Renta en el sector automotriz en Tungurahua, en el período 2017-2021, ¿Se puede realizar un análisis por conglomerados?
- ¿Es posible explicar la importancia de la aportación fiscal del Impuesto a la Renta en Tungurahua, en el período 2017-2021?

## **CAPÍTULO III**

### **METODOLOGÍA**

#### **3.1 Recolección de información**

La recolección de datos e información se realizó mediante una exhaustiva investigación bibliográfica y documental a través de matrices en panel que, como su nombre lo indica es “un modelo econométrico que incluye una muestra de agentes económicos o de interés (individuos, empresas, bancos, ciudades, países, etc.) para un período determinado de tiempo, esto es, combina ambos tipos de datos (dimensión temporal y estructural)” (Mayorga & Muñoz, 2000). De este modo, el presente proyecto de investigación se basó en fuentes secundarias, es decir, de datos o información ya presente en años anteriores e igual manera en leyes y reglamentos vigentes.

La obtención de los datos financieros se hizo directamente de la página de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, los mismos que están clasificados anualmente en ingresos, utilidad, Impuesto a la Renta y costos y gastos por la muestra seleccionada del sector automotriz del 2017 al 2021. Dicha matriz cuenta, por ejemplo, con la información antes mencionada, con el número de las empresas automotrices a analizar (25), el R.U.C (Registro Único de Contribuyentes), un código designado y el nombre de la entidad.

#### **3.1.1 Población y muestra**

##### **3.1.1.1 Población**

La población es un conjunto de individuos o cosas que tienen varias especificaciones en común (Hernández Sampieri et al., 2014). Por lo tanto, para el desarrollo de la presente investigación, la población comprende las 25 empresas domiciliadas en la provincia de Tungurahua, tomando en cuenta únicamente las catalogadas como más grandes.

La población considerada para el presente proyecto de investigación se muestra en la siguiente tabla:

**Tabla 9***Población de estudio*

<b>Número</b>	<b>RUC</b>	<b>Cod.</b>	<b>Nombre de la compañía</b>
1	1890010705001	Emp01	Ambacar
2	1891748376001	Emp02	Ciudad del Auto CIAUTO
3	1891715664001	Emp03	Automekano
4	1891709478001	Emp04	Automotores Carlos Larrea T.
5	1890090423001	Emp05	Importadora Alvarado Vásquez
6	1891729398001	Emp06	Centralcar
7	1890141818001	Emp07	Autos y Servicios de la Sierra AUTOSIERRA
8	1891706061001	Emp08	Andinamotors
9	1891724612001	Emp09	Vehicentro Vehículos y Camiones Centro Sierra
10	1891728804001	Emp10	Corporación Automotriz Alvarado
11	1890148596001	Emp11	Ambandine
12	1891716369001	Emp12	Reencauchadora de la Sierra CAUCHOSIERRA
13	1891735312001	Emp13	Vehysa
14	1891711774001	Emp14	Comercial Cisneros Importadora KUMHO
15	1890152887001	Emp15	Automotores Carlos Palacios e Hijos
16	1891720471001	Emp16	Davmotor
17	1891747256001	Emp17	RectimaIndustry
18	1891750176001	Emp18	Impofreico
19	1891712371001	Emp19	Llantas y Servicios de la Sierra LLANTASIERRA
20	1891768229001	Emp20	Maxco
21	1891711863001	Emp21	Ambatol
22	1890053919001	Emp22	Pico Sánchez
23	1891720447001	Emp23	Jursaparts
24	1890105919001	Emp24	Ecuatoriana de Motores MOTOREC
25	1891751997001	Emp25	Mitsuandina

*Nota.* Información de la muestra en estudio obtenida en la Revista Vistazo y Superintendencia de Compañías.



### 3.1.1.2 Muestra

Conseguir una muestra es extraer una proporción representativa de la población, es decir, la muestra es la “parte representativa del universo de estudio. La muestra se obtiene por diversos procedimientos que comprenden dos grandes rubros, el muestreo probabilístico y el no probabilístico” (Baena Paz, 2017). Por lo tanto, se consigue cuando la población es grande, y será seleccionada con el fin de representar a toda la población en conjunto, con el propósito de que los datos que se obtengan sean válidos.

Para el presente proyecto de investigación enfocado en las empresas más grandes del sector automotriz en Tungurahua, desde el período del 2017 al 2021, se procedió a trabajar con todo el universo sin la necesidad de obtener una muestra.

### 3.1.2 Fuentes secundarias

Las fuentes secundarias “son todas aquellas que ofrecen información sobre el tema que se va a investigar, pero que no son la fuente original de los hechos o las situaciones, sino que sólo los referencian” (Bernal Torres, 2010). Por lo tanto, los datos que se ven inmersos en el desarrollo del proyecto de investigación fueron los estados financieros de cada organización, los cuales se encuentran en la página de la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros y a su vez son de conocimiento público. Dicho esto, la información se obtuvo por medio de fuentes secundarias oficiales, mismas que para este estudio comprende:

- **Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros:** de esta fuente se recabó datos financieros de las empresas automotrices seleccionadas en la provincia de Tungurahua de aquí se tomó los ingresos, la utilidad y el Impuesto a la Renta pagado, clasificado por los años de estudio. Información analizada disponible en la plataforma con el mismo nombre, siendo accesible en el link que se presenta a continuación: <https://appscvsconsultas.supercias.gob.ec/consultaCompanias/busquedaCompanias.jsf>

### **3.1.2.1 Observación**

La técnica de observación permite conocer el objeto de estudio de la investigación científica de manera directa para posteriormente describirlo y analizarlo en situaciones reales (Bernal Torres, 2010). Por lo tanto, para el cumplimiento del primer y segundo objetivo del proyecto de investigación, se caracterizó la aportación del Impuesto a la Renta de las empresas seleccionadas en este estudio por medio de una tabla a partir de los datos de panel. En consecuencia, los datos extraídos fueron observados en el período establecido el cual permitió determinar las variaciones de aportación tributaria en el tiempo.

En cambio, para el tercer objetivo se ejecutó la técnica de clasificación multivariante por medio de un análisis jerárquico que implican el uso del método de Ward y las distancias euclídeas al cuadrado. Además, que las mismas conforman clústers o conglomerados permitiendo evidenciar de manera gráfica la aportación del Impuesto a la Renta y, por último, para mejorar el soporte del mismo, se utilizó el análisis de ratios. La técnica de conglomerados se compone de la división de la población con la que se va a trabajar en cantidades menores (Arias, 2012). Es decir que, a partir de una matriz permite clasificarlos en grupos (clústers o conglomerados) según características similares, obteniendo de este modo varios clústers distintos según su homogeneidad.

### **3.1.2.2 Datos de panel**

Consiste en un cuadro donde se resume la información económica de los contribuyentes de estudio como son: los ingresos, la utilidad después del IR, los costos y gastos y por último el Impuesto a la Renta a pagar en cada cierre contable, es decir al 31 de diciembre de cada año. Por esta razón, dentro del proyecto de investigación se utilizó datos de panel; este es un instrumento econométrico que permite buscar evidencias de forma consistente acorde con el tema que se va a estudiar a partir de datos obtenidos a lo largo de cierto período (Vargas Da Cruz et al., 2007). Esto significa que se utilizó los datos del año del 2017 al 2021 de la población seleccionada del sector automotriz en Tungurahua.

**Tabla 10**

*Datos en panel*

<b>Información Tributaria del Sector Automotriz de Tungurahua</b>						
N	RUC	Cod	Compañía	Total Ingresos	Utilidad	Impuesto a la
				2017 ... 2021	después del IR	Renta a pagar
				2017 ... 2021	2017 ... 2021	2017 ... 2021
1						
2						
3						
4						
n						

*Nota.* Matriz utilizada para el análisis del presente trabajo investigativo.

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

La información detallada de las empresas automotrices de Tungurahua fue obtenida a través de la base de datos que presenta la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros, es decir, se trabajó con datos cuantitativos, mismo que permitieron el cumplimiento y demostración de los objetivos establecidos en esta investigación.

Además, se realizó una descripción profunda de todos los datos encontrados, por lo cual se apoyó en la estadística descriptiva, de preferencia en medidas de tendencia central y medidas de dispersión. Igualmente, se analizó desde el punto de vista de la forma y del apuntalamiento de los datos, es decir, curtosis y asimetría, entre los estadísticos más utilizados que son: los promedios, desviación estándar, varianza, máximos y mínimos, coeficiente de variación. Muchos de los datos fueron presentados gráficamente, a través de diagramas de barras y lineales.

Por otro lado, se utilizó ratios comparativos, por ejemplo: el valor aportado por la empresa A en proporción al valor aportado por la empresa B en número de veces. Los procesos metodológicos mantenidos en el tratamiento de la información disponible se obtuvieron a partir de:

1. Tabulación en matrices consolidando los valores del Impuesto a la Renta por cada empresa automotriz.
2. Tabulación en matrices consolidando los valores de la utilidad por cada empresa automotriz.
3. Tabulación en matrices consolidando los valores de los ingresos por cada empresa automotriz.
4. Tabulación en matrices consolidando los valores de los costos y gastos por cada empresa automotriz.
5. Cálculo de ratios:
  - Se determinó las empresas a comparar y se trabajó con valores aportados del Impuesto a la Renta de la empresa A en de la empresa B, así se realizó empresa por empresa en cada año.

La fórmula tiene la siguiente denominación “Indicador de Aportación” (IA) cuya expresión matemática es:

$$IA_{IR} = \frac{\text{Valor de aportación de la empresa A}}{\text{Valor de aportación de la empresa B}}$$

La información se presentó por medio tabular para mejorar la exposición de los resultados obtenidos. Igualmente, para adquirir una mejor comprensión del fenómeno estudiado en el presente proyecto de investigación, se utilizó un análisis multivariante empleando un “análisis de conglomerados”, por medio del método de WARD y las distancias euclídeas al cuadrado.

En este sentido, las distancias euclídeas como su nombre lo indica, presenta la distancia geométrica entre puntos y la misma es representada por medio de una línea recta que se convierte en la longitud que los une en un espacio de dimensiones (López Roldán & Fachelli, 2015). Entonces, tomando en cuenta lo antes mencionado y caracterizándolo con expresiones se identificarán de la siguiente manera:

- $d$  = distancia
- $i, i'$  = Individuos que se han medido
- $p$  = variables
- $x_i, x_{i'}$  = valores para las variables

Asimismo, para Pérez López (2004) se mide sumando las diferencias para las distancias euclídeas y el cuadrado de cada variable (valores) en cada individuo por la formula siguiente:

$$d_{ii'}^2 = \sum_{j=1}^p (x_{ij} - x_{i'j})^2$$

### 3.3 Operacionalización de las variables

**Tabla 11**

*Operacionalización de la variable*

Concepto	Categorías	Indicadores	Ítems	Técnica	Instrumento
Tributo Son obligaciones que tienen los ciudadanos con el Estado, es una responsabilidad importante e ineludible para cada contribuyente en los distintos sectores de la economía.	Impuesto a la Renta	Impuesto a la Renta	Ratios= Empresa A / Empresa B  Indicadores descriptivos	Datos en panel	Matrices

*Nota.* Operacionalización de la variable del Impuesto a la Renta

## **CAPÍTULO IV**

### **RESULTADOS**

#### **4.1 Resultados y discusión**

##### **4.1.1 Empresas automotrices en Tungurahua y su aportación del impuesto a la renta**

Las empresas automotrices forman parte del conjunto de los sectores económicos más relevantes por la cantidad de ingresos que posee, es decir, está enfocado en las empresas que producen y/o comercializan autos o partes de ellos. Por esta razón, fue fundamental caracterizar y detallar algunos datos financieros de la población en estudio, permitiendo a partir de la información obtenida crear un panel con valores de los ingresos, costos y gastos, la utilidad y la debida aportación en cuanto al pago correspondiente del IR. De este modo, se procedió a analizar los resultados obtenidos en la investigación clasificándolos de forma descendente según la aportación al Estado de IR de cada empresa.

Cabe destacar que este estudio tiene como finalidad conocer y determinar la aportación fiscal a través del Impuesto a la Renta del sector automotriz en Tungurahua con información de hace 5 años, es decir, del 2017 al 2021 para lograr el análisis de su contribución al Estado.

Para ello, se realizó un fraccionamiento entre empresas con el debido aporte obtenido en cada año para conocer en qué porcentaje que empresa aportó más. Asimismo, se utilizó un software denominado IBM SPSS Statistics (Versión 25) que contiene herramientas estadísticas que permite que el investigador procese datos y que ejecute procedimientos de forma rápida. Esto permitió a la investigación, organizar la información por medio del análisis de conglomerados clasificándolos según características similares de cada empresa, formando de este modo los clústers en cada período analizado.

Consecuentemente, se codificó en la tabla 12 las empresas con la que se estudió para una mejor comprensión del análisis:

**Tabla 12***Codificación de las empresas*

<b>Codificación</b>	<b>Nombre de la compañía</b>
<b>Emp01</b>	Ambacar
<b>Emp02</b>	Ciudad del Auto CIAUTO
<b>Emp03</b>	Automekano
<b>Emp04</b>	Automotores Carlos Larrea T.
<b>Emp05</b>	Importadora Alvarado Vásquez
<b>Emp06</b>	Centralcar
<b>Emp07</b>	Autos y Servicios de la Sierra AUTOSIERRA
<b>Emp08</b>	Andinamotors
<b>Emp09</b>	Vehicentro Vehículos y Camiones Centro Sierra
<b>Emp10</b>	Corporación Automotriz Alvarado
<b>Emp11</b>	Ambandine
<b>Emp12</b>	Reencauchadora de la Sierra CAUCHOSIERRA
<b>Emp13</b>	Vehysa
<b>Emp14</b>	Comercial Cisneros Importadora KUMHO
<b>Emp15</b>	Automotores Carlos Palacios e Hijos
<b>Emp16</b>	Davmotor
<b>Emp17</b>	Rectima Industry
<b>Emp18</b>	Impofreico
<b>Emp19</b>	Llantas y Servicios de la Sierra LLANTASIERRA
<b>Emp20</b>	Maxco
<b>Emp21</b>	Ambatol
<b>Emp22</b>	Pico Sánchez
<b>Emp23</b>	Jursaparts
<b>Emp24</b>	Ecuatoriana de Motores MOTOREC
<b>Emp25</b>	Mitsuandina

*Nota.* Codificación de los nombres de las empresas en estudio.

#### **4.1.2 Ingresos del sector automotriz en Tungurahua**

En la siguiente tabla se evidencia los principales estadísticos descriptivos tanto de tendencia central como de dispersión para la variable ingresos.

**Tabla 13***Indicadores descriptivos de la variable ingresos*

Medidas	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	Año 2021
<b>Media</b>	17.621.224,4	21.628.560,4	27.137.711,4	15.709.978,1	23.423.979,0
<b>Error típico</b>	6.043.782,61	7.417.476,02	9.511.009,52	5.083.604,83	9.052.316,74
<b>Mediana</b>	8.893.926,32	9.590.447,85	6.802.429,62	6.504.660,63	6.055.818,56
<b>Desviación estándar</b>	30.218.913,05	37.087.380,08	47.555.047,60	25.418.024,16	41.482.926,68
<b>Curtosis</b>	13,26	15,97	6,32	9,24	8,75
<b>Coefficiente de asimetría</b>	3,52	3,79	2,63	2,92	2,85
<b>Rango</b>	142.807.251,91	182.081.101,42	173.386.952,67	112.754.622,33	173.639.824,22
<b>Mínimo</b>	245.136,09	928.229,58	2.887.071,33	950.555,67	45.925,78
<b>Máximo</b>	143.052.388,00	183.009.331,00	176.274.024,00	113.705.178,00	173.685.750,00
<b>Suma</b>	440.530.611,16	540.714.011,06	678.442.785,08	392.749.453,09	491.903.558,21
<b>Cuenta</b>	25	25	25	25	21

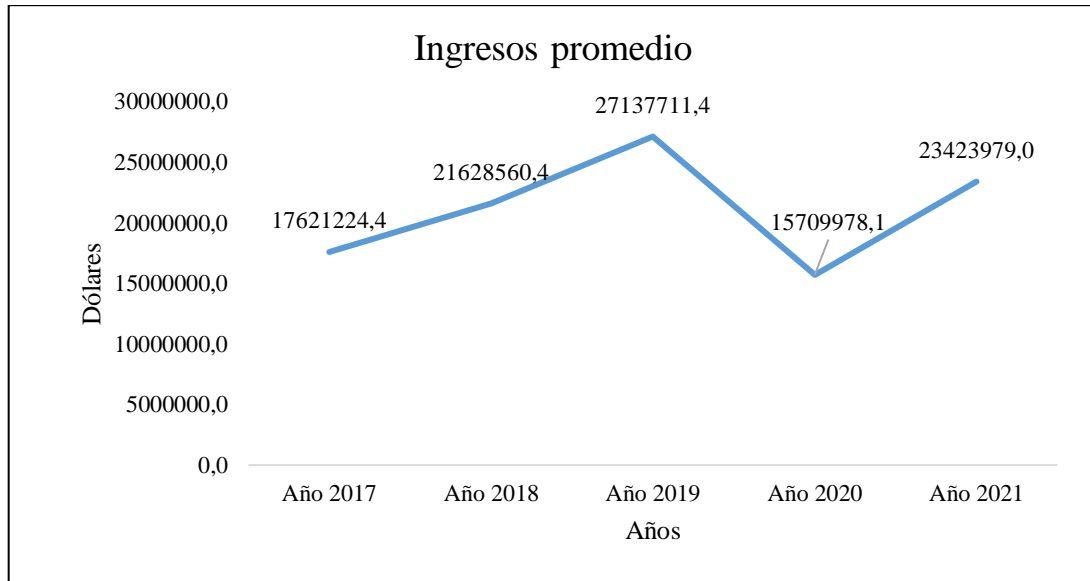
*Nota.* Principales datos descriptivos de la variable “ingresos” del sector automotriz de Tungurahua entre los años 2017-2021.

Al analizar los ingresos se verifica que el año 2019 fue el año más productivo en términos financieros para el sector carrocerero. Asimismo, el 2020 presentó el menor valor económico en términos de transacciones comerciales; para comprender la dinámica de este sector se grafica las fluctuaciones que los ingresos han tenido en este período de estudio.



**Figura 8**

*Ingresos promedio del sector automotriz*



*Nota.* Tendencia de los ingresos del sector automotriz durante el período 2017-2021.

Un análisis descriptivo más exhaustivo con respecto a los ingresos, evidencia que hay una gran dispersión entre los valores financieros recibidos. Por ejemplo, la empresa Mitsuanquina (Emp25) presentó valores inferiores 250 mil dólares lo que le ubica en el último lugar para el año siguiente se aproximó al millón de dólares, pero se mantiene en el mismo lugar; finalmente en el año 2019 se acercó a los 3 millones de dólares, pero se mantuvo al final de la lista. En el año 2020 la empresa Llanta Sierra (Emp19) pasó a ocupar el último lugar y así se mantuvo en el año 2021 con un ingreso de aproximadamente 45 mil dólares. Esto demuestra que la pandemia tuvo un efecto directo sobre la actividad comercial y financiera de este importante sector económico; estos resultados impactarán en el aporte fiscal como se detallará más adelante.

En el otro extremo con valores diametralmente opuestos y ocupando el primer lugar estuvo la empresa Ambacar (Emp01) con 143 millones de dólares aproximadamente en el año 2017, liderando el mismo lugar en el año 2018 y 2020. En el 2019 el primer lugar ocupa la empresa Importadora Alvarado (Emp05) con un monto superior a 176 millones

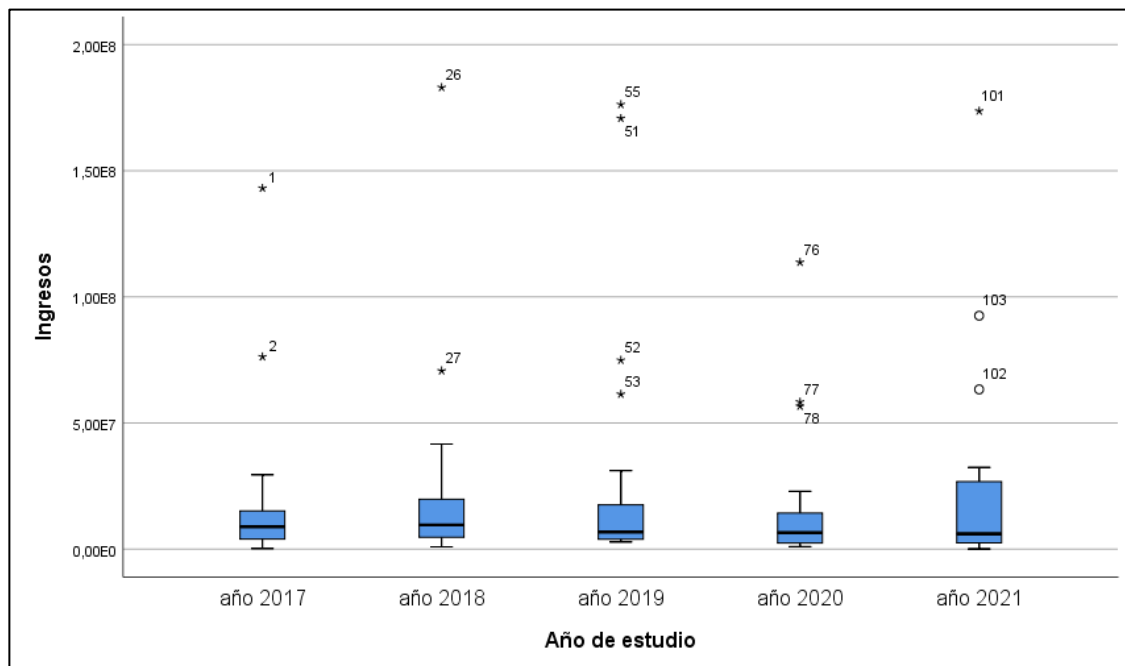
de dólares. Para el año 2021 vuelve la empresa Ambacar con ingresos mayores a 173 millones de dólares, considerando que es la más importante del sector.

Desde el punto de vista de la forma de los datos, en todos los años la simetría tiene un sesgo positivo pronunciado, por tanto, son datos no normales y asimétricos (Shapiro-Wilk = p-valúe = 0.0000); además, esto significa que la media aritmética es mayor que la mediana y la moda en todos los casos ( $Mo < Me < \bar{x}$ ) (Mason et al., 2002). El otro estadístico de apuntalamiento denominado curtosis que mide el grado de dispersión de los datos presenta valores muy altos adoptando la forma de una curva muy pronunciada denominada leptocúrtica en todos los años.

Para mayor objetividad y comprensión de la dinámica de los ingresos del sector automotriz se presenta los diagramas de caja y bigote donde queda visualizado la distribución y concentración de estos.

### Figura 9

Diagramas de caja y bigote de los ingresos 2017-2021



Nota. La figura muestra el diagrama de caja y bigote de los ingresos 2017-2021.

Después de representar gráficamente la información, se muestra que la línea central de la caja conocida también como mediana, se encuentra casi equitativa en la forma de los datos durante los cinco años analizados. Sin embargo, después de los límites de cada caja y bigote aparecen asteriscos (\*) y ceros (0), los cuales son datos alejados o extremos conocidos como casos atípicos (Capa Benítez et al., 2017). Es decir, las empresas anteriormente mencionadas con ingresos superiores se encuentran después de la línea de límite de la figura anterior, los mismos que hacen que cada caja y bigote se distorsione y sean diferentes.

#### 4.1.3 Costos y gastos de las empresas del sector automotriz en Tungurahua

En la siguiente tabla 14 se presentará los estadísticos descriptivos principales tanto de tendencia central como de dispersión para la variable costos y gastos.

**Tabla 14**

*Indicadores descriptivos de la variable costos y gastos*

Medidas	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	Año 2021
<b>Media</b>	15.769.982,24	19.895.580,83	20.216.181,23	14.997.612,11	21.542.998,33
<b>Error típico</b>	5.171.228,90	6.652.364,94	6.696.660,24	4.753.592,27	8.554.706,09
<b>Mediana</b>	8.632.396,04	9.171.771,69	6.898.479,19	6.939.832,63	5.405.069,98
<b>Desviación estándar</b>	25856.144,51	33.261.824,70	33.483.301,18	23.767.961,35	39.202.588,19
<b>Curtosis</b>	14,10	16,57	13,46	9,90	8,91
<b>Coefficiente de asimetría</b>	3,58	3,85	3,45	2,99	2,88
<b>Rango</b>	124.720.948,52	164.941.849,62	158.027.567,64	107.038.846,33	163.923.184,59
<b>Mínimo</b>	241.109,48	924.804,38	2.694.199,36	1.141.254,67	118.893,41
<b>Máximo</b>	124.962.058,00	165.866.654,00	160.721.767,00	108.180.101,00	164.042.078,00
<b>Suma</b>	394.249.555,96	497.389.520,82	505.404.530,63	374.940.302,64	452.402.965,01
<b>Cuenta</b>	25	25	25	25	21

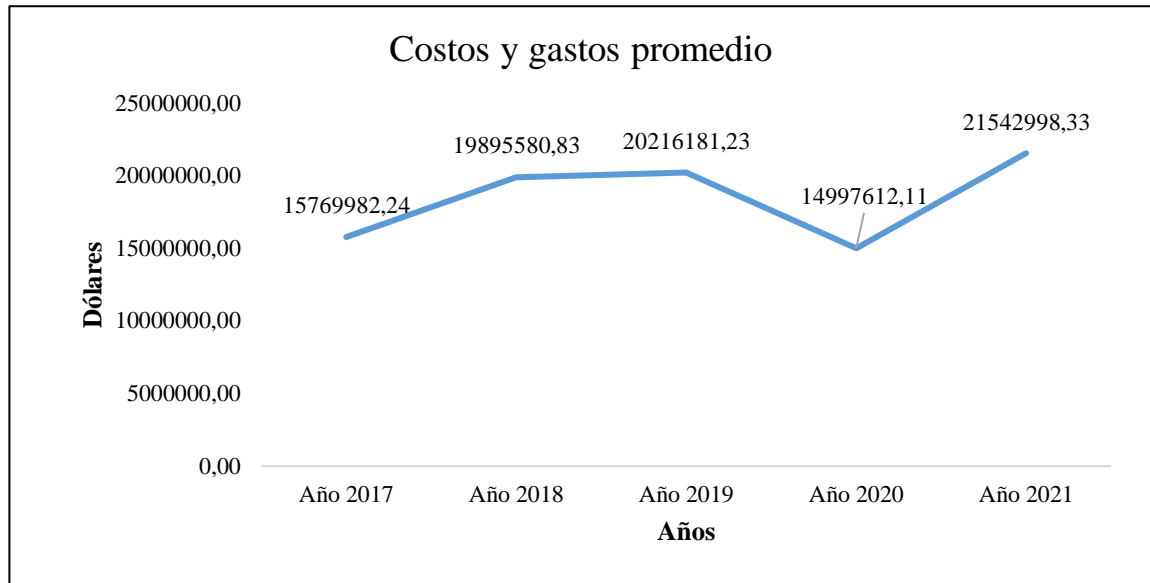
*Nota.* Principales datos descriptivos de la variable “costos y gastos” del sector automotriz de Tungurahua entre los años 2017-2021.

Al analizar los datos graficados se comprueba que el período que contó con mayores costos y gastos fue en el año 2021. Sin embargo, el 2020 presentó una reducción considerable en los costos y gastos realizados por las empresas del sector carrocerero. Para

comprender la dinámica financiera de este sector se graficó las fluctuaciones de los gastos que han tenido las empresas durante este período de estudio.

**Figura 10**

*Costos y gastos promedio del sector automotriz*



*Nota.* Tendencia de los costos y gastos del sector automotriz durante el período 2017-2021.

Para realizar un análisis detallado con respecto a los costos y gastos que tuvieron las empresas, se evidencia la existencia de dispersión entre los valores que fueron determinados como gastos. Por ejemplo, durante el período de estudio del 2017 al 2021 se encontraron empresas como Mitsuandina (Emp25) y Llantasierra (Emp19) quienes presentaron valores menores con respecto a los costos y gastos, siendo estos con valores inferiores a tres millones de dólares.

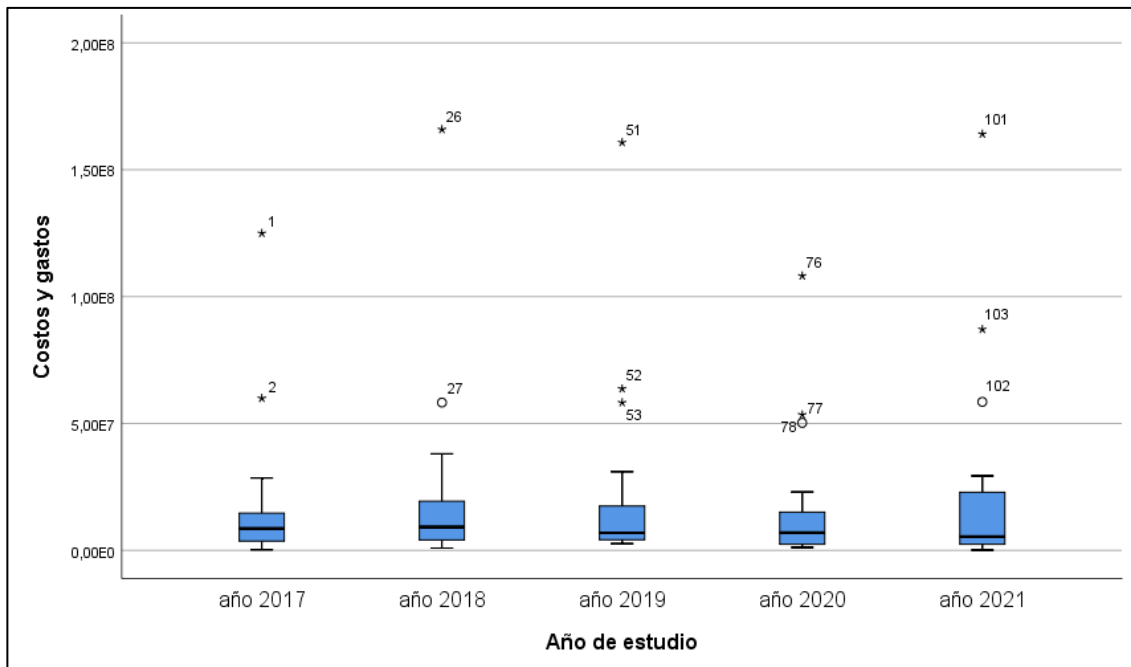
Por otro lado, con valores sumamente opuestos se encuentra la empresa Ambacar (Emp01), donde vuelve aparecer en primer lugar y durante todos los cinco años de estudio apareció con costos y gastos aproximados de 165 millones de dólares.

Desde el punto de vista de la forma de los datos, en todos los años la simetría tiene un sesgo positivo pronunciado, por tanto, son datos no normales y asimétricos (Shapiro-Wilk = p-valúe = 0.0000); esto significa además que la media aritmética es mayor que la mediana y la moda en todos los casos ( $Mo < Me < \bar{x}$ ) (Mason et al., 2002). El otro estadístico de apuntalamiento denominado curtosis que mide el grado de dispersión de los datos presenta valores muy altos adoptando la forma de una curva muy pronunciada denominada leptocúrtica en todos los años.

Para mayor objetividad y comprensión de la dinámica de los gastos del sector automotriz se presenta los diagramas de caja y bigote donde queda visualizado la distribución y concentración de estos.

**Figura 11**

*Diagramas de caja y bigote de los costos y gastos*



*Nota.* La figura muestra el diagrama de caja y bigote de los costos y gastos 2017-2021.

En función de la presentación de caja y bigote se muestra formas diferentes en cuanto a los costos y gastos de cada empresa, donde se diferencia que el año 2017 es más simétrico.

Por otro lado, existe también costos y gastos sumamente grandes y pequeños que hacen que se distorsione la figura de una caja y bigote normal.

#### 4.1.4 Utilidad obtenida después del pago del impuesto a la renta del sector automotriz en Tungurahua

A continuación, se presentará en la siguiente tabla los principales estadísticos descriptivos tanto de tendencia central como de dispersión para la variable utilidad.

**Tabla 15**

*Indicadores descriptivos de la variable utilidad después del IR*

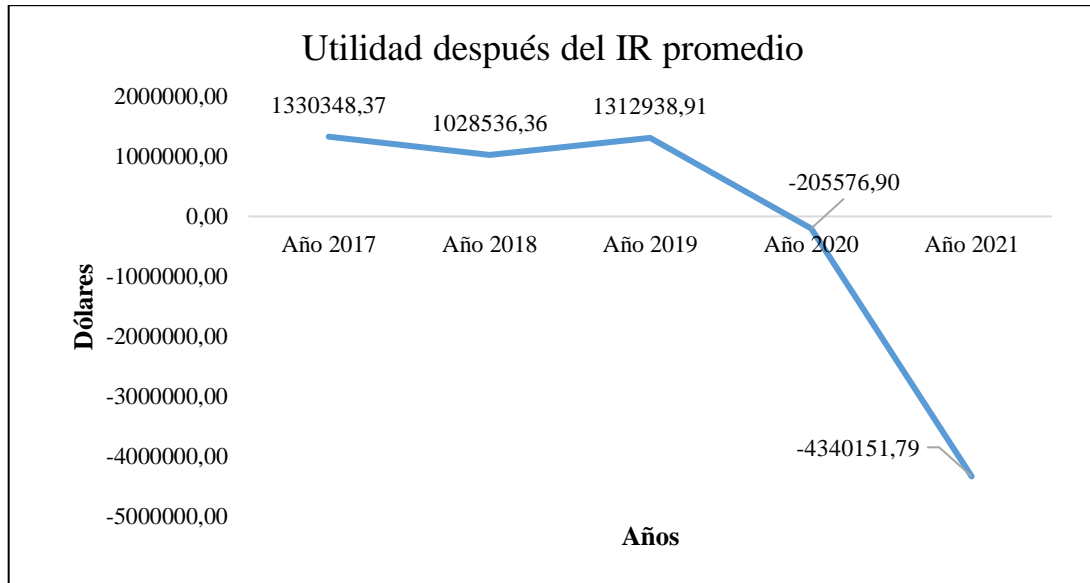
Medidas	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	Año 2021
<b>Media</b>	1.330.348,37	1.028.536,36	1.312.938,91	-205.576,90	-4.340.151,79
<b>Error típico</b>	702.211,84	531.385,00	672.223,67	567.705,93	3.718.331,59
<b>Mediana</b>	275.020,72	207.147,32	109.561,05	2.622,75	33.771,13
<b>Desviación estándar</b>	3.511.059,20	2.656.925,00	3.361.118,34	2.838.529,65	17.039.535,99
<b>Curtosis</b>	9,72	10,48	10,05	6,18	19,54
<b>Coefficiente de asimetría</b>	3,28	3,31	3,13	-1,31	-4,36
<b>Rango</b>	13.816.811,50	11.147.798,10	14.435.446,20	16.437.790,19	81.137.376,05
<b>Mínimo</b>	0,00	0,00	0,00	-9.949.465,70	-77.562.662,00
<b>Máximo</b>	13.816.811,50	11.147.798,10	14.435.446,20	6.488.324,49	3.574.714,05
<b>Suma</b>	33.258.709,17	25.713.408,91	32.823.472,71	-5.139.422,45	-91.143.187,55
<b>Cuenta</b>	25	25	25	25	21

*Nota.* Principales datos descriptivos de la variable “utilidad después de IR” del sector automotriz de Tungurahua entre los años 2017-2021.

Cuando se analiza los datos graficados se verifica que el período que obtuvo mayor beneficio económico fue en el año 2017. Sin embargo, el 2021 presentó el menor valor económico con respecto al beneficio obtenido para el sector carroceros teniendo una utilidad con signo negativo. Es decir, algunas empresas gastaron más dinero del que ganaron; para comprender la dinámica financiera de este sector se graficó las fluctuaciones de la utilidad después de impuestos que han tenido en este período de estudio.

**Figura 12**

*Utilidad después del IR promedio del sector automotriz*



*Nota.* Tendencia de la utilidad después de impuestos del sector automotriz durante el período 2017-2021.

En un análisis más detallado con respecto a la utilidad, se evidencia que hay una gran dispersión entre los valores financieros recibidos. Por ejemplo, existen varias empresas que durante los tres primeros años de estudio no obtienen utilidad, sin embargo, la empresa Mitsuandina (Emp25) presentó valores inferiores a 3 mil y mil dólares respectivamente en el año 2017 y 2018. En cambio, durante el año 2019 la empresa Davmotor (Emp16) se acercó a los 4 mil dólares y para el año 2020 y 2021 se obtuvo utilidades con signo negativo lo cual fue explicado anteriormente, donde las empresas Vehicentro (Emp09) y Automekano (Emp03) obtuvieron cerca de 10 y 80 millones de dólares respectivamente. Esto es una muestra clara que la pandemia tuvo un efecto directo sobre la actividad financiera de este importante sector económico; estos resultados impactarán en el aporte fiscal como se detallará más adelante.

En el otro extremo con valores diametralmente opuestos y ocupando el primer lugar estuvo la empresa Ciauto (Emp02) con cerca de 14 millones de dólares durante el año 2017 y en el año 2020 retoma el mismo lugar con cerca de 7 millones a su favor. Por otro

lado, para el año 2018 se encontró la empresa Ambacar (Emp01) con 12 millones de dólares aproximadamente ubicándose en primer lugar. En el 2019 la empresa Importadora Alvarado Vásquez (Emp05) obtuvo una utilidad cercana a 15 millones. Finalmente, para el año 2021 es notoria la disminución de la misma a comparación de años anteriores, pues la empresa Vehicentro (Emp09) cuenta con una utilidad cerca de 4 millones de dólares.

Desde el punto de vista de la forma de los datos, en todos los años la simetría tiene un sesgo positivo pronunciado, por tanto, son datos no normales y asimétricos (Shapiro-Wilk = p-valúe = 0.0000); esto significa que la media aritmética es mayor que la mediana y la moda en los tres primeros casos ( $Mo < Me < \bar{x}$ ), mientras que en los dos siguientes casos la media aritmética es menor que la mediana y la moda ( $\bar{x} < Me < Mo$ ) (Mason et al., 2002). El otro estadístico de apuntalamiento denominado curtosis que mide el grado de dispersión de los datos presenta valores muy altos adoptando la forma de una curva muy pronunciada denominada leptocúrtica en todos los años.

#### 4.1.5 Impuesto a la renta aportado por las empresas del sector automotriz en Tungurahua

A continuación, se presenta en la siguiente tabla los principales estadísticos descriptivos tanto de tendencia central como de dispersión para la variable Impuesto a la Renta.

**Tabla 16**

*Indicadores descriptivos de la variable IR*

Medidas	Año 2017	Año 2018	Año 2019	Año 2020	Año 2021
<b>Media</b>	138.791,94	190.922,64	135.130,23	45.706,40	162.134,80
<b>Error típico</b>	105.248,36	97.798,99	64.379,12	24.227,48	89.831,72
<b>Mediana</b>	13.003,20	5.439,40	0,00	0,00	0,00
<b>Desviación estándar</b>	526.241,81	488.994,96	321.895,59	121.137,38	411.660,67
<b>Curtosis</b>	24,19	12,44	4,92	10,89	13,23
<b>Coefficiente de asimetría</b>	4,89	3,41	2,46	3,24	3,48
<b>Rango</b>	2.646.510,43	2.196.049,31	114.6215,22	526.142,58	1.791.627,89
<b>Mínimo</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00
<b>Máximo</b>	2.646.510,43	2.196.049,31	114.6215,22	526.142,58	1.791.627,89
<b>Suma</b>	3.469.798,62	4.773.066,05	3.378.255,66	1.142.660,12	3.404.830,72
<b>Cuenta</b>	25	25	25	25	21

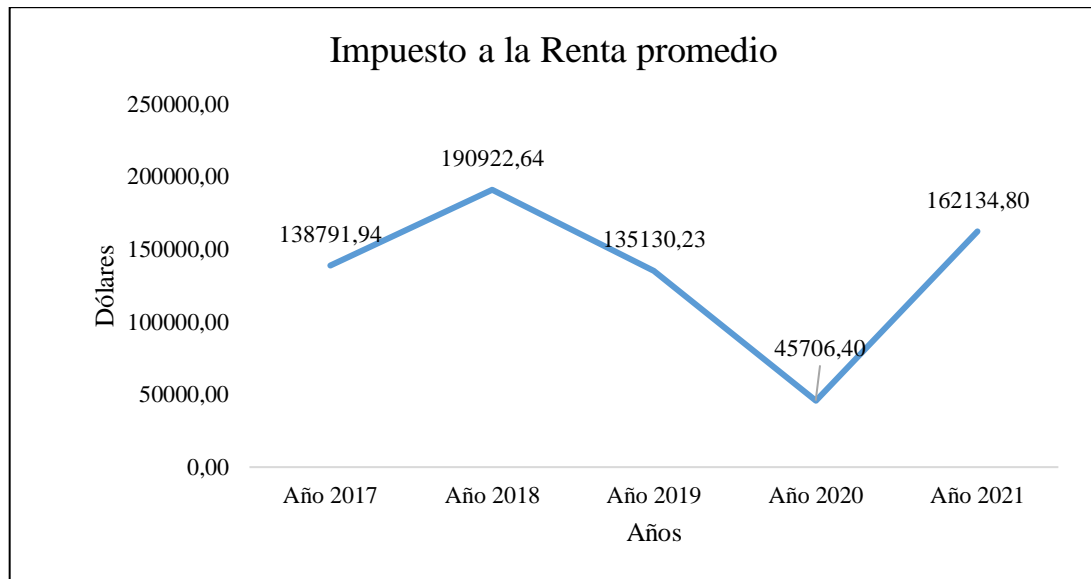


*Nota.* Principales datos descriptivos de la variable “Impuesto a la Renta” del sector automotriz de Tungurahua entre los años 2017-2021.

En la figura que se presenta a continuación, es fácil determinar que en el año 2018 aportó en gran medida al Estado. Por otro lado, en el año 2020 se observó una abismal decaída con respecto a la aportación brindada por las empresas. Esto demuestra que la pandemia afectó directamente al Estado, pues la recaudación tributaria decayó afectando a este importante sector económico.

### **Figura 13**

*Impuesto a la Renta promedio del sector automotriz*



*Nota.* Tendencia del Impuesto a la Renta aportado del sector automotriz durante el período 2017-2021.

En un análisis más detallado con respecto a la aportación que las empresas, es una abismal dispersión entre los valores económicos aportados. Un claro ejemplo, es en el año 2017 en términos generales, el 32% de las empresas en estudio no obtuvieron valores económicos para aportar hacia el Estado. Para el año 2018 aumenta a un 44% de empresas sin aportar, para el año 2019 al igual que el año anterior, no obtuvieron valores para la aportación de IR y esta incrementó a un 64%. Finalmente, y como es de esperarse que por la situación que atravesaba el país por el virus, fue en aumento las empresas que

obtuvieron valores a aportar de este impuesto, siendo el 72% para el año 2020 y del 48% en el 2021 de la población en estudio de esta investigación. En este último año se reduce el porcentaje puesto que no se cuenta con información de 4 empresas y no se conoce si aportó o no en este período.

Por otro lado, en el otro extremo con valores diametralmente opuestos y ocupando el primer lugar en forma consecutiva durante los años 2017, 2018, 2020 y 2021 estuvo la empresa Ambacar (Emp01) con aproximadamente 3 millones de dólares en los dos primeros años y en los dos siguientes con cerca de un millón y dos millones respectivamente. Para el año 2019 ocupó este lugar la empresa Importadora Alvarado (Emp05) con poco más un millón de dólares de aportación.

Desde el punto de vista de la forma de los datos, en todos los años la simetría tiene un sesgo positivo pronunciado, por tanto, son datos no normales y asimétricos (Shapiro-Wilk = p-valúe = 0.0000); esto significa además que la media aritmética es mayor que la mediana y la moda en todos los casos ( $Mo < Me < \bar{x}$ ) (Mason et al., 2002). El otro estadístico de apuntalamiento denominado curtosis que mide el grado de dispersión de los datos presenta valores muy altos adoptando la forma de una curva muy pronunciada denominada leptocúrtica en todos los años.

#### **4.1.6 Análisis comparativo de ratios entre empresas, impuesto a la renta y años**

##### **Año 2017**

Tomando como referencia a la empresa Ambacar (Emp01) siendo la mayor aportante, en proporción a las demás, se muestra a las empresas con menor aportación como: Automotores Carlos Larrea (Emp04) y Vehysa (Emp17), donde Ambacar aporta con 644.48 y 325.43 veces más Impuesto a la Renta que las empresas antes mencionadas. Sin embargo, con valores de aportación muy cercano a la empresa en referencia, se encuentran: Importadora Alvarado Vásconez (Emp05) y Corporación Automotriz Alvarado (Emp10) con proporciones de 11.22 y 12.03 veces, es decir, Ambacar sigue

siendo el mayor aportante del Impuesto a la Renta. Para una mejor comprensión de los ratios revisar el anexo B1.

### **Año 2018**

Tomando como referencia de nuevo a la empresa Ambacar (Emp01) por la misma razón en cuestión de aportación y proporción, se muestra a las empresas con menor aportación como: Automotores Carlos Larrea (Emp04) y Impofreico (Emp18), donde Ambacar aporta con 403.73 y 1290.37 veces más Impuesto a la Renta que las empresas antes mencionadas. Por otro lado, con valores de aportación muy cercano a la empresa en referencia, se encuentran: Ciudad del Auto CIAUTO (Emp02) e Importadora Alvarado Vásconez (Emp05) con proporciones de 1.97 y 4.12 veces, es decir, Ambacar sigue siendo el mayor aportante del Impuesto a la Renta. Para una mejor comprensión de los ratios revisar el anexo B2.

### **Año 2019**

En este año se tomó como referencia a la empresa Importadora Alvarado Vásconez (Emp05) y en cuestión de aportación y proporción, se muestra a las empresas con menor aportación como: Impofreico (Emp18) y Pico Sánchez (Emp22), donde Importadora Alvarado Vásconez aporta con 2770.38 y 501.85 veces más Impuesto a la Renta que las empresas antes mencionadas. Por otro lado, con valores de aportación muy cercano a la empresa en referencia, se encuentran: Ambacar (Emp01) y Ciudad del Auto CIAUTO (Emp02) con proporciones de 1.43 y 1.22 veces, es decir, Importadora Alvarado Vásconez se convierte en el mayor aportante del Impuesto a la Renta en este año. Para una mejor comprensión de los ratios revisar el anexo B3.

### **Año 2020**

Nuevamente como referencia la empresa Ambacar (Emp01) se presenta en proporción de número de veces en comparación con las demás empresas y se muestra a las empresas con menor aportación como: Rectima Industry (Emp17) y Mitsuandina (Emp25), donde Ambacar aporta con 67.63 y 90.91 veces más Impuesto a la Renta que las empresas antes

mencionadas. Por otro lado, con valores de aportación muy cercano a la empresa en referencia, se encuentran: Automekano (Emp03) e Importadora Alvarado Vásconez (Emp05) con proporciones de 2.95 y 1.78 veces, es decir, Ambacar se mantiene en el puesto de mayor aportante del Impuesto a la Renta. Para una mejor comprensión de los ratios revisar el anexo B4.

### **Año 2021**

En este año en proporción de la empresa de referencia Ambacar (Emp01) se muestra a las empresas con menor aportación como: Pico Sánchez (Emp22) y Jursaparts (Emp23), donde Ambacar aporta con 314.52 y 177.73 veces más Impuesto a la Renta que las empresas antes mencionadas. Por otro lado, con valores de aportación muy cercano a la empresa en referencia, se encuentran: Importadora Alvarado Vásconez (Emp05) y Vehicentro Vehículos y Camiones Centro Sierra (Emp09) con proporciones de 2.90 y 3.69 veces, es decir, Ambacar sigue en el puesto de mayor aportante del Impuesto a la Renta. Para una mejor comprensión de los ratios revisar el anexo B5.

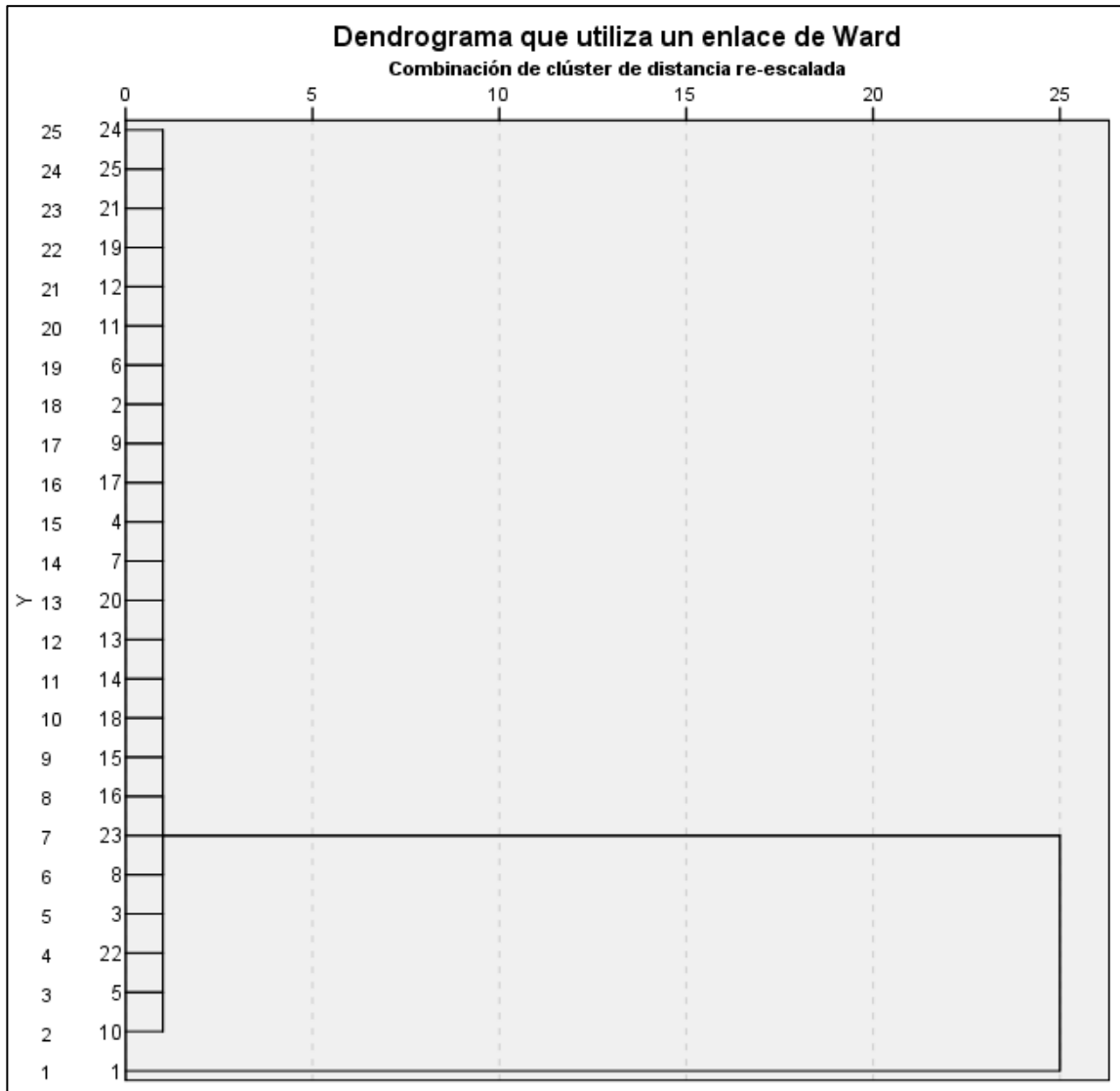
#### **4.1.7 Análisis de conglomerados**

Para el análisis de los conglomerados que se realizó durante los cinco años de estudio, se tomó en cuenta para la formación de los clusters del método de Ward y las distancias euclídeas al cuadrado con la distancia re-escalada en 5.

De este modo, dada las condiciones de la magnitud del aporte del Impuesto a la Renta en el año 2017 que hace la empresa Ambacar (Emp01) se ubique en un grupo independiente, dejando a las 24 empresas en un solo bloque puesto que, todas pagan un valor parecido. Es decir, el cluster 1 conformado por las 24 empresas con respecto al pago del Impuesto a la Renta presenta cierta similitud. Así como se muestra en la figura siguiente:

**Figura 14**

*Clusters del IR 2017 del sector automotriz en Tungurahua*



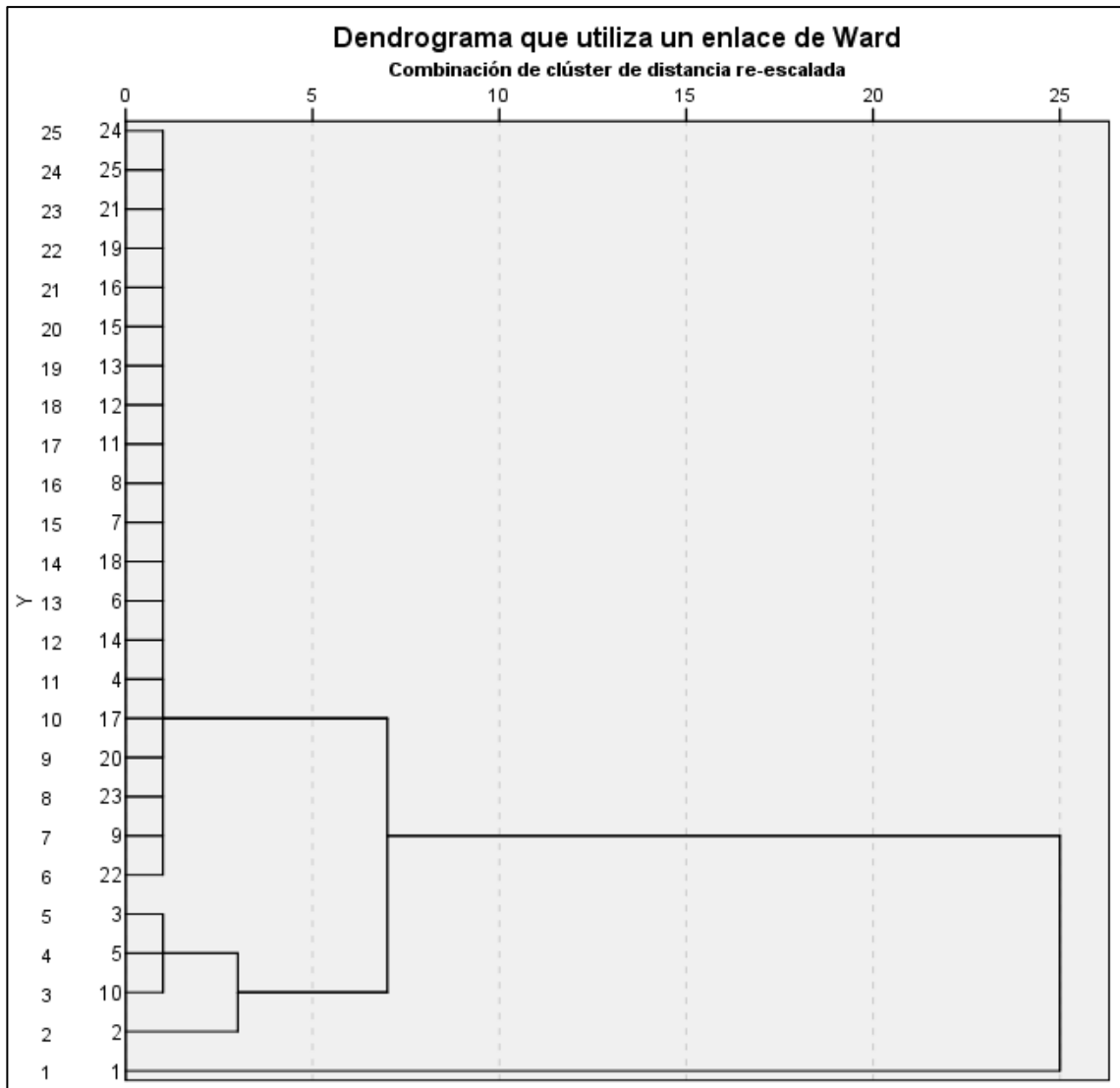
*Nota.* La figura muestra los Clusters formados del IR 2017 del sector automotriz en Tungurahua.

Durante el año 2018 en la figura 15 presentó tres clusters, donde nuevamente la empresa 1 forma uno solo muy aparte de los demás, el segundo cluster se encuentra conformado por cuatro empresas (Emp02, Emp10, Emp05, Emp03) y el ultimo cluster formado con un número mayor de empresas (20 empresas) se encuentra muy aparte de los dos

anteriores. Es decir, cada cluster es diferente de cada uno con respecto al aporte del Impuesto a la Renta, los mismos que se agrupan según ciertos valores de similitud.

**Figura 15**

*Clusters del IR 2018 del sector automotriz en Tungurahua*



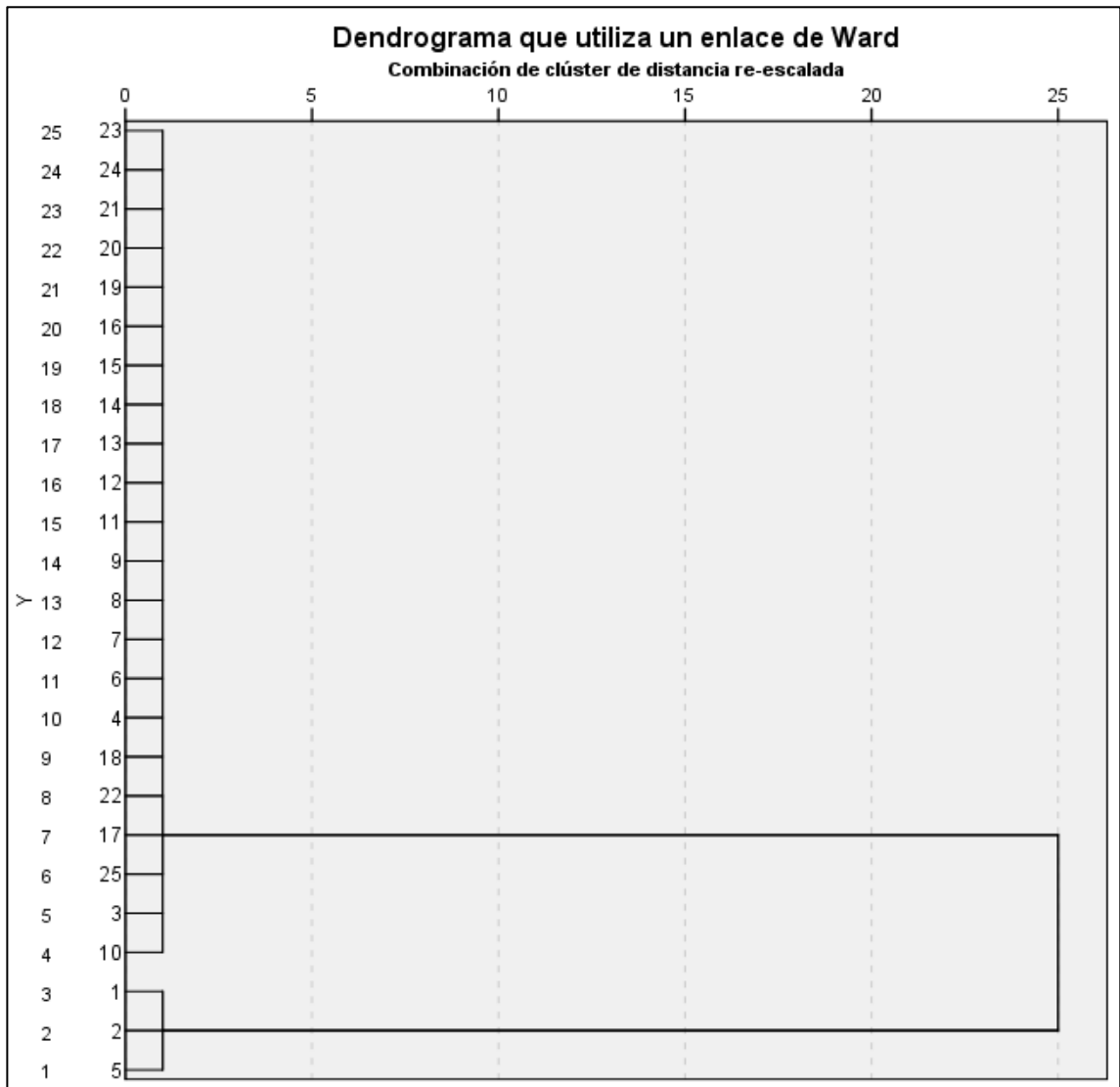
*Nota.* La figura muestra los Clusters formados del IR 2018 del sector automotriz en Tungurahua.

Las empresas analizadas del sector automotriz durante el año 2019 muestran dos clústers en la figura 16, donde la empresa Ambacar (Emp01) se agrupa con dos empresas más, las

que son: Ciauto (Emp02) e Importadora Alvarado (Emp05) formando un solo clúster y el segundo clúster se conforma de 22 empresas. Cada clúster formando de manera homogénea con respecto al aporte del Impuesto a la Renta.

**Figura 16**

*Clusters del IR 2019 del sector automotriz en Tungurahua*

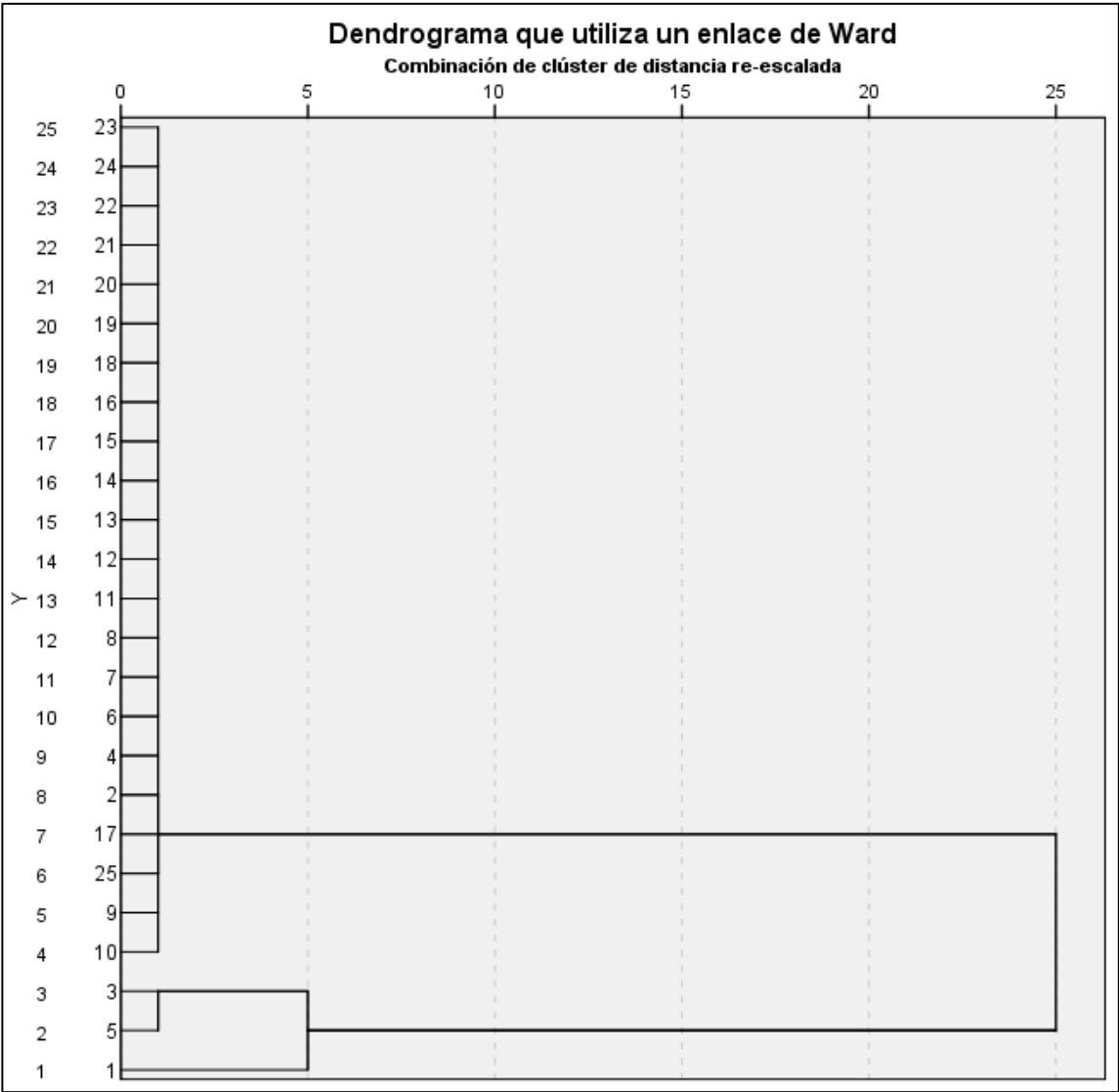


*Nota.* La figura muestra los Clusters formados del IR 2019 del sector automotriz en Tungurahua.

Nuevamente, en el año 2020 la empresa Ambacar forma un solo clúster muy alejado de los demás. Sin embargo, un grupo mínimo de dos empresas conforman un clúster muy aparte del tercero, pues el último clúster se encuentra conformado por 22 empresas. Todas estas forman diferentes clústers con una similitud que se refiere al aporte que tengan en el presente año. Para mejor entendimiento se presenta la siguiente figura:

**Figura 17**

*Clusters del IR 2020 del sector automotriz en Tungurahua*



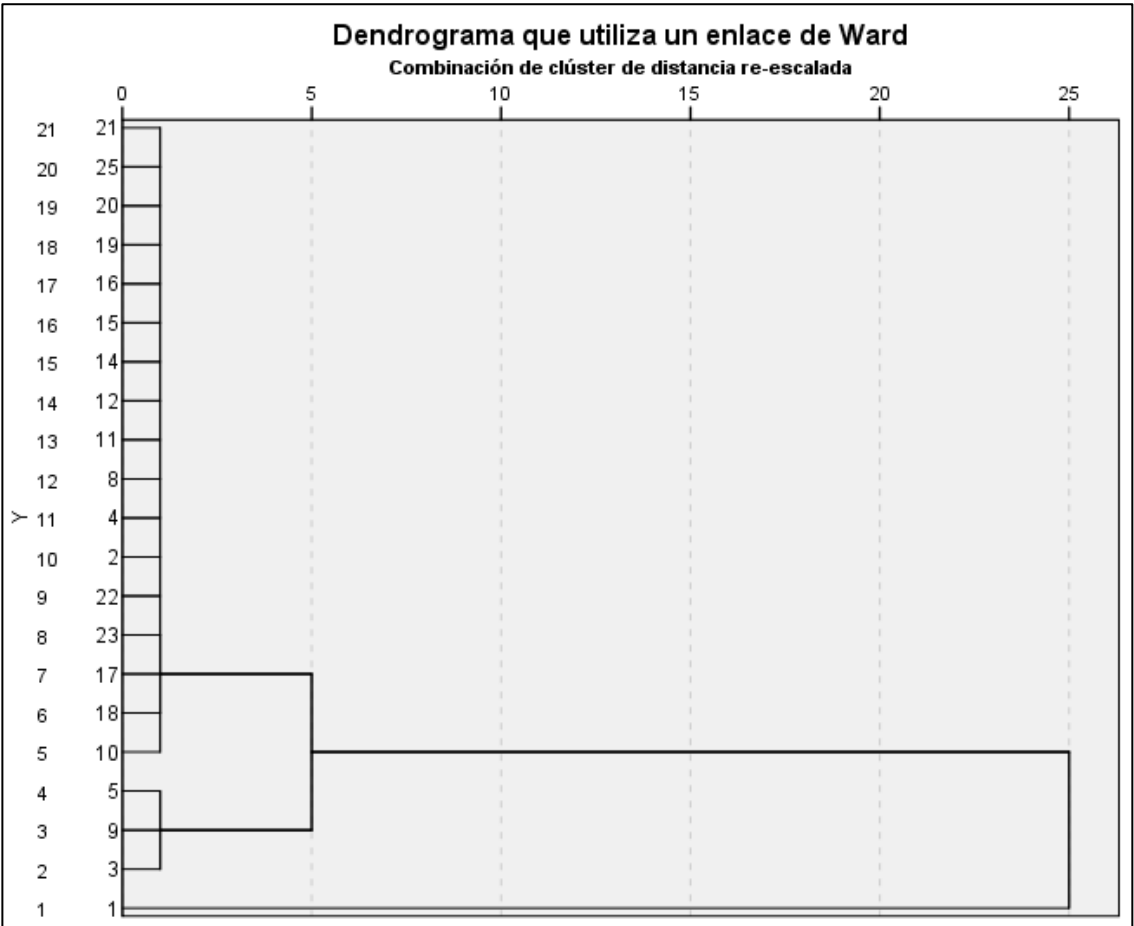
*Nota.* La figura muestra los Clusters formados del IR 2020 del sector automotriz en Tungurahua.



Por último, en el año 2021 al no disponer con información de todas las 25 empresas se procedió a trabajar con 21 empresas. Al igual que los análisis anteriores, en este año la empresa Ambacar forma un clúster muy aparte de los demás, sin embargo, cuenta con un segundo clúster formado por tres empresas con valores aportados similares. Y un grupo de 17 empresas forman un clúster diferente a los dos anteriores, pero con una similitud en el pago entre este gran número de empresas durante este año, así como se muestra en la figura 18.

**Figura 18**

*Clusters del IR 2021 del sector automotriz en Tungurahua*

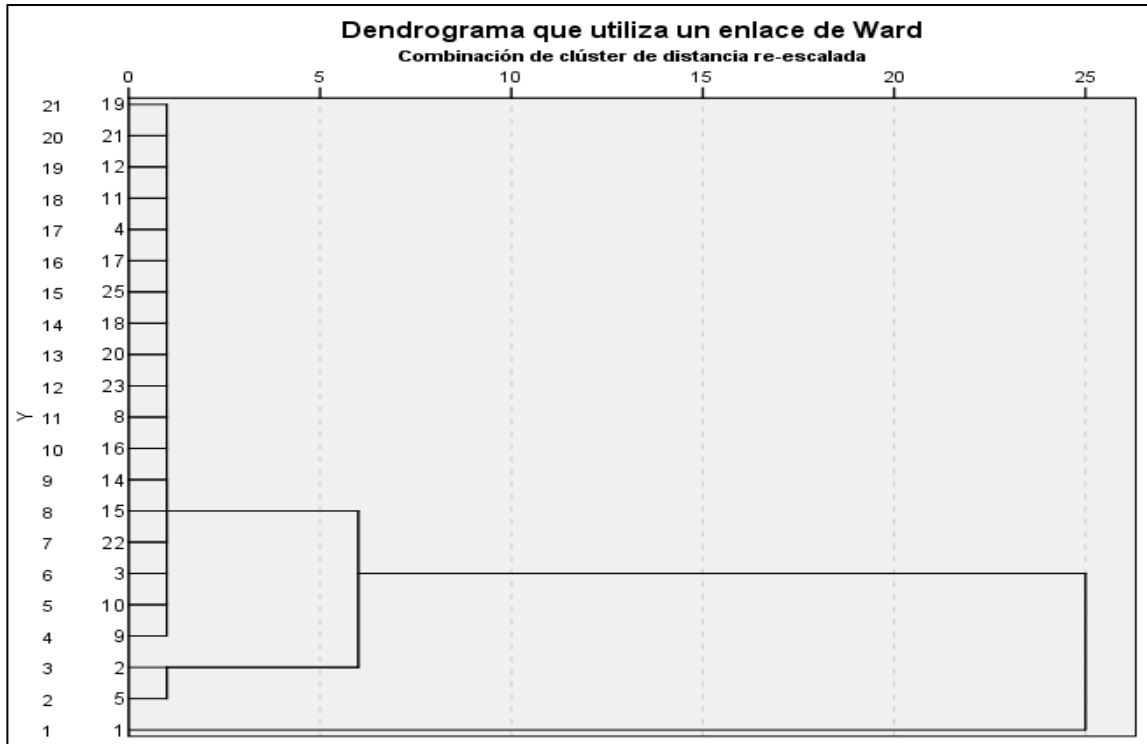


*Nota.* La figura muestra los Clusters formados del IR 2021 del sector automotriz en Tungurahua.

Para tener una visión panorámica de lo que ha significado el aporte fiscal del Impuesto a la Renta del sector automotriz de Tungurahua durante el período investigado (2017-2021), se nota claramente que ha habido variaciones entre los años consecutivos, siendo el 2020 el año de menor aportación por las condiciones sanitarias a nivel mundial. Esta información se evidencia en la figura 19 en forma de clústers y en la figura 20 en un gráfico de barras.

**Figura 19**

*Clusters del IR 2017-2021 del sector automotriz en Tungurahua*

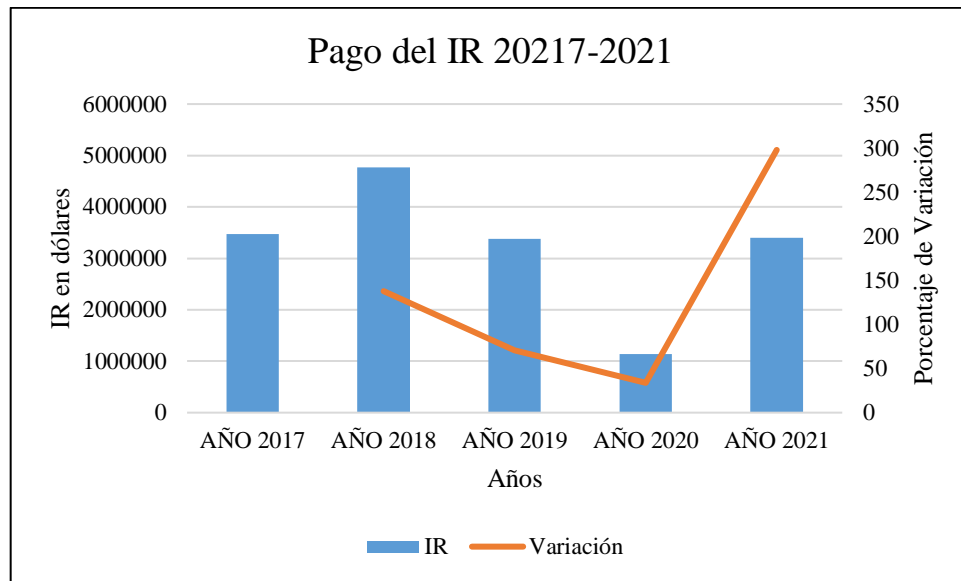


*Nota.* La figura muestra los Clusters formados del IR desde el años 2017 al 2021 del sector automotriz en Tungurahua.

Finalmente, en la figura 20 se mostró graficamente que durante estos cinco años analizados, en el año 2020 tuvo un declive con respecto al aporte que tuvieron las empresas analizadas, pues, presentó un porcentaje de variacion muy notorio a comparacion de los otros años.

**Figura 20**

*Aportación IR 2017-2021 del sector automotriz en Tungurahua*



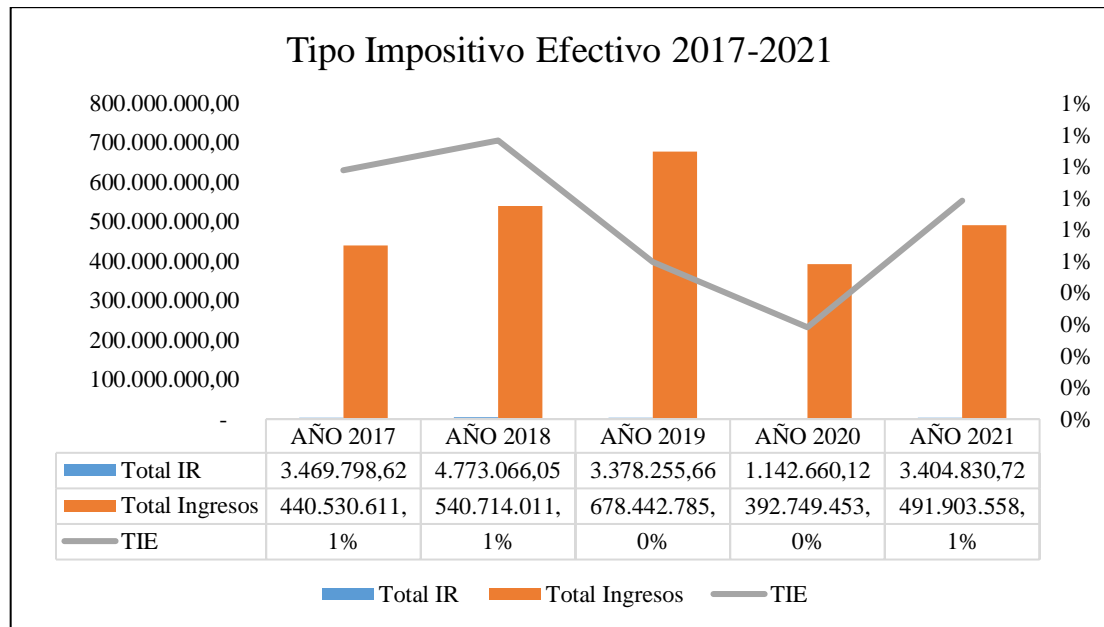
*Nota.* La figura muestra la aportación del IR desde el años 2017 al 2021 del sector automotriz en Tungurahua en dolares y en porcentajes de variación.

#### **4.1.8 Análisis del tipo impositivo efectivo (TIE)**

A continuación, se presenta en la siguiente figura el TIE que se lo determina del Impuesto a la Renta dividido para el ingreso total del contribuyente y así se pudo identificar la carga fiscal global de estas empresas. En este caso, se lo analizó del total de año con año durante los cinco años en estudio.

**Figura 21**

*Tipo Impositivo Efectivo 2017-2021 del sector automotriz en Tungurahua*



*Nota.* La figura muestra el Tipo Impositivo Efectivo correspondiente a la aportación del total del pago del IR para los ingresos totales desde el año 2017 al 2021 del sector automotriz en Tungurahua en dolares y en porcentaje correspondiente al TIE.

#### 4.2 Fundamentación de las preguntas de investigación

Para fundamentar las dos primeras preguntas de investigación plantadas en el proyecto que son:

- **¿Cuál ha sido la aportación fiscal del Impuesto a la Renta de las empresas más grandes del sector automotriz de Tungurahua, en el período 2017-2021?**
- **¿Es posible explicar la importancia de la aportación fiscal del Impuesto a la Renta del sector automotriz en Tungurahua, en el período 2017-2021?**

Se dedujo que las 24 empresas del sector automotriz de Tungurahua durante el período 2017-2021 han aportado un monto de \$16168611,17 cuya distribución por años se refleja en la tabla siguiente:

**Tabla 17***Aportación de IR a nivel nacional y de Tungurahua 2017-2021*

<b>Año/porcentaje</b>	<b>IR-Sector automotriz</b>	<b>IR-Tungurahua</b>	<b>IR-Ecuador</b>
<b>2017</b>	3.469.798,62	9.544.620	991.444.297
<b>%</b>		36,35	0,35
<b>2018</b>	4.773.066,05	14.542.526	1.808.328.033
<b>%</b>		32,82	0,26
<b>2019</b>	3.378.255,66	19.222.799	1.203.035.794
<b>%</b>		17,57	0,28
<b>2020</b>	1.142.660,12	16.466.944	1.076.522.641
<b>%</b>		6,94	0,11
<b>2021</b>	3.404.830,72	8.021.572	558.730.407
		42,45	0,61

*Nota.* Aportación del Impuesto a la Renta representado a nivel nacional y de Tungurahua de los cinco años de estudio.

De este modo, convirtiendo estos valores recaudados por estas empresas en relación porcentual con el total del Impuesto a la Renta global obtenido en Tungurahua y a nivel nacional de Ecuador se obtuvo lo siguiente:

**Tabla 18***Aportación del IR porcentual del sector automotriz a nivel de Ecuador y de Tungurahua*

<b>Años</b>	<b>%-Tung.</b>	<b>%-Ecuad.</b>
<b>2017</b>	36,35	0,35
<b>2018</b>	32,82	0,26
<b>2019</b>	17,57	0,28
<b>2020</b>	6,94	0,11
<b>2021</b>	42,45	0,61

*Nota.* La tabla muestra información porcentual de la aportación del IR del sector automotriz a nivel nacional y de Tungurahua 2017- 2021

Es importante recalcar que la aportación de las empresas automotrices en estudio en comparación entre Tungurahua y Ecuador es que es mayor el porcentaje de aportación en el primero con un promedio de 27.23 y de 0.32 correspondientemente. Entonces, si es posible explicar la importancia de la aportación fiscal del Impuesto a la Renta del sector automotriz en Tungurahua durante los cinco años de estudio. Puesto que, este sector

económico fue considerado importante en esta provincia siendo aportante con poco más de una cuarta parte al Estado con el pago del Impuesto a la Renta.

**Por medio de la información obtenida de la aportación fiscal del Impuesto a la Renta en el sector automotriz en Tungurahua, en el período 2017-2021, ¿Se puede realizar un análisis por conglomerados?**

Si. Porque la información disponible en la institución de control permitió organizar y clasificar a las empresas del sector automotriz de Tungurahua en función del pago del Impuesto a la Renta por año como se detalló en el análisis previo.

## CAPÍTULO V

### CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

#### 5.1 Conclusiones

Una vez finalizado el trabajo investigativo la autora arriba a las siguientes conclusiones:

- Con un análisis pormenorizado, producto de la revisión de los datos financieros de las 25 empresas más importantes del sector automotriz. Se ha logrado caracterizar cada una de ellas con sus variaciones respectivas año con año (Anexo A1,A2,A3 Y A4) y determinar la aportación fiscal a través del Impuesto a la Renta evidenciándose que es un grupo económico que tiene alta incidencia en la recaudación de tributos a nivel provincial. Su aporte representa el 27,23% en Tungurahua y a nivel nacional el 0,32%.
- La información proporcionada por la Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros del sector automotriz de Tungurahua permitió visualizar, de manera panorámica, el nivel de aportación entre las empresas configurándose de esta manera en pequeñas, medianas y grandes aportantes. Lo que evidencia las grandes asimetrías en montos y porcentajes de contribución al Estado nacional. Hay empresas que aportan un valor mínimo, por ejemplo, Impofreico con tan solo \$413,74 en el año 2019, mientras que Ambacar que en el año 2017 llegó a aportar un valor de \$2.646.510,43.
- Si se usara un criterio para clasificar a las empresas más grandes conforme a su aportación del Impuestos a la Renta este grupo estaría conformado por: Ambacar (Emp01), Ciauto (Emp02), Automekano (Emp03), Importadora Alvarado (Emp05) y Vehicentro Vehículos y Camiones Centro Sierra (Emp09). Asimismo, las cinco empresas más pequeñas que no cuentan con ningún aporte fueron: Ambandine (Emp11), Cauchosierra (Emp12), Llantasierra (Emp19), Ambatol (Emp21) y Ecuatoriana de Motores (Emp24); esta clasificación es relativa y dependerá de factores

internos y externos para que su actividad económica crezca y por tanto el impuesto también.

- Usando la técnica de clasificación multivariante mediante análisis jerárquicos que implican el uso del método de Ward y las distancias euclídeas al cuadrado se conformó clústers o conglomerados para cada año estudiado donde se evidencia agrupaciones en función de características similares o diferentes relacionadas con la aportación del Impuesto a la Renta.

## **5.2 Limitaciones del estudio**

La principal limitación de estudio durante el desarrollo de este proyecto fue la obtención de información de las empresas, porque al extraer los datos de la Superintendencia de Compañías Valores y Seguros, cuatro de ellas no presentaron la información financiera hasta la fecha de cierre de esta investigación, (junio 2022) estas empresas fueron:

- Centralcar (Emp06)
- Autos y Servicios de la Sierra AUTOSIERRA (Emp07)
- Vehysa (Emp13)
- Ecuatoriana de Motores MOTOREC (Emp24)

Sin embargo, de los años 2017-2020 se procedió a trabajar con las 25 empresas previamente seleccionadas y solo en el año 2021 se trabajó con 21 empresas posibilitando el estudio, análisis y finalización del proyecto.

## **5.3 Futuras temáticas de investigación**

Por medio de este trabajo investigativo y observando que existen varias empresas sin aportar, es importante analizar que las fuentes de ingresos para el Estado ecuatoriano no se enfoquen únicamente en la recaudación del Impuesto a la Renta. Pues, como es en este caso, el sector automotriz a nivel nacional no representa de manera significativa la aportación de Impuesto a la Renta. Sería relevante analizar el entorno e identificar cuáles serían las razones por las cuales existen sectores económicos sin aportación y conocer la causa de que los sujetos pasivos evadan impuestos.



## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- AEADE. (2018). Anuario 2018. *AEADE*, 1–100.
- Arias, F. (2012). *El Proyecto de Investigación* (Sexta). Editorial Episteme.
- Código Tributario, Lexis Finder 1 (2018).  
[https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-09/Codigo Tributario.pdf](https://www.gob.ec/sites/default/files/regulations/2018-09/Codigo%20Tributario.pdf)
- Ley de régimen tributario interno, 1 (2021).
- Constitución de la República del Ecuador, 1 (2008).  
<https://doi.org/10.1075/ttwia.40.16bee>
- Baena Paz, G. (2017). *Metodología de la Investigación* (Segunda).
- Ballesteros Pérez, M. E. (2014). *Análisis de la recaudación del Impuesto a la Renta por Sectores Económicos 2007 - 2012*.  
[http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/5227/1/Ballesteros María Eugenia.pdf](http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/5227/1/Ballesteros%20María%20Eugenia.pdf)
- Banco Central del Ecuador. (s.f.). *Cuentas Nacionales Trimestrales*.  
[https://contenido.bce.fin.ec/documentos/Administracion/bi\\_menuCNTdef.html](https://contenido.bce.fin.ec/documentos/Administracion/bi_menuCNTdef.html)
- Bernal Torres, C. A. (2010). *Metodología de la Investigación* (O. Fernández Palma, Ed.; Tercera Ed). Pearson.
- Calle Oleas, R. B., Malla Alvarado, F. Y., Lalangui Lima, M. S., & Guamán Gonzáles, F. G. (2017). El impuesto a la renta y su evolución en los últimos años en Ecuador. *Revista Arjé*, 11(21), 155–163. <http://www.arje.bc.uc.edu.ve/arj21/art10.pdf>
- Calle Oleas, R. B., Malla Alvarado, F. Y., Lalangui Lima, M. S., & Guamán González, F. G. (2017). El impuesto a la renta y su evolución en los últimos años en Ecuador. *Revista Arjé*, 11(21), 155–163.
- Capa Benítez, L. B., García Saltos, M. B., Crespo Hurtado, E., Palmero Urquiza, D. E., López Fernández, R., Crespo Borges, T., Franco Fadul, M. del C., & Fadul Franco, J. S. (2017). *Análisis Exploratorio de datos con SPSS* (Universo Sur).
- Carrillo, D. (2009). Diagnóstico del Sector Automotriz. *Instituto Nacional de Estadísticas y Censos*, 1–16.
- Centrángolo, O., & Gómez Sabaini, J. C. (2007). *La tributación directa en América Latina y los desafíos a la imposición sobre la renta*.

- Cifuentes Suárez, V. H., & Moreno Gavilanes, K. A. (2021). Inversión en publicidad: Un análisis de los ingresos del sector automotriz en la provincia de Tungurahua. *Revista de La Universidad Del Azuay*, 8, 96–121.  
<https://doi.org/https://doi.org/10.33324/udaakadem.vi8.439>
- Espinosa, L. (2018). Políticas tributarias y redistributivas en la historia estatal del Ecuador. *Servicio de Rentas Internas*, 83–103.
- Espinosa Sepúlveda, J. (2014). Los sistemas de impuesto a la renta de América Latina y los convenios de doble imposición vigentes. *Derecho PUCP*, núm. 72, 203–222.
- Garzón Campos, M. A., Ahmed Radwan, A. R., & Peñaherrera Melo, J. M. (2018). El sistema tributario y su impacto en la Economía Popular y Solidaria en el Ecuador. *Uniandes Episteme*, 5(1), 38–53.
- Hernández Sampieri, R., Fernández Collado, C., & Baptista Lucio, M. del P. (2014). *Metodología de la Investigación* (Sexta). McGraw-Hill. <https://www.uca.ac.cr/wp-content/uploads/2017/10/Investigacion.pdf>
- Jiménez, J. P. (2015). *Desigualdad, concentración del ingreso y tributación sobre las altas rentas en América Latina*. <https://doi.org/10.18356/9abfca99-es>
- Jiménez, J. P., Gómez Sabaini, J. C., & Podestá, A. (2010). Evasión y equidad en América Latina. In *Cepal*.
- La Hora. (2019). *Sector Automotriz: 6 años de ventas decrecientes*. 1–36.
- La Hora. (2022, January 10). *Sector automotriz creció 40% en 2021*. 1–16.
- López Roldán, P., & Fachelli, S. (2015). *Metodología de la investigación social cuantitativa* (Primera, Vol. 2). Creative Commons.
- Mac Kinney, R. A. (2010). La justicia fiscal en el marco de la teoría de la justicia como equidad de John Rawls. La tributación ¿carga, obligación o donación? *Dilemata*, 2(4), 101–115.
- Maldonado, H. (2005). *El Régimen Tributario – Generalidades*. Derecho Ecuador. <https://derechoecuador.com/el-reacutegimen-tributario-generalidades/>
- Mason, R., Lind, D., & Marchal, W. (2002). *Estadística para Administración y Economía* (10th ed.). Alfaomega.
- Mayorga, M., & Muñoz, E. (2000). La técnica de datos de panel una guía para su uso e interpretación. *Banco Central de Costa Rica*, 5, 18.

- [https://repositorioinvestigaciones.bccr.fi.cr/bitstream/handle/20.500.12506/208/200\\_Tecnica\\_datos\\_panel\\_una\\_guia\\_para\\_su\\_uso\\_e\\_interpretacion.pdf?sequence=1](https://repositorioinvestigaciones.bccr.fi.cr/bitstream/handle/20.500.12506/208/200_Tecnica_datos_panel_una_guia_para_su_uso_e_interpretacion.pdf?sequence=1)
- Mejía Flores, G. O., Pino Jordán, R., & Parrales Choez, C. G. (2019). Políticas tributarias y la evasión fiscal en la República del Ecuador. Aproximación a un modelo teórico. *Revista Venezolana de Gerencia*, 88.
- <https://doi.org/10.37960/revista.v24i88.30169>
- Ocampo, H. P. (2017). La presión fiscal en América Latina: una descripción de sus componentes y factores. *Centro de Estudios Fiscales SRI*, 45, 1–15.
- Paz, J., & Miño, C. (2016). Historia y Mito: Los Impuestos en la Historia Del Ecuador. *Boletín Taller de Historia Económica*, 1–27.
- Pérez de Dávila, T. (2007). *La institucionalización del Servicio de Rentas Internas: proyecciones y perspectivas*. 11–37. <https://www.sri.gob.ec/o/sri-portlet-biblioteca-alfresco-internet/descargar/dcd6d2d8-df69-4c59-8941-8471b26bc180/F1.1.pdf>
- Pérez Jiménez, L. I., Villegas Yagual, F. E., & Icaza Rivera, D. (2018). Los tributos en el Ecuador de personas naturales. *Sathiri*, 7, 23–32.
- <https://doi.org/10.32645/13906925.321>
- Pérez López, C. (2004). *Técnicas de análisis multivariante de datos* (I. Capella, Ed.). Pearson Prentice Hall.
- Pizha Bermeo, E., Ayaviri Nina, V., & Sánchez Cuesta, P. (2017). Las políticas tributarias en el crecimiento económico de Ecuador, 2000-2015. *INNOVA Research Journal*, 2(8), 10–29.
- Pro Ecuador. (2018). *Perfil automotriz Del Ecuador*.
- [https://es.slideshare.net/Gisella2252/perfil-automotriz-del-ecuador#:~:text=Gratis-Perfil automotriz Del Ecuador,-1. ANÁLISIS SECTORIAL](https://es.slideshare.net/Gisella2252/perfil-automotriz-del-ecuador#:~:text=Gratis-Perfil%20automotriz%20Del%20Ecuador,-1.%20AN%C3%81LISIS%20SECTORIAL)
- Quinde Rosales, V., Vera Lucio, N., Ordeñana Proaño, A., & Silvera Tumbaco, C. (2021). El Sector Automotriz en Ecuador: Antecedentes, situación actual y perspectivas. *Universidad Ciencia y Tecnología*, 25(109), 18–23.
- <https://doi.org/10.47460/uct.v25i109.443>
- Quispe, G., Arellano, O., Negrete, O., Rodríguez, E., & Vélez, K. (2020). La cultura tributaria y su efecto en la evasión fiscal en Ecuador. *Revista Espacios*, 41(29), 153–171.

- Rossignolo, D. (2012). Estimación de la recaudación potencial del impuesto a la renta en América Latina. *Cepal*, 1–80.
- Rossignolo, D., Jiménez, J. P., & Gómez Sabaini, J. C. (2012). Imposición a la renta personal y equidad en América Latina: Nuevos desafíos. *Cepal*, 1–60.
- Saltos Orrala, M. Á. (2017). Los Principios Generales del Derecho Tributario según la Constitución de Ecuador. *Revista Empresarial*, 11(2), 61–67.  
<https://dialnet.unirioja.es/descarga/articulo/6128116.pdf>
- Servicio de Rentas Internas. (s.f.-a). *¿Qué es el SRI?* <https://www.sri.gob.ec/que-es-el-sri#:~:text=El Servicio de Rentas Internas,casi total de cultura tributaria.>
- Servicio de Rentas Internas. (s.f.-b). *¿Qué es el SRI?*
- Servicio de Rentas Internas. (2020). *Impuesto a la Renta*.  
<https://www.sri.gob.ec/impuesto-renta>
- Sevilla Arias, A. (2021). *Producto Interior Bruto (PIB)*.  
<https://economipedia.com/definiciones/producto-interior-bruto-pib.html>
- Silva Barrera, L. (s.f.). *Impuestos Directos e Indirectos*. <https://disacya.com/impuestos-directos-e-indirectos/>
- SRI. (2019). *Fichas Metodológicas de indicadores*.
- Vargas Da Cruz, M. J., Rolim Cássio, F. C., & Vampré Homsy, G. (2007). Aplicación del modelo de datos en paneles en la identificación de los principales determinantes del turismo internacional. *Estudios y Perspectivas En Turismo*, 16(4), 436–457.

## ANEXOS

### Anexo A1 matriz de ingresos

Cod	Nombre de la compañía	Total Ingresos				
		Total Año 2017	Total Año 2018	Total Año 2019	Total Año 2020	Total Año 2021
<b>Emp01</b>	Ambacar	\$ 143.052.388,00	\$ 183.009.331,00	\$ 170.749.788,00	\$ 113.705.178,00	\$ 173.685.750,00
<b>Emp02</b>	Ciudad del Auto CIAUTO	\$ 76.264.172,90	\$ 70.681.554,60	\$ 74.886.829,60	\$ 58.323.711,70	\$ 63.309.582,10
<b>Emp03</b>	Automekano	\$ 13.723.011,10	\$ 41.643.167,80	\$ 61.414.258,90	\$ 56.652.841,90	\$ 92.532.645,30
<b>Emp04</b>	Automotores Carlos Larrea T.	\$ 29.468.871,80	\$ 34.285.613,10	\$ 31.139.862,80	\$ 18.063.396,00	\$ 29.369.699,70
<b>Emp05</b>	Importadora Alvarado Vásquez	\$ 27.332.355,50	\$ 30.522.583,50	\$ 176.274.024,00	\$ 22.902.726,00	\$ 26.745.746,80
<b>Emp06</b>	Centralcar	\$ 17.043.295,80	\$ 23.043.766,10	\$ 27.278.791,60	\$ 14.285.483,00	
<b>Emp07</b>	Autos y Servicios de la Sierra AUTOSIERRA	\$ 15.157.450,50	\$ 19.760.984,40	\$ 17.542.733,40	\$ 22.108.638,10	
<b>Emp08</b>	Andinamotors	\$ 16.064.691,80	\$ 19.057.719,60	\$ 14.922.297,50	\$ 8.403.943,90	\$ 10.640.081,60
<b>Emp09</b>	Vehicentro Vehículos y Camiones Centro Sierra	\$ 3.978.140,66	\$ 11.643.009,80	\$ 13.475.367,20	\$ 13.305.788,40	\$ 32.361.964,50
<b>Emp10</b>	Corporación Automotriz Alvarado	\$ 11.704.231,10	\$ 12.741.623,70	\$ 12.390.982,60	\$ 7.882.268,03	\$ 9.910.226,10
<b>Emp11</b>	Ambandine	\$ 11.163.414,10	\$ 13.858.398,70	\$ 11.971.217,70	\$ 6.258.474,61	\$ 2.068.799,12
<b>Emp12</b>	Reencauchadora de la Sierra CAUCHOSIERRA	\$ 8.893.926,32	\$ 8.752.787,38	\$ 8.347.635,52	\$ 7.130.024,37	\$ 8.537.191,19
<b>Emp13</b>	Vehysa	\$ 9.222.502,63	\$ 13.115.318,20	\$ 6.802.429,62	\$ 3.614.066,00	
<b>Emp14</b>	Comercial Cisneros Importadora KUMHO	\$ 11.688.675,80	\$ 9.590.447,85	\$ 6.750.210,49	\$ 4.771.964,37	\$ 5.762.554,96
<b>Emp15</b>	Automotores Carlos Palacios e Hijos	\$ 3.180.307,45	\$ 3.511.287,17	\$ 6.256.138,52	\$ 7.561.527,05	\$ 12.794.344,30
<b>Emp16</b>	Davmotor	\$ 7.334.516,01	\$ 9.142.044,10	\$ 6.339.043,57	\$ 2.378.664,80	\$ 2.479.711,05
<b>Emp17</b>	Rectima Industry	\$ 3.522.494,31	\$ 3.905.235,83	\$ 4.578.319,81	\$ 4.240.228,89	\$ 6.055.818,56
<b>Emp18</b>	Impofreico	\$ 4.238.320,86	\$ 4.701.882,95	\$ 4.057.698,96	\$ 3.179.219,58	\$ 4.054.836,74
<b>Emp19</b>	Llantas y Servicios de la Sierra LLANTASIERRA	\$ 7.446.952,39	\$ 6.282.217,34	\$ 3.889.574,35	\$ 950.555,67	\$ 45.925,78
<b>Emp20</b>	Maxco	\$ 2.653.211,68	\$ 3.972.030,89	\$ 3.715.017,75	\$ 2.329.637,59	\$ 4.043.080,34
<b>Emp21</b>	Ambatol	\$ 3.081.757,67	\$ 3.453.759,88	\$ 3.095.926,23	\$ 2.230.413,58	\$ 2.765.715,47
<b>Emp22</b>	Pico Sánchez	\$ 5.077.387,67	\$ 4.774.504,97	\$ 3.160.990,23	\$ 2.133.122,47	\$ 1.474.260,79
<b>Emp23</b>	Jursaparts	\$ 2.764.507,86	\$ 3.041.459,10	\$ 2.964.389,43	\$ 1.716.692,26	\$ 2.080.921,25
<b>Emp24</b>	Ecuatoriana de Motores MOTOREC	\$ 6.228.891,16	\$ 5.295.053,52	\$ 3.552.185,97	\$ 6.504.660,63	
<b>Emp25</b>	Mitsundina	\$ 245.136,09	\$ 928.229,58	\$ 2.887.071,33	\$ 2.116.226,19	\$ 1.184.702,56

## Anexo A2 matriz de costos y gastos

Cod	Nombre de la compañía	Total Costos y Gastos				
		Total Año 2017	Total Año 2018	Total Año 2019	Total Año 2020	Total Año 2021
<b>Emp01</b>	Ambacar	\$ 124.962.058,00	\$ 165.866.654,00	\$ 160.721.767,00	\$ 108.180.101,00	\$ 164.042.078,00
<b>Emp02</b>	Ciudad del Auto CIAUTO	\$ 59.920.037,90	\$ 58.237.837,20	\$ 63.689.178,10	\$ 50.247.525,50	\$ 58.514.663,80
<b>Emp03</b>	Automekano	\$ 12.832.761,90	\$ 38.077.631,10	\$ 58.212.915,00	\$ 53.435.106,80	\$ 87.084.175,80
<b>Emp04</b>	Automotores Carlos Larrea T.	\$ 28.547.683,60	\$ 33.625.244,50	\$ 31.024.595,40	\$ 19.282.377,20	\$ 29.343.097,90
<b>Emp05</b>	Importadora Alvarado Vásquez	\$ 24.970.511,50	\$ 27.051.245,20	\$ 28.547.513,20	\$ 20.469.092,20	\$ 22.915.374,50
<b>Emp06</b>	Centralcar	\$ 16.624.047,40	\$ 22.322.546,90	\$ 26.847.058,90	\$ 15.051.467,80	
<b>Emp07</b>	Autos y Servicios de la Sierra AUTOSIERRA	\$ 14.669.667,10	\$ 19.383.636,90	\$ 17.502.687,30	\$ 23.059.922,40	
<b>Emp08</b>	Andinamotors	\$ 15.340.972,30	\$ 18.611.620,20	\$ 14.937.430,50	\$ 8.501.307,88	\$ 10.625.067,60
<b>Emp09</b>	Vehicentro Vehículos y Camiones Centro Sierra	\$ 3.798.605,72	\$ 11.200.266,80	\$ 12.962.412,30	\$ 11.708.610,20	\$ 26.794.132,80
<b>Emp10</b>	Corporación Automotriz Alvarado	\$ 10.148.613,40	\$ 11.034.428,50	\$ 11.564.006,30	\$ 6.963.344,03	\$ 943.732,64
<b>Emp11</b>	Ambandine	\$ 11.161.983,50	\$ 13.948.496,70	\$ 12.567.649,00	\$ 6.939.832,63	\$ 2.468.100,87
<b>Emp12</b>	Reencauchadora de la Sierra CAUCHOSIERRA	\$ 8.632.396,04	\$ 8.716.610,98	\$ 8.322.122,74	\$ 7.141.021,26	\$ 8.518.695,77
<b>Emp13</b>	Vehysa	\$ 8.919.519,82	\$ 12.783.885,00	\$ 6.898.479,19	\$ 3.983.114,67	
<b>Emp14</b>	Comercial Cisneros Importadora KUMHO	\$ 10.955.770,40	\$ 9.171.771,69	\$ 6.704.512,92	\$ 4.749.098,49	\$ 5.405.069,98
<b>Emp15</b>	Automotores Carlos Palacios e Hijos	\$ 2.974.498,65	\$ 3.430.923,10	\$ 6.200.902,91	\$ 7.514.143,04	\$ 12.528.634,90
<b>Emp16</b>	Davmotor	\$ 6.877.676,67	\$ 8.807.791,83	\$ 6.334.000,00	\$ 2.352.006,99	\$ 2.420.303,26
<b>Emp17</b>	Rectima Industry	\$ 3.369.165,16	\$ 3.730.431,86	\$ 4.366.502,91	\$ 4.094.409,20	\$ 5.810.511,88
<b>Emp18</b>	Impofreico	\$ 3.611.644,76	\$ 4.122.836,37	\$ 3.764.479,73	\$ 2.981.505,69	\$ 3.626.747,80
<b>Emp19</b>	Llantas y Servicios de la Sierra LLANTASIERRA	\$ 7.459.340,46	\$ 6.753.181,56	\$ 4.160.812,41	\$ 1.141.254,67	\$ 118.893,41
<b>Emp20</b>	Maxco	\$ 2.503.930,00	\$ 3.751.013,13	\$ 3.697.042,32	\$ 2.382.873,18	\$ 3.960.827,50
<b>Emp21</b>	Ambatol	\$ 3.008.606,49	\$ 3.340.131,48	\$ 3.048.638,75	\$ 2.327.972,04	\$ 2.647.586,22
<b>Emp22</b>	Pico Sánchez	\$ 4.362.481,15	\$ 4.335.470,51	\$ 3.074.119,60	\$ 2.114.312,11	\$ 1.461.729,91
<b>Emp23</b>	Jursaparts	\$ 2.655.930,60	\$ 2.908.217,51	\$ 2.953.644,43	\$ 1.825.357,13	\$ 1.913.172,67
<b>Emp24</b>	Ecuatoriana de Motores MOTOREC	\$ 5.700.543,96	\$ 5.252.843,42	\$ 4.607.860,36	\$ 6.447.089,42	
<b>Emp25</b>	Mitsuandina	\$ 241.109,48	\$ 924.804,38	\$ 2.694.199,36	\$ 2.047.457,11	\$ 1.260.367,80

## Anexo A3 Utilidad después del IR

Cod	Nombre de la compañía	Utilidad después del Impuesto a la Renta				
		Total Año 2017	Total Año 2018	Total Año 2019	Total Año 2020	Total Año 2021
<b>Emp01</b>	Ambacar	\$ 11.996.803,80	\$ 11.147.798,10	\$ 6.329.975,43	\$ 3.374.271,64	\$ 407.348,33
<b>Emp02</b>	Ciudad del Auto CIAUTO	\$ 13.816.811,50	\$ 8.054.929,46	\$ 7.808.037,37	\$ 6.488.324,49	\$ 3.432.827,44
<b>Emp03</b>	Automekano	\$ 592.690,13	\$ -	\$ 2.051.744,54	\$ 2.038.178,47	\$-77.562.662,00
<b>Emp04</b>	Automotores Carlos Larrea T.	\$ 591.166,79	\$ 354.421,04	\$ 109.561,05	\$-1.218.981,30	\$ 119,46
<b>Emp05</b>	Importadora Alvarado Vásquez	\$ 1.538.976,91	\$ 2.153.855,63	\$14.435.446,20	\$ 1.406.053,32	\$ 2.322.148,41
<b>Emp06</b>	Centralcar	\$ 275.020,72	\$ 442.118,89	\$ 263.648,01	\$ 128.223,49	
<b>Emp07</b>	Autos y Servicios de la Sierra AUTOSIERRA	\$ 318.996,44	\$ 237.062,64	\$ 20.009,17	\$ -	
<b>Emp08</b>	Andinamotors	\$ 476.907,95	\$ 262.771,89	\$ -	\$ -	\$ -9.483.986,70
<b>Emp09</b>	Vehicentro Vehículos y Camiones Centro Sierra	\$ 106.550,32	\$ 269.108,92	\$ 350.484,82	\$-9.949.465,70	\$ 3.574.714,05
<b>Emp10</b>	Corporación Automotriz Alvarado	\$ 1.003.542,29	\$ 1.092.575,06	\$ 356.019,65	\$ 587.599,73	\$ 73.140,05
<b>Emp11</b>	Ambandine	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -681.358,02	\$ -399.301,75
<b>Emp12</b>	Reencauchadora de la Sierra CAUCHOSIERRA	\$ 145.455,17	\$ -	\$ 5.842,23	\$ 107.296,87	\$ -6.357.016,60
<b>Emp13</b>	Vehysa	\$ 195.857,18	\$ 207.147,32	\$ 5.208,32	\$ -	
<b>Emp14</b>	Comercial Cisneros Importadora KUMHO	\$ 466.661,73	\$ 222.921,02	\$ 8.425,67	\$ 2.622,75	\$ 166.754,78
<b>Emp15</b>	Automotores Carlos Palacios e Hijos	\$ 132.087,89	\$ 33.513,70	\$ 137.520,25	\$ 20.272,22	\$ 160.345,70
<b>Emp16</b>	Davmotor	\$ 301.571,93	\$ 204.634,02	\$ 3.782,68	\$-1.372.651,50	\$ 33.771,13
<b>Emp17</b>	Rectima Industry	\$ 96.799,12	\$ 106.149,68	\$ 124.041,91	\$-2.942.772,20	\$ -4.264.611,90
<b>Emp18</b>	Impofreico	\$ 372.501,99	\$ 331.117,77	\$ 181.315,48	\$ 120.531,15	\$ -2.633.154,10
<b>Emp19</b>	Llantas y Servicios de la Sierra LLANTASIERRA	\$ -	\$ -	\$ -	\$ 7.901,12	\$ -25.624,54
<b>Emp20</b>	Maxco	\$ 93.449,38	\$ 135.200,62	\$ 4.934,08	\$ -53.235,59	\$ 45.699,50
<b>Emp21</b>	Ambatol	\$ 62.178,50	\$ 71.166,33	\$ 29.639,79	\$ -97.558,46	\$ 81.333,45
<b>Emp22</b>	Pico Sánchez	\$ 457.992,66	\$ 275.820,72	\$ 47.162,85	\$ 5.955,54	\$ 1.316,64
<b>Emp23</b>	Jursaparts	\$ 46.473,40	\$ 67.959,67	\$ -	\$ -108.664,87	\$ 110.763,87
<b>Emp24</b>	Ecuatoriana de Motores MOTOREC	\$ 167.748,44	\$ 42.210,10	\$ 428.045,78	\$-4.535.031,00	
<b>Emp25</b>	Mitsuandina	\$ 2.464,93	\$ 926,33	\$ 122.627,43	\$ 1.533.065,40	\$ -827.112,77

## Anexo A4 Matriz Impuesto a la Renta a Pagar

Cod	Nombre de la compañía	Impuesto a la Renta a pagar				
		Total Año 2017	Total Año 2018	Total Año 2019	Total Año 2020	Total Año 2021
<b>Emp01</b>	Ambacar	\$ 2.646.510,43	\$ 2.196.049,31	\$ 799.962,60	\$ 526.142,58	\$ 1.791.627,89
<b>Emp02</b>	Ciudad del Auto CIAUTO	\$ -	\$ 1.116.326,90	\$ 942.714,90	\$ -	\$ -
<b>Emp03</b>	Automekano	\$ 66.489,06	\$ 469.464,39	\$ 196.151,77	\$ 178.551,61	\$ 308.974,24
<b>Emp04</b>	Automotores Carlos Larrea T.	\$ 4.106,40	\$ 5.439,40	\$ -	\$ -	\$ -
<b>Emp05</b>	Importadora Alvarado Vásconez	\$ 235.834,22	\$ 532.458,27	\$ 1.146.215,22	\$ 295.400,05	\$ 617.690,23
<b>Emp06</b>	Centralcar	\$ -	\$ 7.582,21	\$ -	\$ -	\$ -
<b>Emp07</b>	Autos y Servicios de la Sierra AUTOSIERRA	\$ 13.003,20	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
<b>Emp08</b>	Andinamotors	\$ 34.487,15	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
<b>Emp09</b>	Vehicentro Vehículos y Camiones Centro Sierra	\$ 8.169,38	\$ 36.459,97	\$ -	\$ 60.817,55	\$ 485.049,51
<b>Emp10</b>	Corporación Automotriz Alvarado	\$ 219.954,05	\$ 263.364,56	\$ 247.906,30	\$ 68.180,42	\$ 132.236,83
<b>Emp11</b>	Ambandine	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
<b>Emp12</b>	Reencauchadora de la Sierra CAUCHOSIERRA	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
<b>Emp13</b>	Vehysa	\$ 17.288,67	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
<b>Emp14</b>	Comercial Cisneros Importadora KUMHO	\$ 16.976,57	\$ 9.321,71	\$ -	\$ -	\$ -
<b>Emp15</b>	Automotores Carlos Palacios e Hijos	\$ 15.323,63	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
<b>Emp16</b>	Davmotor	\$ 25.738,57	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
<b>Emp17</b>	Rectima Industry	\$ 8.132,42	\$ 14.619,62	\$ 21.333,39	\$ 7.780,29	\$ 20.761,80
<b>Emp18</b>	Impofreico	\$ 16.415,47	\$ 1.701,88	\$ 413,74	\$ -	\$ 32.713,07
<b>Emp19</b>	Llantas y Servicios de la Sierra LLANTASIERRA	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
<b>Emp20</b>	Maxco	\$ 11.240,48	\$ 22.612,22	\$ -	\$ -	\$ -
<b>Emp21</b>	Ambatol	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
<b>Emp22</b>	Pico Sánchez	\$ 107.606,52	\$ 71.009,90	\$ 2.283,97	\$ -	\$ 5.696,34
<b>Emp23</b>	Jursaparts	\$ 22.522,40	\$ 26.655,71	\$ -	\$ -	\$ 10.080,81
<b>Emp24</b>	Ecuatoriana de Motores MOTOREC	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -	\$ -
<b>Emp25</b>	Mitsuandina	\$ -	\$ -	\$ 21.273,77	\$ 5.787,62	\$ -



## Anexo B1 Proporcionalidad del pago del IR 2017

	E01	E02	E03	E04	E05	E06	E07	E08	E09	E10	E11	E12	E13	E14	E15	E16	E17	E18	E19	E20	E21	E22	E23	E24	E25
<b>E01</b>	<b>1,00</b>	0,00	0,03	0,00	0,09	0,00	0,00	0,01	0,00	0,08	0,00	0,00	0,01	0,01	0,01	0,01	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,04	0,01	0,00	0,00
<b>E02</b>																									
<b>E03</b>	39,80	0,00	<b>1,00</b>	0,06	3,55	0,00	0,20	0,52	0,12	3,31	0,00	0,00	0,26	0,26	0,23	0,39	0,12	0,25	0,00	0,17	0,00	1,62	0,34	0,00	0,00
<b>E04</b>	644,48	0,00	16,19	<b>1,00</b>	57,43	0,00	3,17	8,40	1,99	53,56	0,00	0,00	4,21	4,13	3,73	6,27	1,98	4,00	0,00	2,74	0,00	26,20	5,48	0,00	0,00
<b>E05</b>	11,22	0,00	0,28	0,02	<b>1,00</b>	0,00	0,06	0,15	0,03	0,93	0,00	0,00	0,07	0,07	0,06	0,11	0,03	0,07	0,00	0,05	0,00	0,46	0,10	0,00	0,00
<b>E06</b>																									
<b>E07</b>	203,53	0,00	5,11	0,32	18,14	0,00	<b>1,00</b>	2,65	0,63	16,92	0,00	0,00	1,33	1,31	1,18	1,98	0,63	1,26	0,00	0,86	0,00	8,28	1,73	0,00	0,00
<b>E08</b>	76,74	0,00	1,93	0,12	6,84	0,00	0,38	<b>1,00</b>	0,24	6,38	0,00	0,00	0,50	0,49	0,44	0,75	0,24	0,48	0,00	0,33	0,00	3,12	0,65	0,00	0,00
<b>E09</b>	323,95	0,00	8,14	0,50	28,87	0,00	1,59	4,22	<b>1,00</b>	26,92	0,00	0,00	2,12	2,08	1,88	3,15	1,00	2,01	0,00	1,38	0,00	13,17	2,76	0,00	0,00
<b>E10</b>	12,03	0,00	0,30	0,02	1,07	0,00	0,06	0,16	0,04	<b>1,00</b>	0,00	0,00	0,08	0,08	0,07	0,12	0,04	0,07	0,00	0,05	0,00	0,49	0,10	0,00	0,00
<b>E11</b>																									
<b>E12</b>																									
<b>E13</b>	153,08	0,00	3,85	0,24	13,64	0,00	0,75	1,99	0,47	12,72	0,00	0,00	<b>1,00</b>	0,98	0,89	1,49	0,47	0,95	0,00	0,65	0,00	6,22	1,30	0,00	0,00
<b>E14</b>	155,89	0,00	3,92	0,24	13,89	0,00	0,77	2,03	0,48	12,96	0,00	0,00	1,02	<b>1,00</b>	0,90	1,52	0,48	0,97	0,00	0,66	0,00	6,34	1,33	0,00	0,00
<b>E15</b>	172,71	0,00	4,34	0,27	15,39	0,00	0,85	2,25	0,53	14,35	0,00	0,00	1,13	1,11	<b>1,00</b>	1,68	0,53	1,07	0,00	0,73	0,00	7,02	1,47	0,00	0,00
<b>E16</b>	102,82	0,00	2,58	0,16	9,16	0,00	0,51	1,34	0,32	8,55	0,00	0,00	0,67	0,66	0,60	<b>1,00</b>	0,32	0,64	0,00	0,44	0,00	4,18	0,88	0,00	0,00
<b>E17</b>	325,43	0,00	8,18	0,50	29,00	0,00	1,60	4,24	1,00	27,05	0,00	0,00	2,13	2,09	1,88	3,16	<b>1,00</b>	2,02	0,00	1,38	0,00	13,23	2,77	0,00	0,00
<b>E18</b>	161,22	0,00	4,05	0,25	14,37	0,00	0,79	2,10	0,50	13,40	0,00	0,00	1,05	1,03	0,93	1,57	0,50	<b>1,00</b>	0,00	0,68	0,00	6,56	1,37	0,00	0,00
<b>E19</b>																									
<b>E20</b>	235,44	0,00	5,92	0,37	20,98	0,00	1,16	3,07	0,73	19,57	0,00	0,00	1,54	1,51	1,36	2,29	0,72	1,46	0,00	<b>1,00</b>	0,00	9,57	2,00	0,00	0,00
<b>E21</b>																									
<b>E22</b>	24,59	0,00	0,62	0,04	2,19	0,00	0,12	0,32	0,08	2,04	0,00	0,00	0,16	0,16	0,14	0,24	0,08	0,15	0,00	0,10	0,00	<b>1,00</b>	0,21	0,00	0,00
<b>E23</b>	117,51	0,00	2,95	0,18	10,47	0,00	0,58	1,53	0,36	9,77	0,00	0,00	0,77	0,75	0,68	1,14	0,36	0,73	0,00	0,50	0,00	4,78	<b>1,00</b>	0,00	0,00
<b>E24</b>																									
<b>E25</b>																									

## Anexo B2 Proporcionalidad del pago del IR 2018

	E01	E02	E03	E04	E05	E06	E07	E08	E09	E10	E11	E12	E13	E14	E15	E16	E17	E18	E19	E20	E21	E22	E23	E24	E25
<b>E01</b>	<b>1,00</b>	0,51	0,21	0,00	0,24	0,00	0,00	0,00	0,02	0,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,01	0,00	0,03	0,01	0,00	0,00
<b>E02</b>	1,97	<b>1,00</b>	0,42	0,00	0,48	0,01	0,00	0,00	0,03	0,24	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,02	0,00	0,06	0,02	0,00	0,00
<b>E03</b>	4,68	2,38	<b>1,00</b>	0,01	1,13	0,02	0,00	0,00	0,08	0,56	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,05	0,00	0,15	0,06	0,00	0,00
<b>E04</b>	403,73	205,23	86,31	<b>1,00</b>	97,89	1,39	0,00	0,00	6,70	48,42	0,00	0,00	0,00	1,71	0,00	0,00	2,69	0,31	0,00	4,16	0,00	13,05	4,90	0,00	0,00
<b>E05</b>	4,12	2,10	0,88	0,01	<b>1,00</b>	0,01	0,00	0,00	0,07	0,49	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,04	0,00	0,13	0,05	0,00	0,00
<b>E06</b>	289,63	147,23	61,92	0,72	70,22	<b>1,00</b>	0,00	0,00	4,81	34,73	0,00	0,00	0,00	1,23	0,00	0,00	1,93	0,22	0,00	2,98	0,00	9,37	3,52	0,00	0,00
<b>E07</b>																									
<b>E08</b>																									
<b>E09</b>	60,23	30,62	12,88	0,15	14,60	0,21	0,00	0,00	<b>1,00</b>	7,22	0,00	0,00	0,00	0,26	0,00	0,00	0,40	0,05	0,00	0,62	0,00	1,95	0,73	0,00	0,00
<b>E10</b>	8,34	4,24	1,78	0,02	2,02	0,03	0,00	0,00	0,14	<b>1,00</b>	0,00	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00	0,06	0,01	0,00	0,09	0,00	0,27	0,10	0,00	0,00
<b>E11</b>																									
<b>E12</b>																									
<b>E13</b>																									
<b>E14</b>	235,58	119,76	50,36	0,58	57,12	0,81	0,00	0,00	3,91	28,25	0,00	0,00	0,00	<b>1,00</b>	0,00	0,00	1,57	0,18	0,00	2,43	0,00	7,62	2,86	0,00	0,00
<b>E15</b>																									
<b>E16</b>																									
<b>E17</b>	150,21	76,36	32,11	0,37	36,42	0,52	0,00	0,00	2,49	18,01	0,00	0,00	0,00	0,64	0,00	0,00	<b>1,00</b>	0,12	0,00	1,55	0,00	4,86	1,82	0,00	0,00
<b>E18</b>	1290,37	655,94	275,85	3,20	312,86	4,46	0,00	0,00	21,42	154,75	0,00	0,00	0,00	5,48	0,00	0,00	8,59	<b>1,00</b>	0,00	13,29	0,00	41,72	15,66	0,00	0,00
<b>E19</b>																									
<b>E20</b>	97,12	49,37	20,76	0,24	23,55	0,34	0,00	0,00	1,61	11,65	0,00	0,00	0,00	0,41	0,00	0,00	0,65	0,08	0,00	<b>1,00</b>	0,00	3,14	1,18	0,00	0,00
<b>E21</b>																									
<b>E22</b>	30,93	15,72	6,61	0,08	7,50	0,11	0,00	0,00	0,51	3,71	0,00	0,00	0,00	0,13	0,00	0,00	0,21	0,02	0,00	0,32	0,00	<b>1,00</b>	0,38	0,00	0,00
<b>E23</b>	82,39	41,88	17,61	0,20	19,98	0,28	0,00	0,00	1,37	9,88	0,00	0,00	0,00	0,35	0,00	0,00	0,55	0,06	0,00	0,85	0,00	2,66	<b>1,00</b>	0,00	0,00
<b>E24</b>																									
<b>E25</b>																									

### Anexo B3 Proporcionalidad del pago del IR 2019

	E01	E02	E03	E04	E05	E06	E07	E08	E09	E10	E11	E12	E13	E14	E15	E16	E17	E18	E19	E20	E21	E22	E23	E24	E25	
<b>E01</b>	<b>1,00</b>	1,18	0,25	0,00	1,43	0,00	0,00	0,00	0,00	0,31	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03
<b>E02</b>	0,85	<b>1,00</b>	0,21	0,00	1,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02
<b>E03</b>	4,08	4,81	<b>1,00</b>	0,00	5,84	0,00	0,00	0,00	0,00	1,26	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,11
<b>E04</b>																										
<b>E05</b>	0,70	0,82	0,17	0,00	<b>1,00</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,22	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02
<b>E06</b>																										
<b>E07</b>																										
<b>E08</b>																										
<b>E09</b>																										
<b>E10</b>	3,23	3,80	0,79	0,00	4,62	0,00	0,00	0,00	0,00	<b>1,00</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,09	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,09
<b>E11</b>																										
<b>E12</b>																										
<b>E13</b>																										
<b>E14</b>																										
<b>E15</b>																										
<b>E16</b>																										
<b>E17</b>	37,50	44,19	9,19	0,00	53,73	0,00	0,00	0,00	0,00	11,62	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	<b>1,00</b>	0,02	0,00	0,00	0,00	0,11	0,00	0,00	0,00	1,00
<b>E18</b>	1933,49	2278,52	474,09	0,00	2770,38	0,00	0,00	0,00	0,00	599,18	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	51,56	<b>1,00</b>	0,00	0,00	0,00	5,52	0,00	0,00	0,00	51,42
<b>E19</b>																										
<b>E20</b>																										
<b>E21</b>																										
<b>E22</b>	350,25	412,75	85,88	0,00	501,85	0,00	0,00	0,00	0,00	108,54	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	9,34	0,18	0,00	0,00	0,00	<b>1,00</b>	0,00	0,00	0,00	9,31
<b>E23</b>																										
<b>E24</b>																										
<b>E25</b>	37,60	44,31	9,22	0,00	53,88	0,00	0,00	0,00	0,00	11,65	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,00	0,02	0,00	0,00	0,00	0,11	0,00	0,00	0,00	<b>1,00</b>

### Anexo B4 Proporcionalidad del pago del IR 2020

	E01	E02	E03	E04	E05	E06	E07	E08	E09	E10	E11	E12	E13	E14	E15	E16	E17	E18	E19	E20	E21	E22	E23	E24	E25
<b>E01</b>	<b>1,00</b>	0,00	0,34	0,00	0,56	0,00	0,00	0,00	0,12	0,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01
<b>E02</b>																									
<b>E03</b>	2,95	0,00	<b>1,00</b>	0,00	1,65	0,00	0,00	0,00	0,34	0,38	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03
<b>E04</b>																									
<b>E05</b>	1,78	0,00	0,60	0,00	<b>1,00</b>	0,00	0,00	0,00	0,21	0,23	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,02
<b>E06</b>																									
<b>E07</b>																									
<b>E08</b>																									
<b>E09</b>	8,65	0,00	2,94	0,00	4,86	0,00	0,00	0,00	<b>1,00</b>	1,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,13	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,10
<b>E10</b>	7,72	0,00	2,62	0,00	4,33	0,00	0,00	0,00	0,89	<b>1,00</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,11	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,08
<b>E11</b>																									
<b>E12</b>																									
<b>E13</b>																									
<b>E14</b>																									
<b>E15</b>																									
<b>E16</b>																									
<b>E17</b>	67,63	0,00	22,95	0,00	37,97	0,00	0,00	0,00	7,82	8,76	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	<b>1,00</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,74
<b>E18</b>																									
<b>E19</b>																									
<b>E20</b>																									
<b>E21</b>																									
<b>E22</b>																									
<b>E23</b>																									
<b>E24</b>																									
<b>E25</b>	90,91	0,00	30,85	0,00	51,04	0,00	0,00	0,00	10,51	11,78	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	1,34	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	<b>1,00</b>

## Anexo B5 Proporcionalidad del pago del IR 2021

	E01	E02	E03	E04	E05	E06	E07	E08	E09	E10	E11	E12	E13	E14	E15	E16	E17	E18	E19	E20	E21	E22	E23	E24	E25
<b>E01</b>	<b>1,00</b>	0,00	0,17	0,00	0,34	0,00	0,00	0,00	0,27	0,07	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,02	0,00	0,00	0,00	0,00	0,01	0,00	0,00
<b>E02</b>																									
<b>E03</b>	5,80	0,00	<b>1,00</b>	0,00	2,00	0,00	0,00	0,00	1,57	0,43	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,07	0,11	0,00	0,00	0,00	0,02	0,03	0,00	0,00
<b>E04</b>																									
<b>E05</b>	2,90	0,00	0,50	0,00	<b>1,00</b>	0,00	0,00	0,00	0,79	0,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,03	0,05	0,00	0,00	0,00	0,01	0,02	0,00	0,00
<b>E06</b>																									
<b>E07</b>																									
<b>E08</b>																									
<b>E09</b>	3,69	0,00	0,64	0,00	1,27	0,00	0,00	0,00	<b>1,00</b>	0,27	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,04	0,07	0,00	0,00	0,00	0,01	0,02	0,00	0,00
<b>E10</b>	13,55	0,00	2,34	0,00	4,67	0,00	0,00	0,00	3,67	<b>1,00</b>	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,16	0,25	0,00	0,00	0,00	0,04	0,08	0,00	0,00
<b>E11</b>																									
<b>E12</b>																									
<b>E13</b>																									
<b>E14</b>																									
<b>E15</b>																									
<b>E16</b>																									
<b>E17</b>	86,29	0,00	14,88	0,00	29,75	0,00	0,00	0,00	23,36	6,37	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	<b>1,00</b>	1,58	0,00	0,00	0,00	0,27	0,49	0,00	0,00
<b>E18</b>	54,77	0,00	9,44	0,00	18,88	0,00	0,00	0,00	14,83	4,04	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,63	<b>1,00</b>	0,00	0,00	0,00	0,17	0,31	0,00	0,00
<b>E19</b>																									
<b>E20</b>																									
<b>E21</b>																									
<b>E22</b>	314,52	0,00	54,24	0,00	108,44	0,00	0,00	0,00	85,15	23,21	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	3,64	5,74	0,00	0,00	0,00	<b>1,00</b>	1,77	0,00	0,00
<b>E23</b>	177,73	0,00	30,65	0,00	61,27	0,00	0,00	0,00	48,12	13,12	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	2,06	3,25	0,00	0,00	0,00	0,57	<b>1,00</b>	0,00	0,00
<b>E24</b>																									
<b>E25</b>																									