

**UNIVERSIDAD LAICA VICENTE ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL**

**CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR**



**“ANÁLISIS DE LAS POLÍTICAS ARANCELARIAS EN LA IMPORTACIÓN  
DE AUTOMÓVILES DURANTE LOS AÑOS 2013 – 2014”**

**TESIS DE GRADO PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE  
INGENIERO EN COMERCIO EXTERIOR**

**TUTOR:** MSC Iván Riofrío Álvarez

**AUTOR:** Franklin Santiago Sánchez Galeas

**GUAYAQUIL - 2016**

## **REPOSITARIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA**

### **FICHA DE REGISTRO DE TESIS**

**TÍTULO Y SUBTÍTULO:**

ANÀLISIS DE LAS POLÌTICAS ARANCELARIAS EN LA IMPORTACIÒN DE AUTOMÒVILES DURANTE LOS AÑOS 2013 Y 2014.

**AUTOR/ES:**

FRANKLIN SANTIAGO SÀNCHEZ GALEAS.

**REVISORES:**

MSC. IVÀN RIOFRIO ÀLVAREZ

**INSTITUCIÒN:**

UNIVERSIDAD LAICA VICENTE  
ROCAFUERTE DE GUAYAQUIL

**FACULTAD:**

ADMINISTRACIÒN

**CARRERA:**

COMERCIO EXTERIOR

**FECHA DE PUBLICACIÒN:**

**N. DE PAGS:**

103

**ÀREAS TEMÀTICAS:**

COMERCIO EXTERIOR

**PALABRAS CLAVE:**

IMPORTACIÒN, ARANCELES, AUTOMÒVILES, POLÌTICAS.

<b>RESUMEN:</b>		
<p>La industria automotriz ecuatoriana presenta características especiales con lo cual se pueden generar una serie de actividades complementarias que aportan y pueden generar un mayor crecimiento económico en este país, por tal razón esto se lo equilibra como un plan estratégico y prioritario que identifique las oportunidades para aumentar la presencia de mercado y la sostenibilidad de la gestión comercial.</p> <p>Este proyecto de investigación permite tener una guía en cuanto a políticas, procedimientos formales y obligaciones tributarias aduaneras se refiere en el momento que las empresas importadoras de vehículos deben considerar para la formación del precio de un bien importado, de manera que permita tomar decisiones y establecer cuadros estadísticos de sustento para la empresas y de referencia para los importadores de automóviles en cuanto a la planificación de los importadores.</p>		
<b>N. DE REGISTRO (en base de datos):</b>	<b>N. DE CLASIFICACIÓN:</b>	
<b>DIRECCIÓN URL (tesis en la web):</b>		
<b>ADJUNTO URL (tesis en la web):</b>		
<b>ADJUNTO PDF:</b>	SI <input checked="" type="checkbox"/>	NO <input type="checkbox"/>
<b>CONTACTO CON AUTORES/ES:</b> FRANKLIN SANTIAGO SÀNCHEZ GALEAS.	<b>Teléfono:</b> 0988052940	<b>E-mail:</b> Santy_16_@hotmail.com
<b>CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:</b>	MSC. ROSA HINOJOSA DE LEIMBERG, DECANA <b>Teléfono:</b> 2596500 EXT. 201 DECANATO. <b>E-mail:</b> <a href="mailto:rhinojosal@ulvr.edu.ec">rhinojosal@ulvr.edu.ec</a>  MAE. Jessica Aroca Clavijo. DIRECTORA DE LA CARRERA. <b>Teléfono:</b> 2596500 EXT. 264. <b>E- mail:</b> <a href="mailto:jarocac@ulvr.edu.ec">jarocac@ulvr.edu.ec</a>	

## **DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS**

Yo, FRANKLIN SANTIAGO SÁNCHEZ GALEAS, declaro bajo juramento que la autoría del presente trabajo me corresponde totalmente y me responsabilizo con criterios y opiniones científicas que en el mismo se declara, como producto de la investigación realizada por mi persona.

De la misma forma cedo mis derechos a la Universidad Laica Vicente Rocafuerte de Guayaquil, según lo establecido por la Ley de Propiedad Intelectual, por su reglamento y normatividad institucional vigente.

Este proyecto se ha ejecutado con el propósito de que la COMUNIDAD CONOZCA SOBRE EL SISTEMA ARANCELARIO QUE SE LE APLICA A LAS IMPORTACIONES DE LOS AUTOMÓVILES con la finalidad de este análisis se utilizada para conocer LAS PRINCIPALES POLÍTICAS DE IMPORTACIÓN Y TAMBIEN LAS RESTRICCIONES DE VEHÍCULOS EN EL ECUADOR.

**FRANKLIN SANTIAGO SÁNCHEZ GALEAS**

C.I. 1205131715

**EGRESADO**

## **CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR**

En calidad de tutor del proyecto de investigación, nombrado por la Directora de la Escuela de Comercio Exterior de la Universidad Laica Vicente ROCAFUERTE de Guayaquil.

**CERTIFICO:**

Haber dirigido, revisado y analizado el Proyecto de Investigación con el Tema: **ANÁLISIS DE LAS POLÍTICAS ARANCELARIAS EN LA IMPORTACIÓN DE AUTOMÓVILES DURANTE LOS AÑOS 2013 - 2014**, presentado como requisito previo a la aprobación y desarrollo de la investigación para optar al título de:

**INGENIERO EN COMERCIO EXTERIOR**

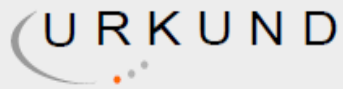
La formulación del problema de investigación se refiere a: la realización de un análisis de todas las políticas arancelarias que se aplican al sector de las Importaciones de Automóviles y su impacto durante los años 2013 - 2014.

El mismo que consideramos debe ser aceptado por reunir los requisitos legales, viables e importancia pertinente presentado por el Egresado: **FRANKLIN SANTIAGO SÁNCHEZ GALEAS C.I. 1205131715;**

**MSC. Iván Riofrío Álvarez**

**TUTOR**

# CERTIFICADO DEL ANTIPLAGIO



## Urkund Analysis Result

<b>Analysed Document:</b>	TESIS FINAL_SANCHEZqq.doc (D21504168)
<b>Submitted:</b>	2016-08-26 04:20:00
<b>Submitted By:</b>	iriofrioa@ulvr.edu.ec
<b>Significance:</b>	9 %

## **AGRADECIMIENTO**

*Un agradecimiento especial es a mi mamá, por hacerme ver la vida de una forma diferente y confiar en mis decisiones lo cual nunca dejo de ayudarme, hasta en las cosas más mínimas estuvo preocupada por mi carrera y que la culmine con éxito.*

*A mi papá y a mi abuelito que desde el cielo guían mi camino y por haberme enseñado que con esfuerzo, trabajo, constancia todo se consigue y que en esta vida nada es fácil.*

*A mi tutor Msc. Iván Riofrío Álvarez que sin su ayuda y conocimientos compartidos no hubiese sido posible iniciar y finalizar mi proyecto de titulación.*

## **DEDICATORIA**

*Esta tesis se la dedico al Divino Niño quien supo guiarme por el buen camino, darme fuerzas para seguir adelante y no desmayar en los problemas que se presentan, enseñándome a encarar las adversidades sin perder nunca la dignidad ni desfallecer en el intento.*

*A mis padres, pilares fundamentales en mi vida, por haberme forjado como la persona que soy en la actualidad; mucho de mis logros se los debo a ustedes entre los que se incluye este. Me formaron con mucha disciplina y con algunas libertades, pero al fin de cuentas, me motivaron constantemente para alcanzar mis anhelos.*



## ÍNDICE GENERAL

### CONTENIDO

DECLARACIÓN DE AUTORÍA Y CESIÓN DE DERECHOS .....	IV
CERTIFICACIÓN DE ACEPTACIÓN DEL TUTOR .....	V
INTRODUCCIÓN .....	XIII
CAPÍTULO I .....	1
1.1.- ANTECEDENTES .....	1
1.2.- DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA: .....	2
1.3.- TEMA:.....	3
1.4.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA:.....	3
1.5.- FORMULACIÓN DEL PROBLEMA: .....	5
1.6.- SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA:.....	6
1.7.- CAUSAS Y CONSECUENCIAS DEL PROBLEMA:.....	6
1.7.1.- CAUSAS: .....	6
1.7.2.- CONSECUENCIAS:.....	7
1.7.2.1.- MENOS EMPLEO Y VENTA DE UNIDADES: .....	8
1.8.- OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN:.....	9
1.8.1.- Objetivo General: .....	9
1.8.2.- Objetivos Específicos:.....	9
1.9.- DELIMITACIÓN O ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN.....	10
1.9.1.- ALCANCE GEOGRÁFICO: .....	10
1.9.2. ALCANCE DE LA POBLACIÓN:.....	10
1.10.- JUSTIFICACIÓN .....	11

1.11.- HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN .....	12
1.12.- ALCANCE TEÓRICO .....	13
1.13.- ALCANCE PRÁCTICO: .....	13
CAPÍTULO II .....	14
MARCO TEÓRICO REFERENCIAL .....	14
2.1.- ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN .....	14
2.2.- VENTAS: .....	17
2.4.- PRODUCCIÓN: .....	21
2.8.2.- Procedimientos Previos .....	26
2.8.3.- Procedimientos Operativos:.....	27
2.8.4.- Ámbito de Aplicación:.....	29
2.8.5.- Obligación Tributaria: .....	32
2.8.6.- Operaciones Aduaneras: .....	38
2.9.- MARCO CONCEPTUAL .....	46
2.9.1.- FORMACIÓN DE PRECIOS DE VEHÍCULOS IMPORTADOS. ....	46
2.9.2.- Las Ventas: .....	47
2.9.3.- Baja de Cupos:.....	48
3.9.4.- Estudio del Mercado año 2014 .....	48
2.9.5.- Importaciones: .....	49
2.11.- Nueva Regulación: .....	54
2.11.1.- Regímenes Aduaneros de Importación:.....	55

2.11.2.- Importación definitiva: .....	55
2.11.3.- Temporales: .....	56
2.11.4.- Depósito fiscal: .....	56
2.11.5.- Tránsito de mercancías. ....	56
2.11.6.- Fracción Arancelaria: .....	57
2.11.7.- Padrón de Importadores:.....	58
2.11.8.- Trámites de importación .....	58
2.11.9.- Impuestos como Resultado de la Importación:.....	58
2.11.10.- Importar: .....	59
2.11.11.- Definición de Importación:.....	59
2.11.12.- Significado de Importación: .....	60
2.11.13.- Objetivo 6 Del Plan Nacional del Buen Vivir: .....	62
2.11.14.- Objetivo 11 del Plan Nacional del Buen Vivir: .....	63
CAPITULO III.....	66
DISEÑO METODOLÓGICO.....	66
3.4.1.- ENFOQUE: .....	67
3.4.2.- MODALIDAD BÁSICA DE LA INVESTIGACIÓN: .....	68
3.4.3.- Investigación Descriptiva: .....	69
3.5.- MÉTODOS .....	69

3.5.1.- Método Teórico – Inducción: .....	69
3.5.2.- ANALÍTICO-SINTÉTICO. ....	70
3.5.4.- INDUCTIVO-DEDUCTIVO. ....	70
3.5.5 HISTÓRICO-LÓGICO.....	70
3.6.-POR LA NATURALEZA .....	71
3.6.1.- Descriptivo: .....	71
3.10.-TÉCNICAS.....	72
3.10.1.- La entrevista .....	72
3.10. 2.- Análisis e interpretación de resultados: .....	72
3.10.3.- Expresión escrita.....	72
3.21.- RECOMENDACIONES: .....	89
BIBLIOGRAFÍA .....	90

## INTRODUCCIÓN

Las políticas arancelarias en el Ecuador constituyen un factor trascendental donde se buscan alternativas de inversión con nuevos proyectos que no tengan relación alguna con los costos e inversión del petróleo, tal es caso de las importaciones del sector automotriz en el Ecuador las mismas que son reguladas por el Comité del Comercio Exterior, siendo este sector muy sensible frente a las políticas gubernamentales en el mayor de los casos aumentando los precios de los automotores.

Por lo general las empresas que se dedican a la importación de vehículos buscan crear una planificación estratégica que permita mirar el futuro pensando desde la realidad particular de cada empresa, analizando las circunstancias del mercado en el que se desenvuelve e identificar las oportunidades para aumentar la presencia del mercado y la sostenibilidad de la gestión comercial y la inversión acorde a las políticas gubernamentales. Lo cual permitirá delimitar un sin número de consideraciones que se deben tomar al momento de analizar los posibles escenarios y variables que intervienen en el entorno de las empresas dedicadas a la comercialización de vehículos en el Ecuador, en las que se encuentran los aspectos como las tasas de interés, la inflación, tipo de cambio, los riesgos jurídicos, las políticas de comercio exterior, la política fiscal y monetaria, la situación de la competencia, condiciones laborales, entre otros factores, son sujetos de cambio que pueden generar incertidumbre o cambiar condiciones en las empresas vienen desarrollándose.

La industria automotriz en el Ecuador presenta características especiales con lo cual se pueden generar una serie de actividades complementarias que aportan y pueden generar un mayor crecimiento económico en este país, por tal razón esto se lo equilibra como un plan

estratégico y prioritario que identifique las oportunidades para aumentar la presencia de mercado y la sostenibilidad de la gestión comercial.

Por lo tanto el presente trabajo se demuestra la importancia de las políticas del gobierno del Ecuador sobre las importaciones del sector automotriz, considerando que se tienen que registrar operaciones importaciones, de utilidad para la toma de decisiones; debido a que no existe información relevante que permita costear mercaderías importadas y en especial el sector automotor. En este orden las ideas se estructuró el contenido del presente trabajo de investigación en tres capítulos.

En la parte principal se presenta los antecedentes del estudio, se define la problemática, los objetivos, la metodología y los instrumentos que sirvieron de base para conocer la importancia de las políticas arancelarias en la importación de automóviles en el Ecuador.

En un segundo punto se analiza las políticas de importación del sector automotriz y su aporte productivo en el país, en donde se expone las distintas formas de importación, la segmentación del mercado, los órganos de control, productos derivados, y la manera que su participación en la balanza comercial es importante en las políticas del gobierno; por ser un mercado en el cual intervienen otros sub-sectores, las políticas de importación y los tributos o formalidades y obligaciones aduaneras que se aplican en las importaciones de los vehículos la misma que en su desarrollo se va desarrollando.

En la parte final recoge el diseño metodológico que se aplica en la investigación de este proyecto, como también los métodos con los cuáles se recaba la información de sustento sobre las políticas arancelarias en la importación de vehículos, como también se presenta las conclusiones y recomendaciones del trabajo investigado.

# CAPÍTULO I

## 1.1.- ANTECEDENTES

A través, de la investigación sobre el análisis de las políticas arancelarias en la importación de automóviles y de las restricciones arancelarias en el Ecuador, se pretende proporcionar de conformidad a un estudio analítico de las estrategias mercantiles fin de regularizar las balanzas comerciales que sirven de base en la economía del país.

Este proyecto de investigación permite tener una guía en cuanto a políticas, procedimientos formales y obligaciones tributarias aduaneras se refiere en el momento que las empresas importadoras de vehículos deben considerar para la formación del precio de un bien importado, de manera que permita tomar decisiones y establecer cuadros estadísticos de sustento para la empresas y de referencia para los importadores de automóviles en cuanto a la planificación de los importadores.

La importación de vehículos puede ser terminados (CBU) o por partes (CKD), y para ello en el Ecuador se realiza bajo regímenes especiales y políticas arancelarias vigentes los mismos que serán desarrollados en capítulos posteriores. De esta manera aportar con este análisis investigativo sobre las políticas arancelarias en la importación de automotores la misma que servirá de sustento académico y financiero como una referencia sobre las políticas arancelarias y cuáles son sus ventajas y desventajas de que servirá como una guía, la misma que será útil para el mejoramiento en los gastos deducibles y no deducibles.

## **1.2.- DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA:**

A partir del año 2008, el gobierno ha concretado para el sector automotriz medidas y políticas gubernamentales en búsqueda de reducir la contaminación ambiental, aumentar la producción nacional y financiamiento de sus políticas de estado; la diversidad de impuestos que tiene este sector hace que un auto pueda pagar hasta el 87% de impuesto, afectando directamente a los importes finales de la Producción Automotriz; políticas como el aumento de los aranceles y las restricciones a la importación de los vehículos ya sea en partes o completos, hacen que el sector tenga que proyectar sus operaciones en base a un modelo implantado, es decir con el nacimiento de nuevas políticas gubernamentales y formas de controlar la importación de vehículos automotores han sufrido considerables incrementos de aranceles, impuestos a los consumos especiales (ICE) y a la Salida de Capitales.

Con el resultado de las habilidades para los años posteriores, el sector automotriz aportó para el equilibrio de la Balanza Comercial con una reducción del 23%, ocasionando que los precios de los carros comiencen a subir.



### **1.3.- TEMA:**

“Análisis de las políticas arancelarias en la importación de automóviles durante los años 2013 – 2014”

### **1.4.- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA:**

Las importaciones y exportaciones de vehículos acorde a las políticas implantadas dentro de la legislación ecuatoriana, en el mayor de los casos generan una gran preocupación al las empresa dedicadas a importación de vehículos esto de manera trascendental sobre todo cuando se trata de ingreso y pago de tarifas aduaneras, situación que ha venido preocupando desde el año 2009, el Gobierno Nacional ha implantado Políticas Económicas sobre las bases de las importaciones, generando de esta manera decrecimiento de la economía en Ecuador, considerando que son economía que rempazan a los sustentos económicos del petróleo.

Con el incremento de las tarifas de ICE, esto ocasionará importantes aumentos de precios en la compra de vehículos importados, con lo cual se generará disminución en las ventas, especialmente de aquellos vehículos que tienen un mayor valor y por tal efecto son los que ya tributan más y permitían mejores márgenes a las concesionarios.

Debido a las actividades que se realizan de manera informal, y por los impuestos que tienen que cancelar al estado, muchas de las micro empresas no están registradas de manera individual en las estadísticas nacionales y por ese motivo no es posible medir el peso que tienen de manera individual en la economía, y el perjuicio que están causando a las empresas que están trabajando de manera formal en el país.

A consecuencia de todo esto las importaciones de automóviles nuevos (CBU) en nuestro país se incrementa un 50.6% durante el primer bimestre del año 2013, al ingresar 104 mil 161

vehículos nuevos de procedencia estadounidense, esta cantidad es equivalente al 63% de las ventas reportadas por el mercado interno, las cuales fueron de 164 mil 462 unidades.

El sector automotriz ecuatoriano tiene una gran participación importante en la economía del país debido a los ingresos que genera en todas las actividades económicas directas e indirectas que involucra. Sólo en el caso de impuestos se estima que son de alrededor de USD 400 millones, además de su impacto en la generación de empleo en las diferentes partes de su cadena, desde el ensamble hasta la distribución y venta.

En la actualidad, la presencia de empresas multinacionales en Ecuador, han liderado la transferencia y asimilación de tecnologías en empresas de autopartes y de ensamblaje de automóviles, lo cual se ve reflejado en el desarrollo tecnológico alcanzado por la industria automotriz ecuatoriana, remplazando al sustento económico de la importación de vehículo, generando otros enlaces de producción local de componentes como partes, piezas e insumos en general lo que genera un encadenamiento productivo en la fabricación como medio de sustento de la economía automotriz.

<b>AÑO</b>	<b>ENSAMBLAJE LOCAL</b>	<b>IMPORTACION</b>	<b>TOTAL</b>
2011	62053	77840	139893
2012	56395	65051	121446
2013	55509	58303	113812
2014	61855	58205	120060
2015	43962	37347	81309

**FUENTE:** ESTADISTICAS PRO ECUADOR.

Las actividades relacionadas al sector automotriz generan un importante número de plazas de empleo. De acuerdo a información del Censo Económico 2010 se tienen 90.012 personas ocupadas, de las cuales el 83% son hombres y el 17% mujeres. En los establecimientos de Comercio se encuentran ocupadas 84.155 personas, en Manufactura 5.194 y en Servicios 663. (Económica, 2010).

### **1.5.- FORMULACIÓN DEL PROBLEMA:**

En problema se formula a consecuencia de la restricción de importación de vehículos como políticas interpuestas por el estado ecuatoriano y mediadas económicas aduaneras, lo que genera un gran déficit económico y las políticas de importación como también arancelarias he aquí la importancia del estudio de la temática a efectos de entregar un análisis crítico y una recopilación teórica enmarcada en el campo de importación de vehículos. Donde el crecimiento de importación en los últimos años se ha frenado, a la espera de que el Gobierno Nacional establezca políticas más estable, el sector empieza a repensar sus negocios y buscar formas que le permitan proyectar no solamente sus ventas sino también la estabilidad de sus trabajadores y su futuro en el país, esto frente a un gobierno que ha justificado las prohibiciones en la necesidad de reducir los niveles de la contaminación esto en defensa de los derechos de la naturaleza pero también aceptando que, además se trata de equilibrar la balanza comercial que no dependa que hasta ahora sigue siendo desfavorable, es por ello que el problema se formula en razón de que en el último año el sector automotor ha sido golpeado repentinamente, por las restricciones a las importaciones de vehículos.

## **1.6.- SISTEMATIZACIÓN DEL PROBLEMA:**

La investigación así planteada se pretende analizar desde el punto de vista académico y económico los diferentes enfoques, entre ellas causa y consecuencias que ha generado las políticas de importación y exportación de vehículos dentro del mercado nacional, buscando entregar una validación y sustento que sirva como base del estudio crítico dentro de las importaciones.

Además se realiza una descripción de la estructura arancelaria que se aplica en Ecuador y la incidencia en el comportamiento de las importaciones de vehículos nuevos, y si estas disposiciones o acciones han aportado a los objetivos por los cuales dichas políticas comerciales se implementaron.

## **1.7.- CAUSAS Y CONSECUENCIAS DEL PROBLEMA:**

### **1.7.1.- CAUSAS:**

La Constitución otorga a la Función Ejecutiva la facultad exclusiva de modificar los tipos de aranceles y nomenclatura arancelarios, aunque esta facultad ha sido parcialmente transferida a determinados órganos de la Comunidad Andina de Naciones. En su calidad de miembro de la Comunidad Andina, el Ecuador está obligado en principio a adoptar cualquier cambio en sus tipos y nomenclatura arancelarios a las modificaciones del arancel externo común, con vigor desde 1995, aprobadas por los miembros de la Comunidad Andina. En la práctica, el Ecuador y los demás países miembros de la Comunidad Andina parecen aplicar el arancel externo común con numerosas excepciones. El arancel de aduanas sigue siendo un importante instrumento de política a los efectos de la protección y la recaudación de impuestos.

Las empresas automotrices han tratado de compensar la falta de financiamiento con créditos directos y con otras financieras.

*“Por más que se quiera, la banca en general, por más flexibles que hayan querido ser, no han podido cumplir con las expectativas de los ciudadanos”*

Otro problema que existe es que en el sector importador, es el déficit de vehículos, por los cupos de importación. *“Esas son las reglas que tenemos y hay que sobrevivir con ellas”*, sin embargo, la reducción de cupos de importación de vehículos evita la salida de divisas y permite que la balanza comercial sea menos negativa.

#### **1.7.2.- CONSECUENCIAS:**

La disminución de puestos de trabajo, caída de las ventas y mayores precios son algunos de los efectos que han tendido las restricciones a las importaciones, establecidas en los últimos meses que corresponde al año 2014. A través de las restricciones se logrará bajar el ritmo de crecimiento de las importaciones, pero cuando los mecanismos sean levantados volverán a subir.

El impacto no solo es para las firmas, lo es para los trabajadores, pues no se puede sostener la nómina en estas condiciones, y para el consumidor, que debe pagar precios altos. La pérdida de dinamismo de América Latina en un contexto internacional desfavorable ha provocado una reducción de las exportaciones intrarregionales.

### **1.7.2.1.- MENOS EMPLEO Y VENTA DE UNIDADES:**

Esto impacta en el consumidor, pero también en una reducción de los puntos de venta. Al momento las marcas analizan si deben cerrar locales. Las exportaciones bajan, pero lo más preocupante es que *“no hay rubros importantes que puedan revertir la tendencia, la conjunción de atraso cambiario e inflación de costos es el principal factor endógeno que explica la caída de las exportaciones porque le hace perder competitividad”*

El sector vive un estancamiento de ventas desde el 2012 por la aplicación de una política de cuotas, cupos y medidas arancelarias. Según datos de la AEADE, los segmentos de automóviles, VANS tipo furgoneta y buses registraron sus niveles de ventas más bajos en los últimos cuatro años. En cambio, el de camiones registró su nivel histórico más alto desde 2008, con 8.455 unidades de enero a septiembre de este año.

A esta restricción se sumaron los problemas que ha tenido el sector para colocar los autos en Venezuela desde el 2013. Aun así, la mejora del poder adquisitivo del ecuatoriano que se mantuvo este año y la disponibilidad de crédito en el país, ayudaron a generar ventas de 86 142 vehículos hasta el mes de septiembre.

El acuerdo que existe entre Ecuador y la Unión Europea también genera expectativa, pues reducirá las restricciones a varios productos, aunque solo el 1 y 2% de vehículos que se comercializan en el país son de origen europeo.

En el mercado ecuatoriano compiten marcas importadas y las de ensamblaje local. La restricción está direccionada a frenar la comercialización de marcas y modelos importados, cuyas ventas cayeron 14% de enero y septiembre del 2014 frente a iguales meses del 2013. Pese a ello, se realizaron inversiones en venta y posventa.

## **1.8.- OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN:**

### **1.8.1.- Objetivo General:**

Realizar un estudio y análisis de las políticas arancelarias en la importación de automóviles en el Ecuador.

### **1.8.2.- Objetivos Específicos:**

- ✓ Identificar las principales políticas arancelarias de importación de vehículos en el Ecuador.
- ✓ Establecer las principales causas y efectos que produce la restricción de las políticas aduaneras.
- ✓ Proponer un estudio crítico sobre los impuestos aplicados a los vehículos importados por el Ecuador.

## **1.9.- DELIMITACIÓN O ALCANCE DE LA INVESTIGACIÓN**

### **1.9.1.- ALCANCE GEOGRÁFICO:**

Para el desarrollo y avance de la investigación se tomara como referencia todo el Ecuador, la muestra será recogida desde las opiniones y análisis financieros que tengan los agentes de aduana, digitadores, gerentes, de líneas comerciales de las marcas más vendidas en el mercado como son Chevrolet, Kia y Hyundai, además de la intervención de la marca Toyota como un concesionario que no tiene la ventaja de gozar de la distribución de una ensambladora en el Ecuador.

### **1.9.2. ALCANCE DE LA POBLACIÓN:**

La población en estudio la componen los concesionarios Chevrolet, Kia y Hyundai por la característica en común que poseen ensambladoras en el país que actualmente distribuyen sin la afectación de la resolución 66 Secretaría Técnica del Comité de Comercio Exterior, y la intervención de la compañía Toyota como referente de un concesionarios que es 100% importador y no recibe un abastecimiento de una ensambladora que arme carros en el Ecuador. (COMEX, 2012)



## **1.10.- JUSTIFICACIÓN**

Las condiciones actuales del sector automotor, han llevado a las empresas a invertir aún más en la capacitación de su talento humano. Contar con personal altamente calificado y comprometido, ha sido para nuestros afiliados una premisa básica en el desarrollo de su negocio. AEADE se ha hecho presente con la más variada y completa oferta de cursos, charlas, talleres y seminarios para ayudar a sus afiliados en esta necesidad. En el área donde se realizará la investigación, se puede indagar de que el problema constituye un gran inconveniente para conocer más a fondo hay que proceder a realizar la recolección de datos, además de realizar conversaciones informales para realizar la labor investigativa.

El problema del alza de impuestos, principalmente a los ingresos de las divisas es el motivo de ser investigado porque afecta a la economía popular, de acuerdo a la Ley de Régimen Tributario Interno y sus reformas, Codificación 26 Registro Oficial Suplemento 463 de 17-nov.-2004 última modificación: 29-dic.-2014. Adicionalmente, será fundamental para los que lean esta tesis, para así poder emitir criterios fundamentados frente a la Ley vigente y sus reformas; servirá de utilidad, con el objetivo de beneficiar la economía de los importadores que en este caso serán de la Provincia del Guayas. (NACIONAL, Ley de Régimen Tributario Interno y sus reformas 2014).

La presente investigación surge primordialmente porque los Aranceles y las Medidas de Regulación y Restricción Arancelarias al Comercio Exterior son un tema muy interesante y de gran importancia en el ámbito del Comercio Exterior, por tal razón no es nada fácil hallar información sobre estos temas y menos como estudiante, además de la inquietud por conocer todos estos trámites (Aranceles, Cupos). El aporte de este trabajo investigativo será el dar a

conocer la repercusión de las restricciones a las importaciones de automóviles y su incidencia en el sector distribuidor de la Provincia del Guayas.

### **1.11.- HIPÓTESIS DE LA INVESTIGACIÓN**

**“El gobierno toma medidas fiscales con los productos que son de mayor impacto para la balanza comercial de Ecuador para tratar de evitar la salida de divisas y uno de esos sectores es el automotriz”.**

Con mi trabajo investigación se pretende cerciorar de un análisis crítico constructivo que sirva de base sistemático para las empresas que se dedican a la importación de vehículos en el Ecuador en base a las políticas arancelarias vigentes, sobre todo con esta investigación establecer cuáles son los impactos económicos y arancelarios que produce de manera especial en la provincia del Guayas, donde a diario se comercializan vehículos, por su condición económica y financiera en la cual se desenvuelve como una principal fuente de sustento económico del país, es más lugar donde se encuentran las más grandes empresas importadoras de vehículos en el Ecuador. Una vez estudiadas y analizadas las políticas de importación y exportación vigentes en el país generar un criterio lógico y estadístico que permita sustentar la capacidad económica de las empresas importadora de automotores.

Una vez comprobada la hipótesis, se pretende dejar un sustento académico y económico que sirva de base para un estudio interno y externo del mercado nacional e internacional y de importación de vehículos y sus piezas de acuerdo a las políticas arancelarias en cual están inmersos este tipo de empresas y productos.

## **1.12.- ALCANCE TEÓRICO**

El marco teórico lo componen teorías relacionadas al producto interno bruto, balanza de pagos, balanza comercial, y análisis legal sobre las resoluciones dictadas por el Comité de Comercio Exterior para regular la importación de vehículos nuevos. Se eliminan de ello componentes de estudio de factibilidad para la comercialización de autos usados ya que la investigación apunta a un análisis macroeconómico de la situación actual del segmento de vehículos nuevos y no aporta ninguna otra alternativa para su mejoramiento. (COMEX, 2012)

Las bases de la investigación son describir el escenario, determinar el impacto en las ventas y luego emitir un criterio de las alternativas tomadas por los concesionarios para cubrir la brecha de ventas que se generó por la restricción en los cupos de importación.

## **1.13.- ALCANCE PRÁCTICO:**

El análisis económico se limita al tratamiento de datos de las ventas, sin que ello intervenga el tema de costos o el beneficio recibido por cada unidad, tampoco se evalúa la evolución del precio debido a que cada unidad dependiendo de la marca se cotiza diferentes y que algunas de ellas ya han desaparecido en el mercado.

## CAPÍTULO II

### MARCO TEÓRICO REFERENCIAL

#### 2.1.- ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN

La importancia del sector automotor en el desarrollo del país es reconocida por su influencia en varios entornos. El sector genera una importante contribución a la economía del Estado en aranceles, impuestos y además por la mano de obra que emplea a un gran número de personas.

La Asociación de Empresa Automotrices del Ecuador (AEADE) al presentar su informe en cifras en el año 2006 sobre la importación, producción y comercialización de vehículos en el Ecuador hace exclusiva alusión al siguiente informe:

*Su crecimiento en el 2006 muestra niveles muy positivos, y se ha desarrollado en un escenario económico bastante favorable, este año terminó con un PIB ligeramente superior a los 40.000 millones de dólares, lo cual representa en términos reales- que la economía creció 4.3%, con respecto al año pasado. Es decir, que se han superado las expectativas de organismos internacionales (FMI, CEPAL), que estimaban un crecimiento de 3%, e incluso las expectativas del Gobierno, que esperaba un crecimiento del 3.5%. De igual forma al cierre del 2006, la inflación general anual se ubicó en 2.87%, lo cual representa una disminución de 0.27 puntos porcentuales respecto del 2005, gracias a la estabilidad económica creada por la dolarización, el negocio automotor ha seguido experimentando un desenvolvimiento sostenido en nuestro país, el cual por el Impuesto a los Vehículos Motorizados, durante el 2006 se recaudaron USB \$69, 564,821; un crecimiento del 11.64%*

*respecto del 2005, de igual forma el ICE de vehículos fue de USD\$ 5,995,500; estos dos impuestos representan el 1.67% del total recaudado por el SRI. (Ecuador, 2016)*

Dentro de esta misma temática trata que en el año 2006, la importación de vehículos se desarrolló de manera regular, y que esto se debía a la situación económica del país que mantuvo una estabilidad y a que existió un ritmo creciente respecto a la venta de vehículos.

Realizando un análisis por segmentos se puede apreciar lo siguiente:

*“Que las camionetas y todo terreno tuvieron un crecimiento del 39.55% y 12.17% respectivamente. Por su parte, los automóviles decrecieron en un 4.22%, este segmento el año anterior tuvo un importante crecimiento de casi el 59.51%, por lo podemos deducir que hoy la tendencia es adquirir autos más amplios y de trabajo, los todo terreno y las camionetas están ganando un posicionamiento dentro del mercado de vehículos, esto de igual forma se refleja en la producción, ya que el segmento de camionetas ocupa el 49.74% de toda la producción nacional. Los camiones este año subieron un 16.11% y los buses tuvieron un incremento importante del 61.40%.”*

*“En el Ecuador, alrededor del 64% de la oferta de vehículos es extranjera. La marca de mayor importación es Chevrolet, los países de origen son principalmente Colombia y Corea, los cuales en conjunto suman el 85.67% del total importado por esta marca. En segundo lugar esta Hyundai, con su país de origen Corea, la cual ocupa el 14.98% del total de importaciones a pesar de haber tenido una caída del 17.64% respecto al año 2005. Cabe destacar que tanto Chevrolet como Hyundai abarcan el 40.03% de casi la oferta extranjera. Toyota, ocupa el tercer puesto y tiene como países de origen a Colombia, Venezuela y Japón, siendo este último el país que ocupa el 57.76%, de todas*

*las importaciones hechas por esta marca Ford tuvo un crecimiento importante del 55.50%, y subió del octavo al cuarto puesto desplazando a marcas como Kia y Nissan quienes tuvieron un decrecimiento del 14.51% y 14.89% respectivamente. Otra marca que también tuvo una caída es Volkswagen ya que pasó de importar 3.104 unidades en el 2005 a 1.722 unidades en el año anterior. Mazda para este año tuvo un significativo crecimiento, pasó de importar 345 unidades en el 2005 a 1.458 unidades en el 2006.*

El 17 de abril de 2013, la Secretaría General emitió la Resolución 1564, por medio de la cual calificó como una restricción al comercio intrasubregional, según lo dispuesto en el artículo 73 del Acuerdo de Cartagena, las medidas establecidas por la República del Ecuador para la importación de material CKD de vehículos así como para la importación de vehículos provenientes de los Países Miembros de la Comunidad Andina, a través de las Resoluciones 65 y 66 del Comité de Comercio Exterior (COMEX), ambas de fecha 11 de junio de 2012; (COMEX, 2012)

Que las subpartidas NANDINA objeto de la medida aplicada por la República del Ecuador, calificada como restricción mediante la Resolución 1564 son las contenidas en la Resolución 65 COMEX (87032100, 87032210, 87032290, 87032310, 87032390, 87032410, 87032490, 87033110, 87033190, 87033210, 87033290, 87033310, 87033390, 87039000, 87042110, 87043110, 87049000, 87060091) y Resolución 66 COMEX (7032100, 87032210, 87032290, 87032310, 87032390, 87032410, 87032490, 87033190, 87033210, 87033290, 87033310, 87033390, 87039000, 87042110, 87043110);

Que la Resolución 1564 entró en vigencia a partir de la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, el día 18 de abril de 2013 (G.O.A.C. N° 2181); (Resolución

1564 entró en vigencia a partir de la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, 2013)

De conformidad a las resoluciones se puede obtener varios resultados importantes como se especifican a continuación, donde se describe una serie de actos tal como se especifican en la diferentes directrices y conceptos paulatinos.

## **2.2.- VENTAS:**

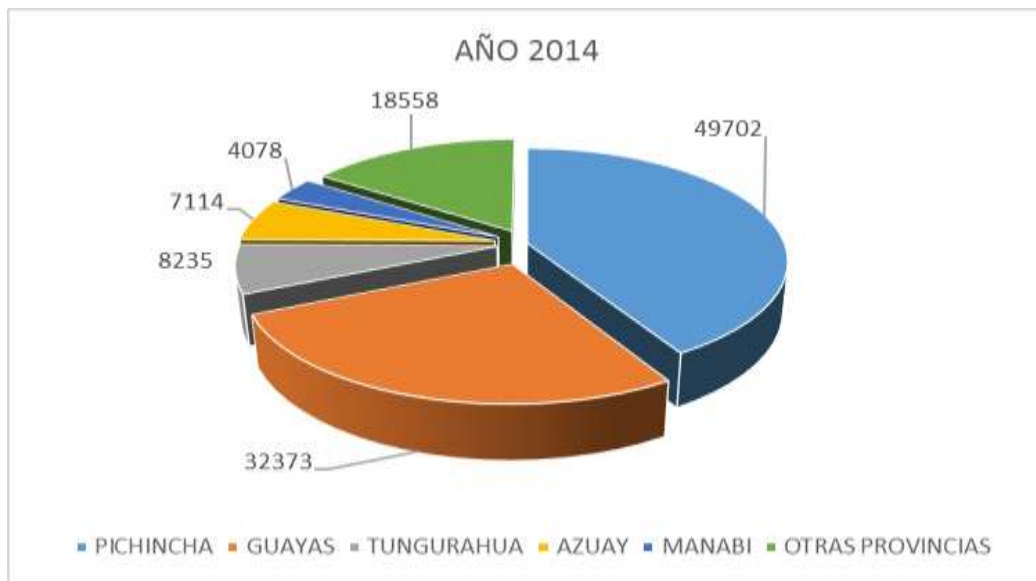
Durante el año 2014 en el mercado automotor nacional se comercializaron 120.060 vehículos nuevos, esto libre de motos lo que al cierre del año el mercado ecuatoriano registró un crecimiento del 5,5% en comparación con el volumen de ventas registrado en el año 2013.

El primer factor fundamental e interrogante que surge al analizar el desempeño del sector es: ¿Cómo pudo el mercado crecer, considerando que desde el mes de junio del año 2012 el gobierno nacional estableció una restricción cuantitativa para la importación de vehículos (resoluciones COMEX n° 65 y 66) que estaría vigente hasta el 31 de diciembre del 2014?, Al analizar las ventas mensuales hasta el mes de agosto el mercado evidenció un comportamiento muy similar al del año 2013. Sin embargo a partir del mes de septiembre se registró un incremento atípico en la demanda de vehículos especialmente en el segmento - livianos de uso particular.

Esta intransigencia intermitente de la demanda, observó la forma de ganar terreno de la decisión de compra por parte de los usuarios, ante la incertidumbre generada en torno a posibles medidas gubernamentales que incidan directamente en el precio de los vehículos nuevos como una variación en las condiciones de la medida restrictiva, posibles incrementos en el esquema impositivo (ICE) y la oficialización del RTE INEN 034 3R, que estableció la obligatoriedad de

implementar en un plazo de 6 meses, mayor equipamiento de seguridad en vehículos (frenos ABS, anclajes ISOFIX, dirección asistida, avisador visual y acústico de no uso del cinturón de seguridad y control de estabilidad. (AEDE, 2014)

En este aspecto es importante también considerar que a partir del segundo semestre del año 2013 la demanda de vehículos experimentó una desaceleración que al final de año permitió a las empresas a pesar del esquema restrictivo contar con un inventario final, que pudo sumarse a la oferta total del año 2014.

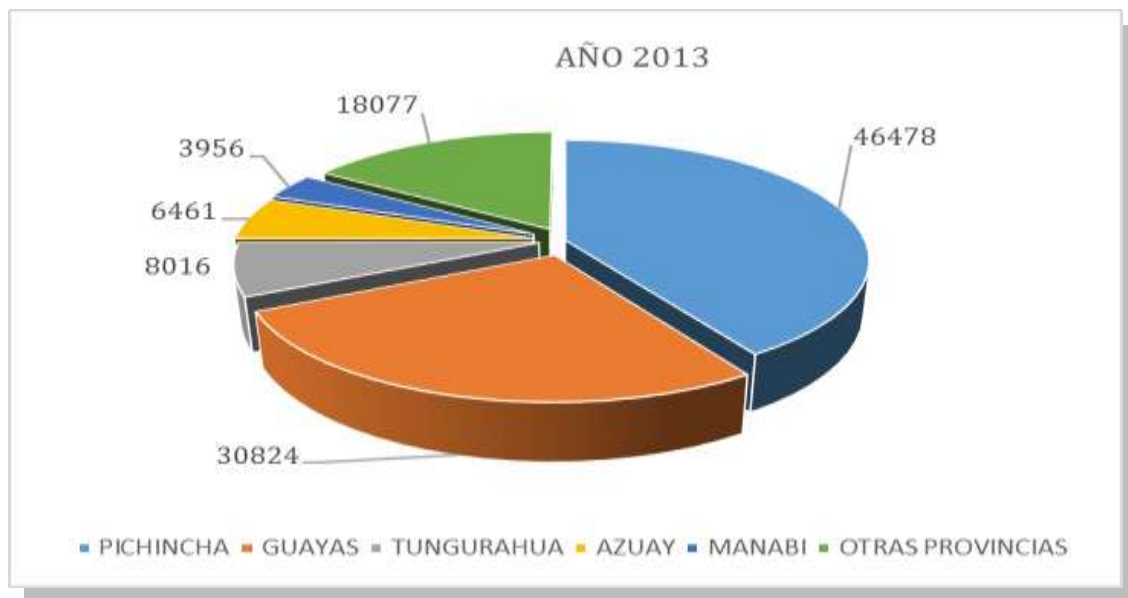


**FUENTE:** Estadísticas AEADE.

En el año 2014 las Ventas de los vehículos fueron de 120.060 vehículos nuevos comercializados en el año 2014 se distribuyeron geográficamente en las siguientes provincias: el 41% en Pichincha, el 27% en Guayas, el 7% en Tungurahua, 6% en Azuay, el 3% en Manabí, el 3% en Imbabura y el 13% restante en las demás provincias. Con relación al año 2013 la participación de ventas por provincias se ha mantenido similar.



El segmento de vehículos nuevos más demandado por los usuarios es el de automóviles que concentró el 40% de la demanda, seguido por SUV's con el 26%, camionetas con el 19%, los camiones concentraron el 10%, las VAN's concentraron el 4% y los buses el 1%.

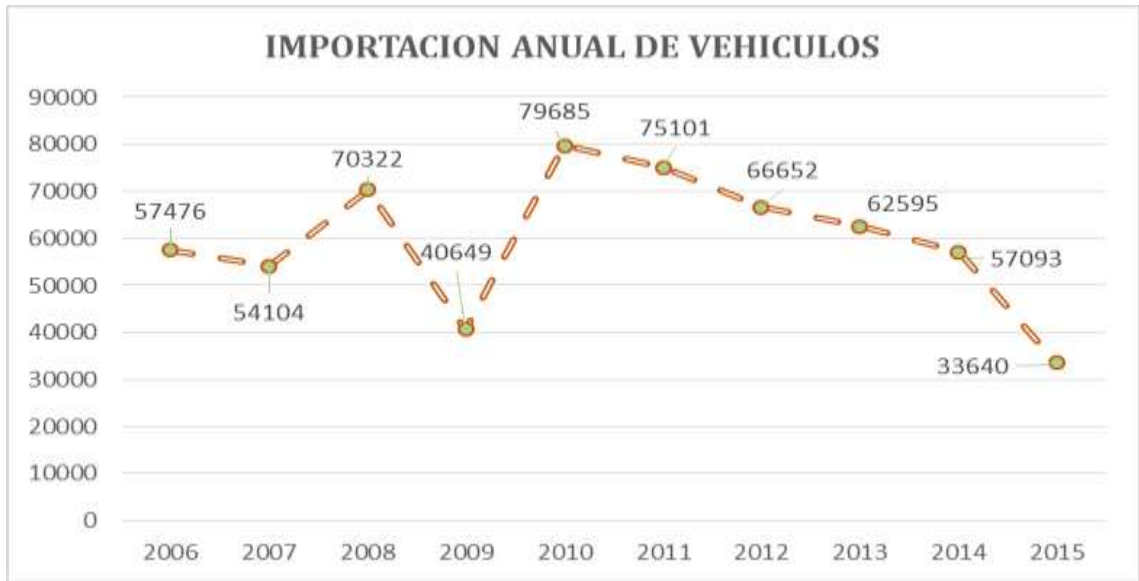


**FUENTE:** Estadísticas AEADE.

En comparación con el año 2013 las ventas de automóviles presentan una reducción de 1 punto porcentual respecto a la demanda del año anterior que representó el 40%. La demanda SUV's muestra un incremento de 2 puntos porcentuales en comparación con la demanda total del año 2013 en el que representaron el 24%.

La demanda de vehículos de trabajo (camionetas, camiones, vans y buses) mantiene una participación similar a la registrada en el año anterior con el 19%, 10%, 5% y 1% del mercado respectivamente. En volúmenes el mercado al cierre del 2014 registró un incremento de 6.248

unidades en comparación con el año 2013, siendo el segmento SUV'S el que mayor crecimiento registró con 3.567 unidades, seguido por el segmento automóviles con 749 unidades. (AEDE, 2014).



**FUENTE:** Estadísticas AEADE.

En el segmento de vehículos de trabajo (comerciales), las camionetas registraron un incremento de 1.197 unidades, los camiones se incrementaron en 587 unidades, las VAN's en 196 unidades, y buses fue el único segmento que registró una reducción de 48 unidades. Importaciones Las importaciones de vehículos armados (CBU) del año 2014 registraron un total de 57.093 unidades, mostrando una reducción del 9% en comparación con las 62.595 unidades importadas en el año 2013, conforme se lo demuestra en el cuadro que a continuación se detalla.

### 2.3.- VENTA DE VEHICULOS EN LAS PRINCIPALES PROVINCIAS DEL ECUADOR

AÑO	PICHINCHA	GUAYAS	TUNGURAHUA	AZUAY	MANABI	OTRAS PROVINCIAS	TOTAL
2010	53394	33838	10484	9069	3231	22156	132172
2011	54905	36916	10106	8999	4510	24457	139893
2012	48715	32621	8739	7380	4003	19988	121446
2013	46478	30824	8016	6461	3956	18077	113812
2014	49702	32373	8235	7114	4078	18558	120060
2015	32566	22268	5495	4986	3108	12886	81309

**FUENTE:** Estadísticas AEADE.

El 48% de la demanda nacional fue atendida con vehículos importados (CBU). Los principales países proveedores de vehículos (CBU) del mercado ecuatoriano son: Corea con el 24%, Japón con el 15%, China con el 13%, México con el 13%, Colombia con el 11%, Estados Unidos el 6%, Tailandia el 5% y de otros países se importa el 13%.

### 2.4.- PRODUCCIÓN:

La producción de las ensambladoras nacionales AYMESA, MARESA y OMNIBUS BB ascendió a 62.689 unidades. La producción nacional abasteció al 52% (61.855 unidades) del consumo local, mientras que en 2013 atendieron al 49%. El 45,7%% de la producción nacional se concentra en el segmento automóviles, el 31% en el segmento camionetas, el 23% el ensamblaje de SUV's y el segmento de VAN's equivale al 0,3%.

## 2.5.- PRECIO PROMEDIO DE VENTAS DE VEHICULOS EN EL ECUADOR:

AÑO	AUTOMOVILES	CAMIONETAS	SUV	VAN	CAMIONES	BUSES
2010	15656	25924	28203	27285	53266	56926
2011	16029	27034	28485	23704	52827	61056
2012	17298	31020	31437	24894	54675	70296
2013	17298	31118	33572	24738	56989	76541
2014	19199	32371	35387	24806	57641	76822
2015	23965	29029	40188	28332	63519	58660

**FUENTE:** Estadísticas AEADE.

Las Exportaciones en las ensambladoras nacionales AYMESA y Ómnibus BB exportaron un total de 8.368 vehículos en el 2014 registrando un incremento del 16% en comparación con las 7.213 unidades exportadas en el 2013. El destino del 100% de las exportaciones de vehículos nacionales fue Colombia.

## 2.6.- IMPORTACION ANUAL DE VEHICULOS SEGÚN SU SEGMENTO

Años Históricos 2006 – 2015 en Unidades.

AÑO	AUTOMOVILES	CAMIONESTAS	SUVS	VANS	BUSES	CAMIONES	TOTAL
2006	30525	4379	11555	1678	964	8375	57476
2007	22485	6212	13401	1879	1046	9081	54104
2008	32585	9038	13569	1915	561	12654	70322
2009	15709	5343	12779	919	572	5327	40649
2010	38418	13964	15807	2938	1168	7390	79685
2011	32090	9782	15088	5264	1729	11148	75101
2012	27545	10064	12908	2692	1513	11930	66652
2013	20099	6292	14945	5082	1896	14281	62595
2014	18820	5292	14530	5367	469	12615	57093
2015	10846	2948	8107	2672	351	8716	33640

**FUENTE:** Estadísticas de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE).

## **2.7.- TIPOS DE POLÍTICAS**

### **2.7.1.- POLÍTICA ECONÓMICA**

A partir de la dolarización en nuestro país se manejaba con 3 políticas: monetaria, fiscal y comercial. Ecuador perdió el manejo de la política monetaria, es por esta razón que nuestro país trabaja solo con las 2 herramientas para manejar el presupuesto del estado y con estas podemos manejar los déficit; con la política comercial que hubo un gran impacto en el sector automotriz y la política fiscal o tributaria.

### **2.7.2.- POLÍTICA MONETARIA:**

Es una política económica que usa la cantidad de dinero como variable de control para asegurar y mantener la estabilidad económica. Para ello, las autoridades monetarias usan mecanismos como la variación del tipo de interés, y participan en el mercado de dinero.

### **2.7.3.- POLÍTICA FISCAL O TRIBUTARIA:**

Determina la carga impositiva directa e indirecta a efecto de financiar la actividad del Estado, esta ayuda a solventar los gastos estatales, incluido el gasto social que es el que mayor influencia tiene en cuanto a la erradicación de la pobreza y la redistribución del ingreso. La recaudación de impuestos por si misma también tiene una gran influencia en la distribución del ingreso, mediante los impuestos progresivos o regresivos que esta aplique para la obtención de los recursos tributarios.

## **2.8.- FUNDAMENTOS LEGALES**

### **2.8.1.- Código Tributario:**

El marco legal ecuatoriano relacionado con el comercio exterior se basa en una serie de normas que se han estructurado en función del procedimiento que se realice a la hora de ejecutar una importación o exportación. El Gobierno del Ecuador, se ratifica en *“todos los fundamentos*

*jurídicos, técnicos y fácticos contenidos en la comunicación presentada el 7 de febrero de 2013 en el proceso de investigación de calificación de restricción”.*

Dentro de esta temática como recopilación legal y sobre todo con fundamento en el artículo 41 del Reglamento de Procedimientos Administrativos de la Secretaría General de la Comunidad Andina, el Gobierno del Ecuador solicitó *“inicialmente, la suspensión de los efectos del acto recurrido, sobre el argumento esencial del daño irreparable o de difícil reparación”* que causa al Ecuador la Resolución N° 1564 de la SGCAN; Qué asimismo, manifiesta Ecuador que las Resoluciones 65 y 66 del COMEX han sido emitidas en uso de las excepciones establecidas en el artículo 73 del Acuerdo de Cartagena y por tanto, solicita la suspensión de sus efectos incluyendo la suspensión del artículo 2 de la misma Resolución 1564. (Reglamento de Procedimientos Administrativos de la Secretaría General de la Comunidad Andina, 2013)

Que la República de Ecuador solicita a la Secretaria General, invocando el artículo 41 de la Decisión 425, la suspensión de los efectos del acto recurrido, en base al argumento del daño irreparable o de difícil reparación que causa al Ecuador la Resolución N° 1564 en la que se califica como restricción al comercio las medidas adoptadas mediante Resoluciones N° 65 y 66 del COMEX, ya que estas han sido emitidas en pleno uso de las excepciones establecidas en el artículo 73 del Acuerdo de Cartagena; y por tanto solicita la suspensión de sus efectos incluyendo la suspensión de la ejecución del artículo 2 de la misma Resolución, y de la comunicación SG-C/E.1.1/1154/2013 de 7 mayo de 2013 por la cual se amplía el plazo para informar acerca del levantamiento de las medidas.

El estado al encontrarse dentro del margen del derecho señala que la medida no se considera discriminatoria respecto a la producción nacional por cuanto se demuestra que el COMEX estableció una cuota de importación de CKDs para las empresas ensambladoras nacionales, menor al histórico de sus importaciones, por tanto, la producción nacional que utiliza CKDs de vehículos para ensamblar vehículos que serán comercializados locamente o a su vez los exportados, han sido tratados igual que los importadores de vehículos terminados;

Mediante escrito presentado el 7 de febrero de 2013, señaló que *“no se aplica un trato discriminatorio a los Países Miembros de la Comunidad Andina, ya que las preferencias que otorga el Ecuador a sus socios andinos no se han visto afectadas, en virtud a que los vehículos y CKDs de vehículos que ha importado Ecuador desde Colombia no han pagado arancel.”* y, que en el caso de vehículos se ha exonerado entre el 35% y 40% de arancel ad valorem y en el caso de CKDs entre el 4,38 % a 5% arancel ad valorem.

En base a estos análisis se debe tomar en cuenta que las condiciones de acceso al Ecuador han mejorado para los países andinos en virtud de la aplicación de aranceles mayores para la importación provenientes de terceros países y que los países andinos no pagan dicho arancel y de hecho, la aplicación de un porcentaje de material ecuatoriano no afecta a los países andinos, ya que dicha condición únicamente se cumple para alcanzar una reducción de aranceles, aranceles que no son aplicados a otros países como Colombia y Perú.

### **2.8.2.- Procedimientos Previos**

Son aquellas operaciones o pasos de carácter administrativo para habilitarse como importador o exportador. Su normativa se reúne en los siguientes cuerpos legales: *“ El Código de*



*Comercio y las Ley de Compañías y la Ley de Cámaras de Comercio, la Ley del Régimen Monetario, la Ley del Registro Único de Contribuyentes, la Ley de Fomento y Desarrollo Agropecuario, la Ley sobre Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas y Reglamento Interno del CONSEP (Consejo Nacional de Sustancias Estupefacientes y Psicotrópicas); la Ley de Fabricación, Importación, Exportación, Comercialización y Tráfico de Armas, Municiones, Explosivos y Accesorios; la Ley de Facilitación de Exportaciones y del Transporte Acuático, la Ley de la Maquila y su Reglamento, La ley de Zonas Francas, el Código de Salud y las Leyes de Sanidad Animal y Sanidad Vegetal, Código Orgánico de Comercio e Inversiones.”*

Además, existen otros cuerpos normativos en lo referente a los procesos y trámites que deben cumplirse a efectos de obtener Autorizaciones Administrativas Previas y el Visto Bueno aprobación de las declaraciones de importación o exportación para importar o exportar. A lo anterior se suman las disposiciones legales emitidas por Consejo de Calidad, órgano de reciente creación que vigila la calidad de los productos importados al país, y que ha aprobado una serie de trámites obligatorios previos a la importación.

### **2.8.3.- Procedimientos Operativos:**

Se refieren a la identificación arancelaria del producto, obtención de permisos y declaraciones, etc. Los aranceles a la importación en Ecuador son de carácter ad-valoren y la banda oscila entre el 0 y el 35% que se calcula sobre el valor CIF. La tarifa del IVA es del 12%, que se aplica sobre el valor ex-aduana de la mercancía. Las importaciones de alimentos básicos, medicinas, libros y cierto tipo de maquinaria no pagan IVA. No obstante, existen otros gravámenes adicionales, cuyo detalle es el siguiente:

- FDI (Fondo de Desarrollo para la Infancia - FODINFA), que equivale al 0,50% del valor CIF.

- ICE (Impuesto a los Consumos Especiales, que grava a los licores, cigarrillos, vehículos, perfumes).

- Impuestos ad-valorem y específicos sobre determinadas partidas, que se sitúan entre el 0% y el 35%.

Dependiendo del tipo de producto a importar, también se requerirá:

*“Certificados de Origen de los países con los que el Ecuador mantiene acuerdos comerciales. En caso de no presentar dicho certificado el producto no podrá acogerse a la liberación arancelaria.*

*“Documentos de Control Previo (puede ser al embarque o a la presentación de la declaración aduanera), exigidos por regulaciones del COMEX (como, por ejemplo, el Certificado de Reconocimiento INEN-1, documento que sustenta el cumplimiento de las normas técnicas ecuatorianas”*

En lo relativo a los aspectos tributarios generación de impuestos, tasas y derechos, así como franquicias y exoneraciones que gravitan sobre las importaciones y las exportaciones, los instrumentos legales son el Código Tributario, la Ley de Régimen Tributario Interno y sus Reglamentos y la Ley de Racionalización Tributaria.

En octubre de 2012 entró en funcionamiento la nueva herramienta ECUAPASS, que permite realizar todos los trámites y operaciones de comercio exterior a través del portal de Aduanas de Ecuador. Uno de los requisitos indispensables para acceder al nuevo sistema

aduanero es el certificado digital de firma electrónica, que tiene como objetivo principal garantizar la identidad del usuario y ejecutor de la firma, la confidencialidad de la información, la integridad en los procesos, siendo útil para transacciones tanto del sector público como del privado.

#### **2.8.4.- Ámbito de Aplicación:**

El Código Tributario en la parte pertinente en el artículo 1 determina que el ámbito de aplicación:

*“La presente Ley regula las relaciones jurídicas entre el Estado y las personas que operan en el tráfico internacional de mercancías dentro del territorio aduanero. Mercancías son los bienes corporales muebles de cualquier clase. En todo lo que no se halle expresamente previsto en esta Ley, se aplicarán las normas del Código Tributario y más leyes generales y especiales.”*

*“Art. 2.- Territorio aduanero.- Territorio aduanero es el territorio nacional en el cual se aplican las disposiciones de esta Ley y comprende las zonas primaria y secundaria. La frontera aduanera coincide con la frontera nacional, con las excepciones previstas en esta Ley.”*

El artículo 3 del cuerpo de leyes antes indicado *“Art. 3.- Zonas aduaneras.- Zona primaria es la parte del territorio aduanero en la que se habilitan recintos para la práctica de los procedimientos aduaneros; zona secundaria es la parte restante del territorio aduanero.”*

En la zona primaria, el Gerente General de la Corporación Aduanera Ecuatoriana será la máxima autoridad aduanera y ejercerá el control a través de los órganos administrativos, operativos y de vigilancia señalados en esta Ley.

El Gerente General podrá establecer en la zona secundaria, perímetros fronterizos de vigilancia especial.

*“Art. 4.- (Reformado por el Art. 138 del Decreto Ley 2000-1, R.O. 144-S, 18-VIII-2000).- Aduanas.- La Aduana es un servicio público que tiene a su cargo principalmente la vigilancia y control de la entrada y salida de personas, mercancías y medios de transporte por las fronteras y zonas aduaneras de la República; la determinación y la recaudación de las obligaciones tributarias causadas por tales hechos; la resolución de los reclamos, recursos, peticiones y consultas de los interesados, y la prevención, persecución y sanción de las infracciones aduaneras.” (NACIONAL, Reformado por el Art. 138 del Decreto Ley 2000-1, R.O. 144-S, 18-VIII-, 2000)*

Los servicios aduaneros comprenden el almacenamiento, verificación, valoración, aforo, liquidación, recaudación tributaria y el control y vigilancia de las mercaderías ingresadas al amparo de los regímenes aduaneros especiales.

Los servicios aduaneros podrán ser prestados por el sector privado, a través de cualquiera de las modalidades establecidas en la Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos, por parte de la Iniciativa Privada. (NACIONAL, Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos, por parte de la Iniciativa Privada, 2013)

*“Art. 5.- Potestad Aduanera.- La Potestad aduanera es el conjunto de derechos y atribuciones que la Ley y el Reglamento otorgan de manera privativa a la Aduana para el cumplimiento de sus fines.”*

Los servicios aduaneros serán administrados por la Corporación Aduanera Ecuatoriana, sea directamente o mediante concesión.

*“Art. 6.- Sujeción a la Potestad Aduanera.- Las personas que realicen actos que impliquen la entrada o salida de mercancías, las mercancías y los medios de transporte que crucen la frontera, están sujetos a la Potestad Aduanera.”*

*“Art. 7.- Alcance de la Sujeción.- La sujeción a la potestad aduanera comporta el cumplimiento de todas las formalidades y requisitos que regulen la entrada o salida de mercancías; el pago de los tributos y demás gravámenes exigibles que aunque correspondan a diferentes órganos de la administración central o a distintas administraciones tributarias, por mandato legal o reglamentario, debe controlar o recaudar la Aduana.”* (Nacional, Código Tributario, 2008)

*Art. 8.- Facultades de la Aduana.- Son facultades de la Aduana, las siguientes:*

- a) Aprender las mercancías no declaradas o no manifestadas y los objetos abandonados en las proximidades de las fronteras;*
- b) Inspeccionar todo medio de transporte que se dirija al exterior o proceda de él;*
- c) Aprender a las personas y medios de transporte que trafiquen con sustancias estupefacientes y sicotrópicas y ponerlos a órdenes de la autoridad competente;*

- d) Someter a inspección personal a quienes crucen la frontera, cuando exista la presunción de delito aduanero;*
- e) Aprender objetos o publicaciones que atenten contra la seguridad del Estado, la salud o moral públicos de conformidad con las leyes y reglamentos respectivos;*
- f) Recibir declaraciones e informaciones y realizar las investigaciones necesarias para el descubrimiento, persecución y sanción de las infracciones aduaneras;*
- g) Proceder a la captura de los presuntos responsables en los casos de delito flagrante, conforme a lo que se dispone en el Código Tributario;*
- h) Ejercer la acción coactiva directamente o mediante delegación; e,*
- i) Las demás atribuciones que señalen la Ley y su Reglamento.*

Art. 9.- Tributos al Comercio Exterior.- Los tributos al Comercio Exterior son:

- a) Los derechos arancelarios establecidos en los respectivos aranceles;*
- b) Los impuestos establecidos en leyes especiales; y,*
- c) Las tasas por servicios aduaneros.*

La Corporación Aduanera Ecuatoriana mediante Resolución creará o suprimirá las tasas por servicios aduaneros, fijará sus tarifas y regulará su cobro.

### **2.8.5.- Obligación Tributaria:**

En lo que refiere a la obligación el artículo 10.- *“Obligación Tributaria Aduanera.- La obligación tributaria aduanera es el vínculo jurídico personal entre el Estado y las personas que*

*operan en el tráfico internacional de mercancías, en virtud del cual, aquellas quedan sometidas a la potestad aduanera, a la prestación de los tributos respectivos al verificarse el hecho generador y al cumplimiento de los demás deberes formales.”*

*“Art. 11.- Sujetos de la Obligación Tributaria Aduanera.- Son sujetos de la obligación tributaria: el sujeto activo y el sujeto pasivo. Sujeto activo de la obligación tributaria aduanera es el Estado, por intermedio de la Corporación Aduanera Ecuatoriana. Sujeto pasivo de la obligación tributaria aduanera es quien debe satisfacer el respectivo tributo en calidad de contribuyente o responsable.”*

En las importaciones, contribuyente es el propietario o consignatario de las mercancías; y, en las exportaciones, contribuyente es el consignante.

*Art. 12.- Hecho Generador de la Obligación Tributaria Aduanera.- El hecho generador de la obligación tributaria aduanera, es el ingreso o salida de los bienes; para el pago de impuestos al comercio exterior, es la presentación de la declaración; en las tasas, es la prestación de servicios aduaneros.*

*Art. 13.- Nacimiento de la Obligación Tributaria Aduanera.- La Obligación Tributaria Aduanera, en el caso de los impuestos, nace al momento de la aceptación de la declaración por la administración aduanera; en el de las tasas, nace por la utilización del respectivo servicio aduanero.*

*Art. 14.- Base Imponible.- (Reformado por la Disposición General de la Ley 98-12, R.O. 20-S, 7-IX-98).- La base imponible de los impuestos arancelarios, en las importaciones es el valor CIF y en las exportaciones es el valor FOB de las mercancías, determinados según las normas del valor en aduana. (NACIONAL, Código Tributario , 2009)*

La Corporación Aduanera Ecuatoriana, mediante resolución dictará las normas correspondientes sobre el valor en aduana de las mercancías, en base al Convenio de Adhesión del Ecuador a la Organización Mundial de Comercio.

Para el cálculo de la base imponible, los valores expresados en moneda extranjera, serán convertidos a sucres, al tipo de cambio fijado por el Directorio del Banco Central del Ecuador para este fin, vigente al momento de la presentación de la declaración aduanera.

*“Art. 15.- Impuestos Aplicables.- Los impuestos al comercio exterior aplicables para el cumplimiento de la obligación tributaria aduanera son los vigentes a la fecha de la presentación de la declaración a consumo. Con sujeción a los Convenios Internacionales y cuando las necesidades del país lo requieran, el Presidente de la República, mediante decreto y previo dictamen favorable del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones COMEXI, establecerá, reformará o suprimirá los aranceles, tanto en su nomenclatura como en sus tarifas.”*

*Art. 16.- Exigibilidad de la Obligación Tributaria Aduanera.- Los tributos aduaneros son exigibles:*

*a) En caso de impuestos:*

*1.- En la autoliquidación, desde el día hábil siguiente a la fecha en que se aceptó la declaración;*

*2.- En la rectificación de tributos, a partir del día hábil siguiente al de su notificación; y,*

*b) En el caso de las tasas, desde la fecha en que se prestó efectivamente el servicio.*



*Art. 17.- Extinción de la Obligación Tributaria.- La obligación tributaria aduanera se extingue por:*

*a) Pago;*

*b) Compensación;*

*c) Prescripción;*

*d) Aceptación del abandono expreso de las mercancías;*

*e) Pérdida o destrucción total de las mercancías; y,*

*f) Decomiso administrativo de las mercancías.*

*Art. 18.- Medios de Pago.- Son medios de pago de las obligaciones tributarias aduaneras: el dinero en efectivo; las notas de crédito por obligaciones fiscales; y, los cheques certificados.*

*Art. 19.- Plazos para el Pago.- Los impuestos aduaneros se pagarán en los siguientes plazos:*

*a) En el caso de la autoliquidación, dentro de los dos días hábiles de aceptada la declaración o de realizado el aforo físico en los casos en los que éste proceda; y,*

*b) En los demás casos, dentro de los ocho días hábiles de la notificación del título de crédito u orden de cobro.*

*El pago de las tasas aduaneras se realizará dentro de los dos días hábiles siguientes a la prestación efectiva del servicio.*

*El pago de las obligaciones tributarias dentro de los plazos establecidos no genera intereses. En materia aduanera no se concederá facilidades de pago.*

*Art. 20.- Recaudación.- Las obligaciones tributarias aduaneras serán recaudadas por las Instituciones del Sistema Financiero Nacional autorizadas por el Directorio de la Corporación Aduanera Ecuatoriana.*

*Art. 21.- Acción Coactiva.- El Estado, a través de la Corporación Aduanera Ecuatoriana, podrá cobrar coactivamente los tributos al comercio exterior y demás obligaciones como acreedor de la obligación tributaria aduanera, aplicando para ello las disposiciones contenidas en el Código Tributario.*

*Art. 22.- Compensación.- Se compensará total o parcialmente, de oficio o a petición de parte, las deudas del sujeto pasivo con los créditos que éste tuviere por pago indebido o en exceso de obligaciones fiscales o por indemnizaciones originadas en pérdidas o daños de su mercancía durante el almacenamiento temporal o en depósitos aduaneros.*

*Art. 23.- Prescripción.- La acción de la administración aduanera para cobrar las obligaciones tributarias, así como la acción de pago indebido del contribuyente, prescriben en el plazo de tres años contados desde la fecha de exigibilidad de la autoliquidación o de la rectificación de tributos firme o ejecutoriada, o del pago, en su caso.*

*La prescripción de las acciones de cobro de las obligaciones tributarias aduaneras será declarada por el Juez Fiscal de oficio o a petición de parte conforme a las normas del Código Tributario.*

*Art. 24.- Abandono Expreso.- Abandono Expreso, es la renuncia escrita de la propiedad de las mercancías hechas en favor del Estado por quien tiene la facultad legal de hacerlo. Su aceptación por parte del Gerente Distrital extingue la obligación tributaria.*

*Las mercancías fungibles, de fácil descomposición, cuyo abandono expreso se hubiere aceptado, serán donadas a las instituciones de asistencia social, beneficencia o de educación que designe el Gerente General de la Corporación Aduanera Ecuatoriana.*

*Art. 25.- Pérdida o Destrucción Total de las Mercancías.- La obligación tributaria aduanera se extingue por pérdida o destrucción total de las mercancías, ocurrida durante su almacenamiento temporal o en depósito, siempre y cuando se produzca por caso fortuito o fuerza mayor, aceptado por la administración aduanera.*

*Art. 26.- Decomiso Administrativo.- El decomiso administrativo es la pérdida de la propiedad de las mercancías por declaratoria del Gerente Distrital, en resolución firme o ejecutoriada, dictada en los siguientes casos:*

*a) Mercancías rezagadas, inclusive en la zona primaria, cuando se desconozca su propietario, consignatario y consignante;*

*b) Mercancías náufragas;*

*c) Mercancías que hayan sido objeto de hurto o robo en los recintos aduaneros, o a bordo de los medios de transporte, cuando luego de recuperadas se ignore quien es su propietario, consignatario o consignante;*

*d) Mercancías de prohibida importación, que no hayan sido reembarcadas, de conformidad con lo dispuesto en esta Ley; y,*

*e) Mercancías a las que, por falta del certificado de inspección, cuando proceda, se ha ordenado el reembarque y no se ha realizado en los 15 días posteriores contados a partir de la fecha de la resolución.*

#### **2.8.6.- Operaciones Aduaneras:**

*El artículo 30.- “Cruce de la Frontera Aduanera.- El ingreso o salida de personas, mercancías o medios de transporte, al o del territorio nacional se efectuará únicamente por los lugares y en los días y horas habilitados por el Directorio de la Corporación Aduanera Ecuatoriana.*

*Todo medio o unidad de transporte que ingrese al territorio aduanero queda sujeto al control de la Corporación Aduanera Ecuatoriana y se dirigirá por la vía habilitada a la bodega de almacenamiento temporal.”*

*Art. 31.- Recepción del Medio de Transporte.- “Todo medio o unidad de transporte será recibido en la zona primaria por el Distrito de ingreso, al que presentarán los siguientes documentos exigibles: manifiesto de carga internacional o carta de porte, lista de pasajeros y tripulantes, lista de suministros y rancho; y, guía de valija postal, en su caso. Cumplida la recepción legal del medio de transporte, el Gerente Distrital o su delegado declararán la libre práctica, para la carga, descarga y demás operaciones aduaneras.*

*El artículo 32 hace referencia a Carga y Descarga.- “La mercancía que provenga del exterior, por cualquier vía, deberá estar expresamente declarada en el manifiesto de carga y contar con la constancia de inspección otorgada por una empresa verificadora cuando sea exigible.”*

Declarada la libre práctica del medio de transporte, el Gerente Distrital autorizará la descarga de las mercancías importadas en la zona primaria, en los días y horas hábiles o habilitados.

El Gerente Distrital, podrá autorizar la descarga fuera de los lugares habilitados para el efecto, cuando la cantidad, volumen o naturaleza de las mercancías lo amerite.

Las mercancías destinadas a la exportación estarán sometidas a la potestad de la administración aduanera hasta que la autoridad naval, aérea o terrestre que corresponda, autorice la salida del medio de transporte.

*Art. 33.- Fecha de Llegada.- Por fecha de llegada de las mercancías se entiende la de su entrega en los recintos habilitados para almacenamiento temporal.*

*Art. 34.- Arribo Forzoso.- El medio de transporte que arribe por causas de mal tiempo u otras de fuerza mayor a un puerto distinto al de su destino se sujetará al control de la administración aduanera más cercana.*

Producido el arribo forzoso, el conductor comunicará el hecho a la autoridad naval, aérea o terrestre, según corresponda, quien notificará inmediatamente del particular al Distrito de la jurisdicción.

El arribo forzoso se considerará legítimo cuando sea justificado por el conductor ante las autoridades competentes y éstas así lo declaren.

Declarado legítimo el arribo forzoso, el Gerente Distrital, a solicitud del propietario o consignatario de las mercancías o de oficio, autorizará la realización de las operaciones aduaneras que correspondan.

El artículo. 35.- Cambio de Puerto.- *“Las mercancías que lleguen al país y figuren en el manifiesto de carga como destinadas a un puerto, en casos de fuerza mayor o caso fortuito, a solicitud del transportista, quien adjuntará la Carta de Corrección y previa autorización del Gerente Distrital del destino original, podrán descargarse para su despacho en otro puerto habilitado.”*

En los casos en que por disposición de autoridad competente se cambie el puerto de descarga de las mercancías, los consignatarios o dueños de las mercancías podrán efectuar los trámites para desaduanar en dicho puerto.

Art. 36.- Faltantes de Mercancías.- *Las mercancías que aparecieren manifestadas como destinadas a un puerto para ser descargadas en él y no hayan sido entregadas al lugar habilitado para su recepción, sin la justificación determinada en el reglamento, se considerarán como no presentadas y, el transportista quedará sujeto a las sanciones establecidas en esta Ley.*

Art. 37.- Traslado.- *Realizada la recepción del medio de transporte, a solicitud del transportista, el Gerente Distrital autorizará, bajo su vigilancia y dentro de la zona primaria a que se realice el traslado total o parcial de las mercancías manifestadas, de un medio de transporte a otro, para continuar hacia su destino en el exterior, sin que se requiera el reconocimiento de las mercancías.*

Art. 38.- Transporte Multimodal.- *Se entiende por transporte multimodal la movilización de mercancías por dos o más medios de transporte diferentes, fuera del territorio aduanero.*

Para el despacho de las mercancías provenientes del exterior que hubieren utilizado este sistema de transporte, el Distrito aceptará los sucesivos conocimientos de embarque, guías aéreas o carta de porte, según el caso.

*Art. 39.- Almacenamiento Temporal.- Las mercancías descargadas serán entregadas por el transportista a las bodegas de almacenamiento temporal dentro de las veinte y cuatro horas siguientes al descargue, bajo el control Distrital, en espera de la declaración respectiva.*

Las mercancías de exportación ingresarán al almacenamiento temporal cuando deban someterse al aforo físico, en aplicación del sistema aleatorio.

El Gerente General de la Corporación Aduanera Ecuatoriana, previa suscripción del correspondiente contrato de concesión, autorizará el funcionamiento de las bodegas para el almacenamiento temporal de mercancías.

*Art. 40.- Responsabilidades.- Los propietarios o concesionarios de bodegas destinadas al almacenamiento temporal de mercancías y depósitos aduaneros indemnizarán al dueño o consignatario por el valor equivalente a la pérdida o daño de ellos. Los propietarios o concesionarios serán responsables ante el fisco por el pago de los tributos correspondientes, excepto cuando concurran circunstancias de caso fortuito o fuerza mayor aceptadas por la administración aduanera.*

La indemnización comprenderá el valor CIF o FOB de la mercancía, según se trate de importación o exportación, sin perjuicio de las responsabilidades civiles o penales a que hubiere lugar.

El dueño, consignatario o el consignante indemnizará por los daños y perjuicios causados en las bodegas, ya por la naturaleza o peligro de sus mercancías, por no haber manifestado estas condiciones en los documentos de embarque, o no haber expresamente informado de ellas a quienes tienen su custodia.

*Art. 41.- Derechos del Propietario, Consignatario o del Consignante.- En el manifiesto de carga el propietario, consignatario o el consignante, en su caso, señalará la bodega en la que el transportista efectuará la entrega de sus mercancías para el almacenamiento temporal.*

Durante el almacenamiento temporal y antes de presentar la declaración, el propietario o consignatario o su representante, previa autorización del Gerente Distrital y bajo su control, podrá efectuar el reconocimiento de sus mercancías, para verificar la exactitud de la mercancía con la información documental recibida y, procurar su adecuada conservación.

*Art. 42.- Reembarque al exterior.- El consignatario o el destinatario podrá solicitar el reembarque de las mercancías manifestadas, mientras no hayan sido declaradas al régimen de consumo, en abandono expreso o tácito, o no se hayan configurado, respecto de ellas, presunción fundada de delito aduanero.*

El reembarque será autorizado por el Gerente Distrital de ingreso o de destino final de las mercancías y, será obligatorio en el caso de las de prohibida importación y, cuando no se presente el certificado de inspección en origen y procedencia cuando sea exigible.

El reembarque se realizará desde el Distrito de ingreso o de destino final, bajo el control del Servicio de Vigilancia Aduanera.



En el último año, el sector auto-motor ha sido golpeado repetida-mente. Las restricciones a las importaciones de vehículos y sus partes han hecho que la industria automotriz se enfrente a un escenario nuevo y se vea obligada a repensar el negocio para mantenerse fuerte mientras llega la estabilidad. La Resolución 66 del Comité de Comercio Exterior (Comex), emitida el pasado 15 de junio, estableció la restricción cuantitativa anual de importación para vehículos, clasificados en 16 subpartidas. La prohibición se fijó por unidades de vehículos y por valor y estará vigente hasta diciembre de 2014.

El Gobierno justificó esta medida por la necesidad de proteger el ambiente, evitando el ingreso de más autos, similar restricción aplicada a los teléfonos celulares.

Sin embargo, la justificación no convenció al gremio automotor ni a la opinión pública, cuyas lecturas se direccionaron a la urgencia del régimen por equilibrar la balanza comercial. Aunque el primer semestre dejó un saldo positivo general de \$ 389,6 millones al país, la balanza comercial no petrolera abrió su brecha negativa en 16,7%, al pasar de \$ -3.376,9 millones a \$ -4.408 millones, en comparación con igual período de 2011, lo que elevó las alertas en el régimen.

La nueva norma del COMEX definió que las importaciones de mercancías que rebasen las cuotas asignadas deberán ser reembarcadas en la parte que excedan la cuota, aunque esta medida dio un giro el 30 de julio último, cuando la entidad formuló la Resolución 77 y autorizó la utilización de las licencias de importación concedidas por el Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO) que no fueron consumidas en su totalidad y que se encontraban vigentes hasta la fecha en que se emitió la Resolución 66. La condición es que los vehículos amparados en dichas licencias sean nacionalizados hasta el 28 de diciembre de este año.

El documento añade que, de existir la posibilidad, los montos autorizados en las licencias de importación, deberán ser descontados de las cuotas asignadas a cada importador.

Se exceptuó de las restricciones a las importaciones de vehículos para personas con discapacidad, diplomáticos y funcionarios sujetos a la Ley de Inmunidades, Privilegios y Franquicias diplomáticas, así como a los vehículos del plan RENOVA.

El director ejecutivo de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), Clemente Ponce, considera que, a pesar de la incomodidad que producen las restricciones, la distribución de las cuotas “sí ha sido equitativa” y que el hecho de que se conozcan públicamente ha permitido a los actores comprobar que “ya no son discrecionales como era en la etapa anterior, cuando no había una regulación al respecto”.

Un análisis realizado por la Asociación Ecuatoriana Automotrices (AEADE) mostró que la restricción de importaciones significará una disminución de unidades de 30%. De acuerdo a las nuevas cuotas, los consignatarios podrán importar hasta 48.279 vehículos.

Por un total de \$ 496 millones y se ha estimado que los precios por unidad se podrían elevar hasta en 4% más. Entre enero y junio de este año, la AEA reportó ventas de 61.498 unidades, en comparación con las 70.409 vendidas en el mismo período en 2011, lo que representó una caída de 12,65%

Para tomar esta decisión, el Ministerio del Ambiente determinó que en los últimos años los gases de efecto invernadero (GEI) han aumentado en 110% aunque no especificó el período tomado en cuenta, señalando como el principal responsable de ese incremento al sector automotor. Por ello, una de sus recomendaciones fue la adopción de una restricción para limitar “el acelerado crecimiento del parque automotor del Ecuador, lo que permitirá una reducción de

las emisiones de GEI, con un impacto positivo en el ambiente y en la salud de los ecuatorianos”. Asimismo, según la Agencia Nacional de Tránsito, en los últimos tres años, la concentración de vehículos se ha manifestado en las provincias de Pichincha y Guayas, que alcanzan 41% y 21% del parque auto motor, respectivamente.

Pero tampoco pudo evitar las inquietudes inevitables sobre el uso de estas restricciones para mejorar la balanza comercial. En una exposición pública reconoció los problemas comerciales y manifestó que debido a que es innegable la existencia de inconvenientes en la balanza comercial, por lo que tenemos que ver qué restringimos.

Aunque dice que han aceptado las nuevas normativas con malestar, advierte que los empresarios no tienen otra alternativa que ver la manera de sostenerse, a pesar de los golpes y hacer más eficiente su labor”, con medidas como la eliminación de algunos gastos y el mejor cuidado de su economía.

Es claro que han tenido que ajustarse a las prohibiciones gubernamentales, pero no por ello dejan de desear que el Estado establezca una política más estable “y no de saltos y cambios permanentes”. Ponce añade que en sus negocios no pueden “abrir y cerrar” hasta que las aguas se calmen, pues muchos de ellos tienen más de 50 años vida.

“Es difícil el futuro porque este Gobierno no ha logrado definir la política para nuestro sector. Nuestro afán es proponer al Gobierno una política que nos asegure estabilidad, previsibilidad”, explica. Si las peticiones son escuchadas, se lograría que después de 2014 las prohibiciones “al menos” se alivianen y de esta forma conseguir operaciones más estables.

El directivo de la AEADE sostiene que el principal problema que el sector enfrenta es la presión por cubrir los costos fijos, teniendo ventas más bajas. Es decir, pagar con menos ingresos

los mismos rubros de arriendos, personal, etc. “Tratamos de no despedir gente porque entendemos que las medidas son temporales”. De allí que, al volverse las operaciones más costosas y tener menores ingresos, lo que se verá reducido es el margen o rentabilidad del negocio. “Hay empresas que no solo no van a ganar, sino que van a perder dinero”. A esto se suma a decir de Ponce la desconfianza para emprender nuevos negocios, sucursales, etc.

La otra regulación se impuso a las partes de autos y motos que vienen para ensamblaje local (CKD, siglas en inglés de Completel y Knocked Down ). En la Resolución 65 del COMEX se establece una reducción cuantitativa de CKD en 19 subpartidas, fijada por unidades de CKD de vehículos y por valor.

Además, estas piezas pagarán la totalidad del arancel consolidado correspondiente a l bien final y este porcentaje podrá disminuir en la medida en que el porcentaje del producto ecuatoriano incorporado al bien ensamblado sea mayor. Sin embargo, todas deberán pagar un arancel mínimo.

## **2.9.- MARCO CONCEPTUAL**

### **2.9.1.- FORMACIÓN DE PRECIOS DE VEHÍCULOS IMPORTADOS.**

La reforma debe introducir los mecanismos para que los tributos sean efectivamente progresivos y quien más riqueza obtiene tenga una mayor responsabilidad con su sociedad; son objetos de diversas discusiones, siempre basadas en que tan perjudicial será el incremento del impuesto a los consumos especiales para los vehículos tanto para el Sector Automotriz como para el Estado, porque si el volumen de ventas disminuye el Gobierno dejara de recaudar por lo

menos 35 millones de dólares en impuesto. Además, el sector perdería alrededor de 1500 plazas de trabajo.

### **2.9.2.- Las Ventas:**

Tomado desde el Banco Mundial: World Development Report 1991: The Challenge of Development. Washington D.C.: Banco Mundial, 1991. Una revisión exhaustiva de la evidencia sobre la política de desarrollo. (1991:, 1991) determina que los 120.060 vehículos nuevos que fueron comercializados en el año 2014 se distribuyeron geográficamente en las siguientes provincias de nuestro país: el 41% en Pichincha, el 27% en Guayas, el 7% en Tungurahua, 6% en Azuay, el 3% en Manabí, el 3% en Imbabura y el 13% restante en las demás provincias

En el año 2013 la participación de ventas por provincias se ha mantenido similar. El segmento de vehículos nuevos más de mandado por los usuarios es el de automóviles que concentró el 40% de la demanda, seguido por SUV's con el 26%, camionetas con el 19%, los camiones concentraron el 10%, las VAN's concentraron el 4% y los buses el 1%.

En comparación con el año 2013 las ventas de automóviles presentan una reducción de 1 punto porcentual respecto a la demanda del año anterior que representó el 40%.

La demanda SUV's muestra un incremento de 2 puntos porcentuales en comparación con la demanda total del año 2013 en el que representaron el 24%. La demanda de vehículos de trabajo (camionetas, camiones, vans y buses) mantiene una participación similar a la registrada en el año anterior con el 19%, 10%, 5% y 1% del mercado respectivamente.

En volúmenes el mercado al terminar el 2014 registró un incremento de 6.248 unidades en comparación con el año 2013, siendo el segmento SUV'S el que mayor crecimiento registró con 3.567 unidades, seguido por el segmento automóviles con 749 unidades. En el segmento de vehículos de trabajo (comerciales), las camionetas registraron un incremento de 1.197 unidades, los camiones se incrementaron en 587 unidades, las VAN's en 196 unidades, y buses fue el único segmento que registró una reducción de 48 unidades.

### **2.9.3.- Baja de Cupos:**

En el año 2011 se mantiene una reducción de cupos, en ese año el país vendió alrededor de 140 mil unidades, mientras que el año 2010 cerró con 81.200 unidades de vehículos, lo que significa una fuerte contracción. Ahora los importadores deberán pensar bien en una correcta administración de los nuevos cupos otorgados para evitar que se afecte el empleo, con la regulación también se planean retos logísticos. Pues los importadores pueden ingresar solo 349 unidades al mes, contando incluso las que se encuentren en la Aduana en depósito aduanero, es decir, que aún no hayan sido nacionalizadas.

### **3.9.4.- Estudio del Mercado año 2014:**

Las marcas que han ganado una mayor participación en el mercado ecuatoriano desde enero a noviembre del 2015 son Chevrolet (5,1%), Great Wall (1,1%) e Hino (0,5%), según fuente estadística estadísticas de la AEADE. A diferencia de las marcas que han perdido mercado son Hyundai (-1,6%), Ford (-1,4%) y Mazda (-1,4%).

En la reforma tributaria se debe introducir los mecanismos para que los tributos sean hagan efectivamente en forma progresiva y de esta forma saber quién tiene más riqueza con lo cual esta obtenga una mayor responsabilidad con su sociedad; estos son los objetos de las diversas discusiones, y están siempre basadas en que tan perjudicial será el incremento del impuesto a los consumos especiales que regirán tanto para los vehículos como para el Sector Automotriz y para el Estado.

Como consecuencia de la nueva Ley de Reforma Tributaria el Sector Automotriz se verá afectado, de manera que habrá pérdida en las ventas de vehículos que más impuestos pagan, disminuirá los ingresos por impuestos automotrices en 354 millones con relación a la recaudación del 2014. Razón por la cual se ven obligados a contrarrestar este impacto en el Sector Automotriz tiende a des equipar los vehículos.

#### **2.9.5.- Importaciones:**

De la misma manera el 48% de la demanda nacional fue atendida con vehículos importados (CBU). Los principales países proveedores de vehículos (CBU) del mercado ecuatoriano son: Corea con el 24%, Japón con el 15%, China con el 13%, México con el 13%, Colombia con el 11%, Estados Unidos el 6%, Tailandia el 5% y de otros países se importa el 13%.

Para W. Arthur Lewis: *The Theory of Economic Development*. Home Wood, IL: Irving, 1955. Un buen ejemplo de los erróneos puntos de vista sobre las políticas comerciales para los países en desarrollo durante la corriente de sustitución de importaciones de los años cincuenta determina que:

*“Política comercial en las HPAE Algunos economistas han intentado contar una historia sencilla que atribuye el éxito de los países del este de Asia a una política comercial orientada hacia fuera. Desde este punto de vista, las altas ratios de exportaciones e importaciones respecto al PIB en las economías asiáticas son las consecuencias de políticas comerciales que, aunque podrían no corresponder exactamente al libre comercio, permiten no obstante un comercio mucho más libre que el de los países en desarrollo que han intentado desarrollarse mediante la sustitución de importaciones. Y las altas tasas de crecimiento son la recompensa de este régimen comercial relativamente abierto. Por desgracia, la evidencia para esta historia no es tan fuerte como querrían sus partidarios. En primer lugar, no está claro en qué medida las altas ratios de comercio en las HPAE pueden realmente atribuirse a políticas de libre comercio.*

*Con la excepción de Hong Kong, las HPAE no han tenido, de hecho, nada parecido al libre comercio: todas ellas continúan teniendo aranceles bastante importantes, cuotas de importación, subsidios a la exportación y otras políticas que administran su comercio. ¿Están las HPAE aplicando políticas que son más cercanas al libre comercio que las de otros países en desarrollo? Probablemente, aunque la complejidad de las políticas comerciales aplicadas por los países en desarrollo en general dificulta las comparaciones.*

*Los datos recopilados por el Banco Mundial, comparando tasas medias de protección (aranceles más el arancel equivalente de las cuotas de importación) para varios grupos de países en desarrollo: los datos sugieren que las HPAE han sido menos*



*proteccionistas que otros países en desarrollo con menos éxito, aunque no han seguido en modo alguno una política de libre comercio total.”*

Dentro de la obra de *Económica Internacional teoría y Política* Sèptima Ediciòn Authorized translation from the English language edition, entitled *INTERNATIONAL ECONOMICS: THEORY AND POLICY*, 7th Edition by KRUGMAN, PAUL R.; OBSTFELD, MAURICE, published by Pearson Education, Inc, publishing as Addison-Wesley, Copyright 5 2006. All rights reserved. No part of this book may be reproduced or transmitted in any form or by any means, electronic or mechanical, including photocopying, recording or by any information storage retrieval system, whitout permission from Pearson Education, Inc. SPANISH language edition published by Pearson Education S.A., realiza un FODA de las empresas como a continuación se detalla:

**2.10.- Análisis FODA del Sector Automotriz. Fortalezas:**

<b>FORTALEZAS</b>	<b>DEBILIDADES:</b>
Existe una presencia en el mercado de varios años, obteniendo certificaciones a nivel internacional de calidad y especialización en la compra y vente de vehículos importados de determinados modelos de marca.	Sector altamente dependiente de la Banca.
Algunas empresas ensambladoras participan en el patrimonio de ciertas empresas autopartista, las	Alta dependencia de proveedores de la Subregión para el ensamblaje de unidades.

<p>cuales brindan servicios que son consideradas en componentes agregadores de valores.</p>	
<p>El personal de ingeniería calificado y entrenado, a nivel de ensambladoras y con capacidad de formación en las universidades en la especialidad automotriz.</p>	
<p>Organización del sector a nivel de ensambladoras y concesionarias, atractiva a las firmas internacionales.</p>	<p>Bajo nivel de exportaciones de producción nacional, más aun en mercados “extra zona”. Limitada variedad de modelos para exportación.</p>
<p>Cercanía hacia países destino de exportaciones nacionales: Colombia, Perú y Bolivia, implica ahorros de transporte y logística.</p>	<p>Efecto negativo de importaciones de vehículos y autopartes en la balanza comercial del sector.</p>
<p>El sector automotriz es uno de los principales sectores productivos del país. Es muy importante por el volumen de ventas que tiene, es uno de los sectores que más aporta al fisco por concepto de aranceles, impuesto a la renta y a los vehículos motorizados.</p>	<p>Alta concertación industrial. Oligopolio. Una sola compañía posee casi el 50% del mercado nacional.</p>

<p>El sector Automotriz aporta aproximadamente con el 14 por ciento del PIB nacional y genera alrededor de 77 mil fuentes de empleo directas e indirectas.</p>	<p>Carencia de sociedades tecnológicas, o alianzas estratégicas con fabricantes o proveedores automotrices regionales o internacionales. No existe transferencia de tecnología para un mejor desarrollo industrial.</p>
--	---

<b>OPORTUNIDADES:</b>	<b>AMENAZAS:</b>
<p>Mejores posibilidades para negociar en bloque con Colombia y Perú, un TLC con Estados Unidos que permitirá una mejor posición relativa de este sector.</p>	<p>El Sector se encuentra altamente influenciado para que el Estado aumente estos impuestos.</p>
<p>Poder potenciar el mercado para las autopartistas nacionales en el Perú, de existir alguna prohibición en ese país la importación de partes y piezas, que permitirá incrementar la producción y lograr economías de escala.</p>	<p>Incremento de ventas de vehículos de menor valor que son los aquellos más inseguros, dado a que los importadores y ensambladores disminuirán el equipamiento de los vehículos con lo cual pueden disminuir su costo y precio y así evitar la aplicación de tarifas mayores que aumentarían los precios.</p>
<p>Existe un crecimiento sustancial de la</p>	

demanda de los vehículos nacionales con posibilidades de incrementarse por renovación del parque automotor.	
Incremento en la capacidad de armado de vehículos de la planta disponible para expandir la producción nacional.	Al existir un Incremento de las preferencias por vehículos importados, de mejor calidad y con mayores prestaciones que los nacionales.
Hacer nuevos Convenios para realizar la Complementación del parque Automotor para posibilita las alianzas estratégicas.	Existe Dificultad de acceso a nuevas tecnologías por parte de empresas ensambladoras y autopartistas, esto se da porque hay un escaso nivel de inversión y desarrollo.
Renovar los Acuerdos de cooperación tecnológica con Colombia y Venezuela y para tener un aumento de las exportaciones ecuatorianas	El excesivo Aumento de cargas tributarias que graven la adquisición de vehículos que desmotivarían la demanda de la población.

### **2.11.- Nueva Regulación:**

El Reglamento RTE INEN 034, que rige para vehículos importados y ensamblados en el país y entrará en vigor después de 180 días. La regulación establece el cumplimiento de normas de seguridad en 24 elementos como luces, barras para asientos de bebés.

Aunque el sector está de acuerdo con la norma, a la AEADE le preocupa que los únicos documentos de referencia para evaluar la conformidad de la calidad de los autos sean los reglamentos de las Naciones Unidas (ONU) y no los de otros países fabricantes como Brasil, Japón, Estados Unidos, etc., donde se ubican las casas matrices de varias firmas. Apenas el 2% de los vehículos que ingresan al país cumplen con las normas ONU.

La cantidad de vehículos terminados que puede ingresar a Ecuador en el 2016 es 9,1% menor que en el 2015. En cambio, el número de carros ensamblados podrá subir 0,78%, según la Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA). Estos son parte de los cambios que introduce la resolución 050-2015 del Comité de Comercio Exterior (Comex), vigente desde el 1 de enero. Se establece que se puede importar \$ 280,68 millones en vehículos, correspondientes a 23.285 unidades.

#### **2.11.1.- Regímenes Aduaneros de Importación:**

Existen diversas modalidades para realizar la importación de materias primas o productos. Para esto se debe tomar en cuenta La ley aduanera en su artículo 90 señala seis regímenes aduaneros: definitivos, temporales, de depósito fiscal, de tránsito de mercancías, de elaboración, transformación o reparación en recinto fiscalizado y de recinto fiscalizado estratégico.

#### **2.11.2.- Importación definitiva:**

El régimen de importación definitiva se entiende por la entrada de mercancías provenientes del extranjero para permanecer en el territorio nacional por tiempo indefinido. Este estará sujeto al pago de impuestos, cuotas compensatorias y cumplimiento de obligaciones según las regulaciones y restricciones no arancelarias.

### **2.11.3.- Temporales:**

Se refiere a la entrada de mercancías provenientes del extranjero para permanecer en el territorio nacional por tiempo definido y finalidad específica. Además las mercancías no serán sujetas a pagos por concepto de impuestos al comercio exterior ni cuotas compensatorias aunque estará sujeto el cumplimiento de obligaciones respecto a regulaciones y restricciones no arancelarias.

### **2.11.4.- Depósito fiscal:**

Este consiste en el almacenamiento de mercancía de origen nacional o extranjero en bodegas autorizadas según la Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito y por las autoridades aduaneras para importación o exportación. Con derecho a almacenamiento indefinido mientras se mantenga el contrato y pago de almacenamiento. El depósito fiscal deberá cumplir con ciertos requisitos como: (NACIONAL, 2009).

- Aislamiento de las mercancías destinadas al almacenamiento.
- Contar con un equipo de cómputo que facilite el registro de las salidas y entradas de mercancías.

### **2.11.5.- Tránsito de mercancías.**

Es el traslado de mercancías con control fiscal de una aduana a otra. Elaboración, transformación o reparación en recinto fiscalizado: Se refiere a la entrada de mercancías extranjeras o nacionales para elaboración, transformación o reparación sin ser retiradas del recinto, sólo para retornarse al extranjero o exportación. El recinto fiscalizado físicamente se describe como un inmueble en el cual se trabaja con mercancía que ingresa o egresa del país (DOF, 2012)

Recinto fiscalizado estratégico: El régimen de recinto fiscalizado estratégico consiste en la introducción por tiempo limitado de mercancías extranjeras, adicionales o nacionalizadas a los recintos fiscalizados estratégicos para ser objeto de manejo, almacenaje, custodia, exhibición, venta, distribución, elaboración, transformación o reparación.

Personal autorizado para promover el despacho aduanero: Todo procedimiento para importar como para exportar requiere de personal autorizado para llevarlo a cabo. Dichos procedimientos deben estar respaldados por agentes o apoderados aduanales quienes fungen como representantes legales de los importadores. Según la Ley Aduanera en el artículo 159 define al agente aduanal como persona física autorizada por la Secretaría a través de una patente, para promover el despacho de las mercancías, en los diferentes regímenes aduaneros previstos en la Ley.

#### **2.11.6.- Fracción Arancelaria:**

En adición a los procedimientos el agente aduana es la persona autorizada para asignar la fracción arancelaria. La fracción arancelaria representa una codificación numérica asignada a cada mercancía; esta clasificación logra identificarla a nivel internacional. Está compuesta de 8 dígitos, 6 indican las características de la mercancía, estas son las mismas en cualquier país y los 2 últimos indican el país importador. A una mercancía se le debe asignar una fracción arancelaria puesto que solo así se podrán identificar las restricciones y regulaciones arancelarias y no arancelarias (Comercio Exterior, 2012).

### **2.11.7.- Padrón de Importadores:**

Después de elegir un agente aduanal e identificar la fracción arancelaria; y antes de realizar los trámites de importación es necesario inscribirse al padrón de importadores. El Padrón de Importadores es el registro en el que se encuentran adscritos los importadores; esto es con el fin de llevar un control de todos los importadores que realizan operaciones en el país. Este trámite es gratuito simplemente se tienen que contar con los requisitos correspondientes. Son sujetos de inscripción al Padrón de Importadores los siguientes (Secretaría de Administración Tributaria [SAT], 2012):

### **2.11.8.- Trámites de importación:**

Una vez inscritos en el Padrón de Importadores se inician los trámites correspondientes. Estos, son una larga lista que conviene tomar en cuenta para cumplir con los requisitos solicitados, es importante considerar también que este proceso debe estar asesorado por un agente aduanal el cual tiene conocimientos para asignar la fracción arancelaria que mejor le convenga al producto.

### **2.11.9.- Impuestos como Resultado de la Importación:**

“Cuando una mercancía entra a territorio nacional como resultado de la importación se debe tomar en cuenta el pago de impuestos como (Aduana de Ecuador, 2012).



### **2.11.10.- Importar:**

La demanda de productos por los consumidores, brinda nuevas oportunidades de negocios a las empresas dispuestas a importar. La decisión de importar surge por dos razones principales: la escasez de producción del producto en el mercado interno y el bajo costo económico de importar ante costos altos de producción o comercialización en el país. No sólo las empresas grandes puede desarrollar la importación de productos. Tanto personas físicas, empresas micros y pymes, pueden importar productos en distintos modelos de importación.

### **2.11.11.- Definición de Importación:**

La importación es el acto de introducir un conjunto de bienes y servicios adquiridos en el extranjero o introducidos a un país, dirigidos al consumo o a la reelaboración. También se pueden importar ideas o tendencias, en cuanto se adoptan ellas mismas para utilizarlas en la propia producción nacional.

En la actualidad, dicha actividad está regulada bajo normas estrictas de adquisición de bienes y servicios. No puede realizarse al azar. Y ello se debe en gran parte al objetivo de mantener una economía estable con el consumo y la producción de bienes locales. A través de las importaciones, los ciudadanos pueden adquirir algunos productos que no son elaborados en su propio país o que son de mejor calidad y más económicos pero puede afectar la producción local.

Si los individuos adquieren productos a más bajo costo, se benefician ya que adquieren mayor capacidad de ahorro y de consumo a la vez. Pero resultará perjudicial para la economía de un país, que adopte una política que privilegie la importación sobre la exportación o reemplace la

producción local de esos mismos productos. Es por ello, que un correcto control entre importaciones y exportaciones es muy importante para que la balanza comercial de cualquier economía resulte favorable. Y para esto existe la Ley Aduanera.

A su vez, la mayoría de los países tienen la posibilidad de realizar importaciones a través de diversas formas de financiación: ya sea a partir de un saldo favorable en cuanto a su balanza comercial; ya sea por poseer capitales que ingresan al país a través del turismo o inversión extranjera, por ejemplo; o en el peor de los casos, con endeudamiento público. Para que la economía no se vea afectada, los economistas liberales argumentan que es necesario importar sin recurrir al endeudamiento.

#### **2.11.12.- Significado de Importación:**

Se denomina importación a la acción comercial que implica y desemboca en la introducción de productos foráneos en un determinado país con la misión de comercializarlos. Básicamente, en la importación, un país le adquiere bienes y productos a otro. Al no poder concretar la importación de los productos madre, nuestra empresa, está parada en materia de producción.

Entonces, la importación lo que hace es trasladar de manera formal y legal productos que se producen en otro país y que son demandados para el consumo y el uso del país al que se llevan. Las importaciones, es decir, los productos que se importan, ingresan al país de recepción a través de las fronteras y normalmente están sujetos al pago de cánones que establece el país en cuestión. Asimismo, existen otras tantas condiciones que se imponen para regular esta actividad comercial.

El objetivo primordial que se persigue con la importación es el de poder adquirir, disponer, productos, bienes, que no se producen en un país y sí en otro, o que se consiguen más baratos en otra nación, o son de mejor calidad.

Ahora bien, como en toda acción comercial, la importación, implicará ventajas y desventajas. Por el lado de los beneficios, en el caso que los productos importados dispongan de un valor comercial menor, el consumidor se verá más alentado a adquirirlos y por caso, circulará más dinero. Y en cuanto a lo estrictamente negativo, nos encontramos con que si los productos importados tienen un valor muchos más bajo a sus símiles nacionales, eso sin dudas, terminará perjudicando a la industria nacional.

Por otra parte, llamamos importación al conjunto de productos que se importan. En estos momentos, en nuestro país, son más las importaciones que las exportaciones. El concepto que directamente se opone es el de exportación, que por el contrario refiere el envío o la comercialización de productos propios a otra nación.

Existe un concepto de destacada importancia en lo que respecta a las acciones de importación y de exportación que es el de balanza comercial.

La balanza comercial es el valor en billetes que se obtiene de la diferencia entre los bienes que se exportan y los bienes que se importan. En tanto, la misma será positiva si las exportaciones son mayores a las importaciones y negativa en el caso contrario.

### **2.11.13.- Objetivo 6 Del Plan Nacional del Buen Vivir:**

Garantizar el trabajo estable, justo y digno en su diversidad de formas.

#### Política 6.5.

Impulsar las actividades económicas que conserven empleos y fomenten la generación de nuevas plazas, así como la disminución progresiva del subempleo y desempleo. (SENPLADES, 2009-2013)

#### Lineamientos 6.5. (b).

Adoptar políticas fiscales, tributarias y arancelarias que estimulen y protejan a los sectores de la economía social y solidaria, e industrias nacientes. (SENPLADES, 2009-2013)  
(SENPLADES, 2009,2013)

La SENPLADES (Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo), busca generar más plazas de trabajo en el sector automotriz, y como se ha investigado en los últimos años ha existido un crecimiento en el mismo. Según datos de PROECUADOR, el sector automotor en el Ecuador ha tenido una participación muy importante para la economía del país por los ingresos que genera, se estima que el aporte al Fisco del sector por los impuestos aplicados a esta industria bordea los USD 400 millones (ECUADOR, 2011) según reportes del Ministerio de Relaciones Exteriores Comercio e Integración en esta industria también ha existido un crecimiento en plazas de trabajo, por ejemplo en el año 2010 se generó 25.000 puestos de trabajo en las actividades del sector, con los siguientes porcentajes; el 30% se concentra en ensamblaje de vehículos y el 70% en el área de comercialización.

Este crecimiento está dado por tres factores claves: la recuperación de grandes productores, el dinamismo del mercado chino, y el crecimiento global de firmas Premium.

#### **2.11.14.- Objetivo 11 del Plan Nacional del Buen Vivir:**

Establecer un sistema económico, social, solidario y sostenible

#### **Política 11.1.**

Impulsar una economía endógena para el Buen Vivir, sostenible y territorialmente equilibrada que propenda a la garantía de derechos y a la transformación, diversificación y especialización productiva a partir del fomento a las diversas formas de producción. (SENPLADES, 2009-2013).

#### **Lineamientos 11.1. (a).**

Fomentar la producción nacional vinculada a la satisfacción de necesidades básicas para fortalecer el consumo doméstico y dinamizar el mercado interno. (SENPLADES, 2009-2013)

Lograr que la industria automotriz sea más dinámica, mediante una investigación de mercado, conociendo las necesidades del mismo y aprovecharlas en su totalidad.

#### **Lineamientos 11.1.**

Impulsar las importaciones indispensables para los objetivos del Buen Vivir, especialmente las de insumos para la producción, y desincentivar las que afecten negativamente a la producción nacional, a la población y a la naturaleza. (SENPLADES, 2009-2013)

Generar más ingresos al país mediante la importación de vehículos a través de las políticas de gestión pública, impulsando el desarrollo de la industria automotriz y generando mayor empleo.

### **Política 11.2.**

Impulsar la actividad de pequeñas y medianas unidades económicas asociativas y fomentar la demanda de los bienes y servicios que generan. (SENPLADES, 2009-2013).

Con el plan de importación y comercialización de vehículos se impulsará a las pequeñas y medianas empresas a lograr una distribución de repuestos más sustentable, mediante los pedidos de compra que estos realicen a la empresa propuesta.

### **Lineamientos 11.2. (b).**

Impulsar las pequeñas y medianas unidades productivas para el fortalecimiento y complementariedad territoriales, tanto a nivel nacional como en esquemas de integración regional. (SENPLADES, 2009-2013).

De esta manera se logrará fortalecer el mercado de importación de vehículos al Ecuador a nivel nacional, ofreciendo los repuestos de manera rápida y eficaz cubriendo todo el mercado nacional y para en un futuro poder introducirnos en las principales provincias del país.

### **Política 11.6.**

Diversificar los mecanismos para los intercambios económicos, promover esquemas justos de precios y calidad para minimizar las distorsiones de la intermediación, y privilegiar la complementariedad y la solidaridad. (SENPLADES, 2009-2013).

#### **Lineamientos 11.6. (a).**

Impulsar las redes de comercialización.

Lo que se busca es poder encontrar los canales de distribución para que la mercadería llegue al consumidor final de una manera rápida y oportuna, utilizando las herramientas necesarias del marketing para poder lograr este objetivo de manera eficaz.

### **Política 11.7.**

Promover condiciones adecuadas para el comercio interno e internacional, considerando especialmente sus interrelaciones con la producción y con las condiciones de vida. (SENPLADES, 2009-2013).

#### **Lineamientos 11.7. (a).**

Manejar eficiente y transparentemente los servicios aduaneros para facilitar el comercio de exportación y de importación. (SENPLADES, 2009-2013)

Se busca manejar un eficiente control en las importaciones, conociendo las regulaciones y los tributos en general.

## **CAPITULO III**

### **DISEÑO METODOLÓGICO**

#### **3.1.- INDICADORES BÁSICOS DE POSICIÓN COMERCIAL:**

Los principales datos recopilados de comercio exterior corresponden a los componentes de la cuenta corriente, esto es las exportaciones e importaciones de bien y servicios. Son indicadores ampliamente conocidos, y que definen en gran medida el nivel de internalización de un país. A continuación analizaremos las definiciones y su manera de utilizar los indicadores del comercio.

#### **3.2.- VALOR DE LAS EXPORTACIONES (BIENES Y SERVICIOS):**

La evolución de las exportaciones de bienes y servicios, identificada por la variación anual o la tasa media de crecimiento para un período determinado será indicativa de la mayor o menor contribución de las exportaciones en el crecimiento total de producto. En el último tiempo son cada vez más los estudios que intentan analizar los determinantes de la evolución del comercio de servicios en el mundo.

#### **3.3.- VALOR DE LAS IMPORTACIONES (BIENES Y SERVICIOS):**

Son el conjunto de bienes y servicios comprados por los residentes de una economía a los residentes de otra economía. Si las exportaciones miden la parte del producto doméstico que es consumido fuera de un país, las importaciones evalúan la proporción de consumo doméstico de bienes importados. Se destaca la importancia del indicador tanto en el ámbito estructura como en el de su dinamismo.



En el caso de los bienes, para el registro de una mercadería y su valoración, normalmente se utilizan criterios de clasificación en base a listas de productos, que a su vez están conectadas con el nivel de protección en aduana.

### **3.4.- INDICADORES RELATIVOS DE COMERCIO EXTERIOR:**

Para la población total del país informante, o alternativamente para el total del PIB del mismo, se obtiene el total del comercio respectivo por habitante, o un índice de apertura.

En el primer caso la media sirve para establecer el monto de comercio que correspondería a cada individuo. Se aplica de 2 formas: la primera es que permite comparar la posición relativa de un país *vis a vis* otros países, en cuyo caso el índice otorga la referencia de la posición relativa de un país entre un grupo de países. En una segunda aplicación, si el índice se calcula anualmente, arroja luces sobre la evolución del crecimiento del volumen exportado, importado, y/o comerciado en términos relativos.

#### **3.4.1.- ENFOQUE:**

La presente investigación, tiene objetivo realizar un análisis estadístico y con una modalidad de campo ya que se está haciendo un análisis en las propias empresas que se encargan a venta de vehículos importados, se revisa diferentes parámetros que inciden en la liquidez de la empresas de la ciudad de Guayaquil.

La importación de los vehículos tiene una serie de características de acuerdo al impuesto de vehículos por la Administración General de Aduanas, el Nacional de Desarrollo y Reforma, el Ministerio de Comercio. Según el enfoque de gestión, en donde las características de los vehículos importados constituyen de acuerdo con el vehículo tipo impositivo aplicable, no constituye una serie de características completas de vehículos, de acuerdo con los tipos impositivos aplicables a la Administración General de División arancel aduanero señaló, ya sea

de los vehículos importados, hay tres niveles de importación de vehículos CKD o semi-ERC. En segundo lugar, la carrocería del vehículo de importación (incluida la cabina), la carga de dos motores montaje; o vehículo de importación y el montaje del motor y uno de los dos o más de carga otros tres conjuntos; o de importación, excepto dos corporal total y el motor en otras cosas que la carga de cinco montaje.

### **3.4.2.- MODALIDAD BÁSICA DE LA INVESTIGACIÓN:**

Para el buen desarrollo del presente trabajo investigativo, hice uso de algunos métodos y técnicas muy usados en el proceso de la investigación acordes a la labor que se genera.

De tal forma que esta investigación se utilizará el método de observación científica, tomando en cuenta para esto los conocimientos previamente construidos, los mismos que forman parte de una estructura teórica ya existente, de investigaciones realizadas en este ámbito, lo cual permito tener un fundamento lo que ocurre a nivel mundial sobre las importaciones de los vehículos nuevos.

Los elementos teóricos que están planteados nos permitirán fundamentar el proceso del conocimiento a través de la revisión de la literatura de los textos y leyes ya establecidos por las autoridades del Ministerio de Comercio Exterior con lo cual sirvió de apoyo a la teoría donde define el criterio a conceptos y descripciones de las variables. Para tal efecto, es necesario utilizar la investigación Bibliográfica, como libros, leyes, normas y reglamentos e Internet, con el propósito de disponer de un panorama mucho más amplio del tema, que permita efectuar un análisis a profundidad.

### **3.4.3.- Investigación Descriptiva:**

En la presente investigación desarrollada, se aplicó el método descriptivo, con el cual se logró hacer una medición en la relación existente entre las variables de los diversos actores en su contexto, esta investigación tiene carácter tributario y arancelario, por lo cual, se pudo tener una visión más amplia de los problemas que estas sufriendo la empresa dedicadas a la venta de vehículos importados en la ciudad de Guayaquil. La importación definitiva de vehículos se encuentra regulada por la Secretaría de Economía, debiendo presentarse para su ingreso al país un permiso previo por parte de esa dependencia. No obstante lo anterior existen diversas excepciones a la presentación de este permiso previo de importación, por lo que establece nuevo régimen legal para la industria automotriz, prohíbe, por regla general, importar vehículos usados. Excepcionalmente, permite importar, entre otros, vehículos usados para usos especiales, distintos del transporte. El Servicio Nacional de Aduanas interpreta que dicha excepción se aplica a los vehículos de competición.

## **3.5.- MÉTODOS**

### **3.5.1.- Método Teórico – Inducción:**

En términos muy generales, el marco teórico es aquel que consiste en establecer los enunciados universales ciertos aspectos muy importantes que fueron tomados a partir de la experiencia de las empresas que se dedican a la venta de vehículos importados en el ciudad de Guayaquil, esto se lo logra cuando se puedo ascender lógicamente a través del conocimiento científico.

### **3.5.2.- ANALÍTICO:**

El método analítico se utilizó con el propósito de conocer las principales restricciones sobre las políticas de importación y exportación de vehículos en el Ecuador, y permite separar los elementos que intervienen en la realización de la investigación determinada; y, después reunir los elementos que tienen relación lógica entre sí hasta completar y demostrar la verdad del conocimiento al cual se ha llegado.

### **3.5.4.- DEDUCTIVO.**

A través, de este método se pudo buscar la información a las resoluciones sobre las cuales la COMEX, las políticas institucionales y gubernamentales sobre la importación y exportación de automotores a fin de descubrir cuáles son los primordiales causas que dio origen a la problemática.

### **3.5.5 HISTÓRICO:**

El estudio y análisis de las políticas comerciales en el Ecuador han sido motivos de estudio y análisis a través del tiempo y con mucha mayor razón en lo referente a las importaciones y exportaciones de vehículos en el país. Con el propósito de realizar las proyecciones pertinentes sobre la importación de vehículos.

### **3.6.-POR LA NATURALEZA**

#### **3.6.1.- Descriptivo:**

A través de este método se pudo describir la situación actual y económica de las importaciones de vehículos al Ecuador de acuerdo a los años y a los acontecimientos de la balanza comercial.

### **3.7. FICHADO BIBLIOGRÁFICO**

Por medio de esta técnica se recopilará la información necesaria e indispensable quien nos permite registrar las fuentes encontradas, como el catálogo de una biblioteca, una bibliografía, índices de publicaciones, etc.

### **3.8.- INFORME**

La redacción del informe final será elaborada luego de haber cumplido todos los pasos de la investigación, quien deberá contener las partes consideradas del mismo, con todas sus ideas generales y detalladas.

### **3.9.- La Curva de la Demanda:**

Conviene recordar que los factores que determinan la demanda de un bien son el precio del mismo, el precio de los demás bienes, la renta personal del consumidor y también las preferencias o gustos de los individuos. Los desplazamientos a lo largo de la curva de demanda expresan la variación de la cantidad demandada por efecto del precio, asumiendo que los demás factores se mantienen constantes.

Para un consumidor dado, que consume  $n$  bienes diferentes, la demanda de este consumidor de un determinado producto  $P$  dependerá no sólo de la renta disponible y sus preferencias sino también del precio de los  $n-1$  productos que configuran su cesta de compra, sólo cuando se considera el supuesto de *ceteris paribus* para los mercados de los otros  $n-1$  productos y la renta resultará una curva demanda para  $P$  únicamente dependiente del precio del producto  $P$ .

$$\max_{(Q_1, \dots, Q_n) \in \Sigma} f_U(Q_1, \dots, Q_n)$$

$$\Sigma = \{(Q_1, \dots, Q_n) \in \mathbb{R}^n \mid P_1 Q_1 + \dots + P_n Q_n \leq Y\}$$

### **3.10.-TÉCNICAS**

#### **3.10.1.- La entrevista**

A través de esta técnica se pudo tener contacto directo con los agentes, auxiliares de aduana, que trabajan con varias empresas importadoras de vehículos en el Ecuador además personas que trabajan en el área de ventas de concesionarias.

#### **3.10. 2.- Análisis e interpretación de resultados:**

Con la información obtenida en la encuesta y entrevista realizada se procederá a realizar el análisis e interpretación de los resultados que servirán de base fundamental para la sustentación de este tema de investigación.

#### **3.10.3.- Expresión escrita**

Por medio de esta técnica se podrá expresar las ideas y comentarios acordes al desenvolvimiento de la investigación.

### **3.11.- TIPOS DE DEMANDA**

El sector automotor es un importante dinamizador de la economía nacional a través de la generación de aproximadamente 26.000 plazas de empleo directas e indirectas y su significativa contribución para ingresos del estado con el pago de impuestos, aranceles y tasas.

La industria automotriz es el tercer sector de mayor movimiento económico en el Ecuador y el 2011 fue, para esta industria, un año con muy buenos beneficios, por tal razón este es un mercado de importancia dado que sus cifras de crecimiento contribuyen a nivel general en el crecimiento de nuestro país; este es un punto de partida para el análisis de los tipos de demanda que existen.

Las expectativas del sector automotor se aferran a los próximos años debido a lo perjudicial que fue 2009 para estas compañías a escala mundial. Según datos de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), las tendencias de compra se redujeron debido a la crisis económica.

Dicha situación ha aportado para que en este medio se busquen alternativas de crecimiento como participación general en eventos y ferias del sector y con ello poder alcanzar una demanda Satisfecha no Saturada

Hablamos de demanda satisfecha no saturada cuando es aparentemente satisfecha, pero se utilizan herramientas de mercadotecnia para hacer crecer la misma y no caer en el sobre stock de productos y que los mismos no sean adquiridos por los consumidores.

Otro tipo de demanda que es aplicable a nuestro trabajo investigativo es la demanda Efectiva, tal demanda que establece en forma real la cantidad que realmente compran los consumidores respecto del producto; un ejemplo muy importante son las ventas de camiones y buses o en una forma más técnica los vehículos pesados.

A continuación veremos ejemplos con tres productos aplicando una matriz para calcular la proyección de la demanda.

### 3.12.- AUTOMÓVILES:

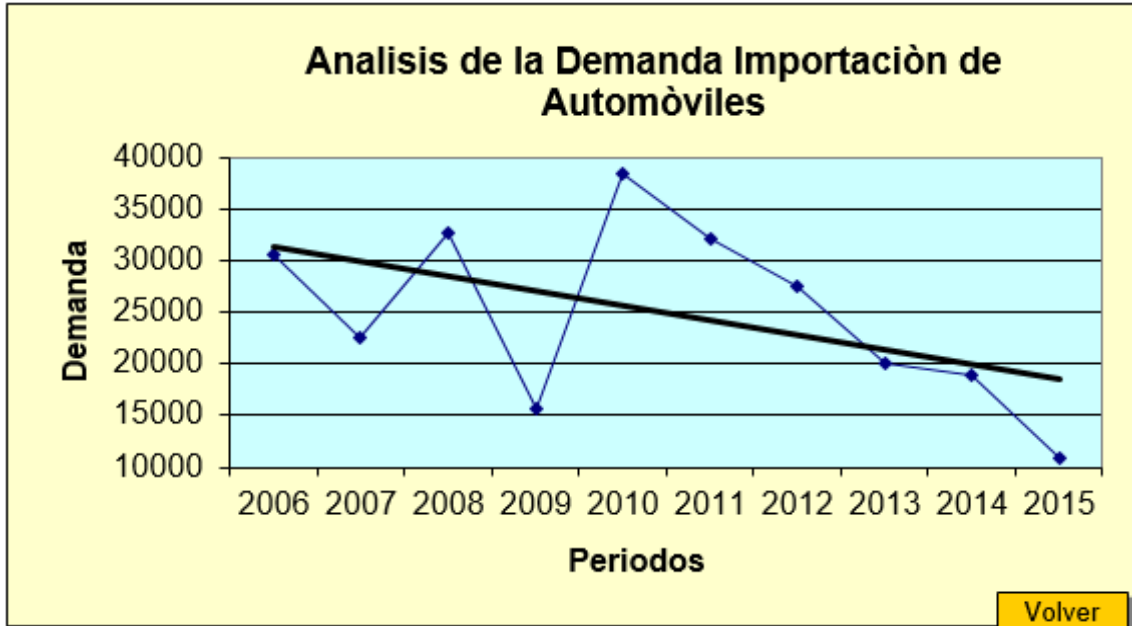
Los siguientes datos son de la Importación de Automóviles años 2006 al 2015 en total de cantidades, se aplica el programa para calcular la Proyección de la Demanda.

AÑO	AUTOMÓVILES
2006	30525
2007	22485
2008	32585
2009	15709
2010	38418
2011	32090
2012	27545
2013	20099
2014	18820
2015	10846

X	Automoviles	X <sup>2</sup>	X.Y	Y <sup>2</sup>
1	30525	1	30525	931775625
2	22485	4	44970	505575225
3	32585	9	97755	1061782225
4	15709	16	62836	246772681
5	38418	25	192090	1475942724
6	32090	36	192540	1029768100
7	27545	49	192815	758727025
8	20099	64	160792	403969801
9	18820	81	169380	354192400
10	10846	100	108460	117635716

<b>Sumatorias</b>	55	249122	385	1252163	6886141522
<b>Sumatoria /n</b>	5,5	24912,2	38,5	125216,3	688614152





**Ver Grafico**

Pendiente m	-1430,4	Por proceso de computo en Excel
	-1430,4	Por aplicación de formula
Intercepto Y: t	32779,4	Por aplicación de formula
Desv. Típica	Sx 2,8722813	Por proceso de computo en Excel
	Sy 8245,9956	Por proceso de computo en Excel
Coefficiente de Correlación	R= -0,498243	Por proceso de computo en Excel

$$m = \frac{\sum(xy) - \frac{(\sum x)(\sum y)}{n}}{\sum(x)^2 - \frac{(\sum x)^2}{n}}$$

$$b = \frac{\sum Y - m \sum X}{n}$$

$$Sx = \sqrt{\frac{\sum x^2}{n} - (Mx)^2}$$

$$Sy = \sqrt{\frac{\sum y^2}{n} - (My)^2}$$

$$R = \frac{mSx}{Sy}$$

**Demanda proyectada**

De la ecuación  $Y = mX + b$   
 Donde  $m$  es  $-1430,4$  y  $b$  es:  $32779,4$

Periodos	X	Demanda Y
2016	11	17045,0
2017	12	15614,6
2018	13	14184,2
2019	14	12753,8
2020	15	11323,4
2021	16	9893,0
2022	17	8462,6
2023	18	7032,2
	116	96308,8

**Periodos n= 8**

### ANALISIS:

Al observar la gráfica del análisis de la demanda del segmento automóviles podemos darnos cuenta como las importaciones de este segmento han ido variando anualmente para analizar la gráfica se ha considerado tomar una base datos históricos desde el año 2006 al año 2015, va decreciendo desde el primer semestre del año 2009 observamos que fue un año muy duro para el sector automotriz porque el gobierno nacional aplico medidas gubernamentales que en el año 2008 no las aplico lo cual bajo totalmente el volumen de las importaciones, a partir del año 2010 el sector automotriz comienza a recuperarse, una de las entidades que comenzaron a otorgar facilidad en los créditos fueron los bancos comenzaron a dar más facilidades de endeudamiento para las personas que compran automóviles, por esta razón vemos en los años 2013 y 2014 hay un decrecimiento mínimo.

Se debe destacar que para los vehículos híbridos no se vio afectado ya que el gobierno Ecuatoriano estableció exoneraciones en cuanto al pago de aranceles y tributos al momento de importar.

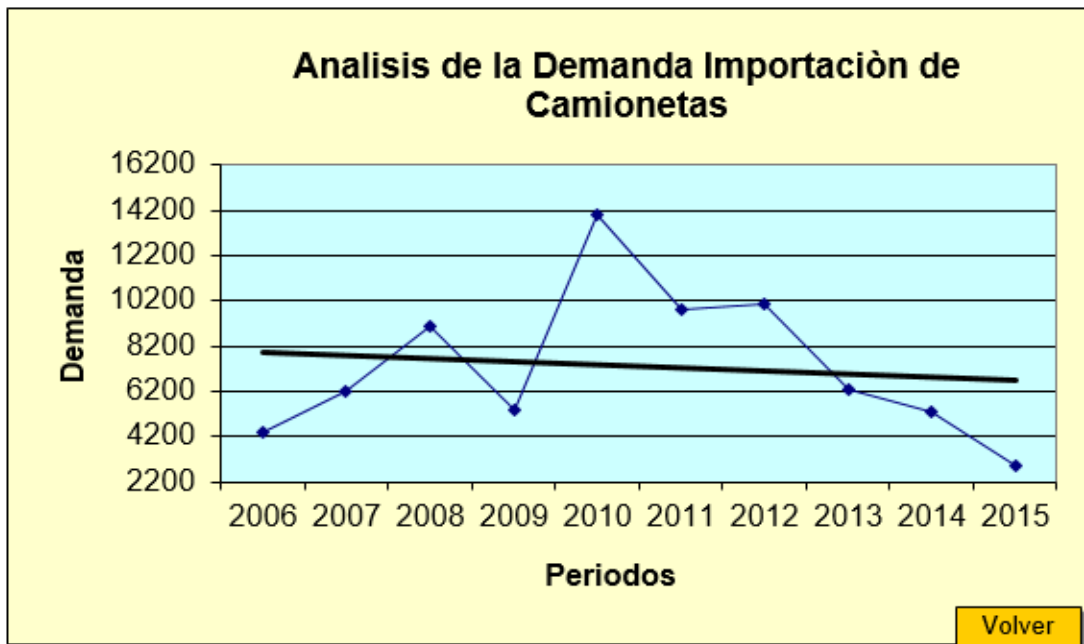
### 3.13.- CAMIONETAS:

Los siguientes datos corresponden a la Importación de Camionetas durante los años 2006 al 2015 en total de unidades, se aplica el programa para calcular la Proyección de la Demanda.

AÑO	CAMIONETAS
2006	4379
2007	6212
2008	9038
2009	5343
2010	13964
2011	9782
2012	10064
2013	6292
2014	5292
2015	2948

X	Camionetas	X <sup>2</sup>	X.Y	Y <sup>2</sup>
1	4379	1	4379	19175641
2	6212	4	12424	38588944
3	9038	9	27114	81685444
4	5343	16	21372	28547649
5	13964	25	69820	194993296
6	9782	36	58692	95687524
7	10064	49	70448	101284096
8	6292	64	50336	39589264
9	5292	81	47628	28005264
10	2948	100	29480	8690704

<b>Sumatorias</b>	55	73314	385	391693	636247826
<b>Sumatoria /n</b>	5,5	7331,4	38,5	39169,3	63624783



[Ver Grafico](#)

Pendiente m	-139,80606	Por proceso de computo en Excel
	-139,80606	Por aplicación de formula
Intercepto Y. b	8100,33333	Por aplicación de formula

Desv. Típica	Sx: 2,87228132	Por proceso de computo en Excel
	Sy: 3142,50802	Por proceso de computo en Excel
Coeficiente de Correlación	R= -0,127784	Por proceso de computo en Excel

$$m = \frac{\sum(xy) - \frac{(\sum x)(\sum y)}{n}}{\sum(x)^2 - \frac{(\sum x)^2}{n}}$$

$$b = \frac{\sum Y - m \sum x}{n}$$

$$Sx = \sqrt{\frac{\sum x^2}{n} - (Mx)^2}$$

$$Sy = \sqrt{\frac{\sum y^2}{n} - (My)^2}$$

$$R = \frac{mSx}{Sy}$$

### **Demanda proyectada**

De la ecuación  $Y = mX + b$

Donde  $m$  es  $-139,8060606$  y  $b$  es:  $8100,33333$

Periodos	Demanda	
	X	Y
2016	11	6562,5
2017	12	6422,7
2018	13	6282,9
2019	14	6143,0
2020	15	6003,2
2021	16	5863,4
2022	17	5723,6
2023	18	5583,8
	116	48585,2

**Periodos n= 8**

### **ANALISIS:**

Al observar la gráfica del análisis de la demanda del segmento Camionetas con los datos históricos obtenidos de las estadísticas de AEADE, años 2006 al 2015 podemos darnos cuenta que existe un decrecimiento mínimo entre el segundo semestre del año 2008 y al comienzo del año 2009 en cuanto a la implementación de aranceles, este segmento no se mostró tan afectado en los años 2013 y 2014 porque las camionetas son consideradas como vehículos comerciales que vienen para trabajo en distintas entidades públicas o privadas.

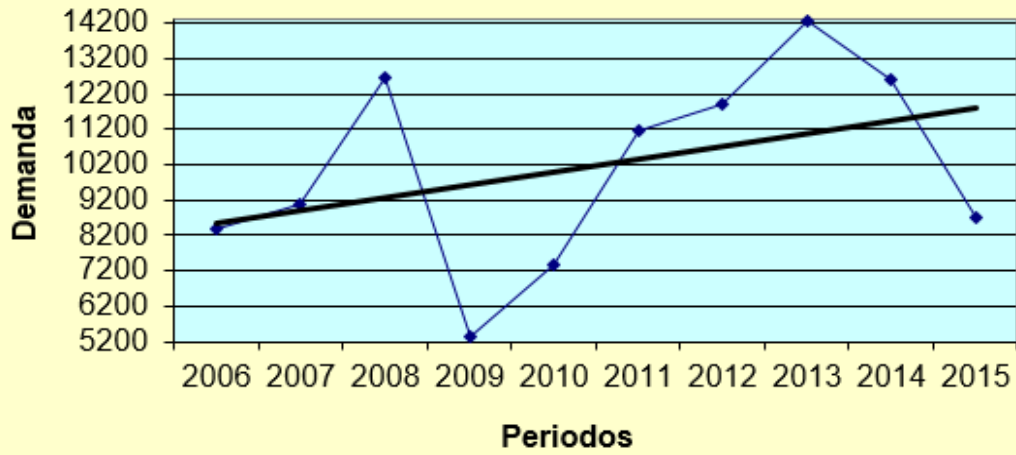
### 3.14.-CAMIONES:

Los siguientes datos son de la Importación de Camiones años 2006 al 2015, se aplica el programa para calcular la Proyección de la Demanda.

AÑO	CAMIONES
2006	8375
2007	9081
2008	12654
2009	5327
2010	7390
2011	11148
2012	11930
2013	14281
2014	12615
2015	8716

	X	Camiones	X <sup>2</sup>	X.Y	Y <sup>2</sup>
	1	8375	1	8375	70140625
	2	9081	4	18162	82464561
	3	12654	9	37962	160123716
	4	5327	16	21308	28376929
	5	7390	25	36950	54612100
	6	11148	36	66888	124277904
	7	11930	49	83510	142324900
	8	14281	64	114248	203946961
	9	12615	81	113535	159138225
	10	8716	100	87160	75968656
<b>Sumatorias</b>	55	101517	385	588098	1,101E+09
<b>Sumatoria /n</b>	5,5	10151,7	38,5	58809,8	110137458

## Análisis de la Demanda Importación de Camiones



Volver

Ver Gráfico

Pendiente m	360,660606	Por proceso de computo en Excel
	360,660606	Por aplicación de fórmula
Intercepto Y b	8168,06667	Por aplicación de fórmula

Desv. Típica	Sx: 2,87228132	Por proceso de computo en Excel
	Sy: 2660,91052	Por proceso de computo en Excel
Coeficiente de Correlación	R= 0,38930987	Por proceso de computo en Excel

$$m = \frac{\sum(xy) - \frac{(\sum x)(\sum y)}{n}}{\sum(x)^2 - \frac{(\sum x)^2}{n}}$$

$$b = \frac{\sum Y - m \sum x}{n}$$

$$Sx = \sqrt{\frac{\sum x^2}{n} - (Mx)^2}$$

$$Sy = \sqrt{\frac{\sum y^2}{n} - (My)^2}$$

$$R = \frac{mSx}{Sy}$$

## **Demanda proyectada**

De la ecuación  $Y = mX + b$

Donde **m** es 360,6606061 y **b** es: 8168,06667

	<b>Demanda</b>	
Periodos	X	Y
2016	11	12135,3
2017	12	12496,0
2018	13	12856,7
2019	14	13217,3
2020	15	13578,0
2021	16	13938,6
2022	17	14299,3
2023	18	14660,0
	116	107181,2

**Periodos n= 8**

### **ANALISIS:**

Al observar la gráfica del análisis de la demanda de importación de camiones observamos datos históricos desde el año 2006 al 2015 nos damos cuenta como las importaciones de este segmento la pendiente es positiva ya que no se vio afectada tanto porque los camiones nuevos que se importaron en los años 2013 y 2014 no se los considera de un bien de uso personal, este segmento la mayor parte de los camiones vienen y son asociados en distintas compañías de transporte pesado del Ecuador, se los usa para prestar trabajos.



### **3.15.- LISTA DE LOS MERCADOS PROVEEDORES DE VEHICULOS IMPORTADOS POR ECUADOR:**

A continuación veremos en las siguientes gráficas un total en precio y tonelada durante los años 2006 al 2015, mapa de países de donde Ecuador importa, empresas que se dedican a la importación de automóviles, camionetas y camiones en el Ecuador.

#### **PRODUCTO:**

**Partida:** 8703 Automoviles de turismo y demas vehiculos automoviles concebidos principalmente para transporte, conforme se detalla a continuación:

### 3.16.- GRAFICO EN VALORES:

EXPORTADORES	Valor importada en 2006	Valor importada en 2007	Valor importada en 2008	Valor importada en 2009	Valor importada en 2010	Valor importada en 2011	Valor importada en 2012	Valor importada en 2013	Valor importada en 2014	Valor importada en 2015
Mundo	612.670	534.380	697.135	632.558	1.068.466	876.870	764.541	784.474	778.586	524.760
Corea, República de	155.798	197.347	262.921	246.494	400.883	350.335	270.449	267.625	259.482	208.315
Japón	119.840	135.051	218.905	230.155	295.750	219.343	154.123	147.386	150.395	122.956
China	2.361	7.050	12.264	6.781	17.644	67.891	112.343	123.281	92.639	57.384
México	12.561	10.527	23.131	19.562	55.974	59.245	45.993	62.336	69.712	32.995
Estados Unidos de América	22.302	20.185	21.613	79.303	152.706	40.528	57.176	49.048	59.286	27.042
Colombia	94.176	58.666	85.664	18.228	73.380	63.165	53.374	38.328	37.095	21.195
Indonesia	0	0	0	0	0	0	0	3.024	40.434	13.166
Alemania	12.170	19.526	11.875	13.904	20.183	20.653	14.839	11.257	18.357	8.768
Reino Unido	1.893	2.702	1.031	723	1.345	2.583	1.263	3.659	4.499	8.197

### ANÁLISIS:

En base a datos históricos recopilados de la página de TRADE MAP de los años 2006 al 2015 podemos volver a confirmar los datos que obtuvimos de las estadísticas de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE), nos damos cuenta desde el año 2006 el descenso en que hubo debido a la crisis mundial, en el 2009 Ecuador tomo nuevas medidas arancelarias para el sector automotriz para evitar la salida de divisas en cuanto a valores se refiere. En el año 2010 los valores que se importaron comienzan nuevamente crecer gracias a las externalidades entre una de ella son los bancos otorgaron créditos.

### 3.17.- GRAFICO EN CANTIDADES:

Exportadores	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
	Cantidad importada, Toneladas	Cantidad importada, Toneladas	Cantidad importada, Toneladas	Cantidad importada, Toneladas	Cantidad importada, Toneladas	Cantidad importada, Toneladas	Cantidad importada, Toneladas	Cantidad importada, Toneladas	Cantidad importada, Toneladas	Cantidad importada, Toneladas
Mundo	77.851	65.610	90.637	75.912	118.668	102.961	85.314	83.598	82.427	57.953
Corea, República de	23.981	27.711	38.346	37.352	56.916	46.547	34.462	31.719	28.864	23.266
Japón	14.262	16.020	25.623	23.995	27.282	19.311	13.255	14.483	15.085	13.784
China	604	1.506	2.496	1.369	3.465	11.431	14.348	13.240	11.645	8.096
México	2.082	1.733	3.736	2.498	7.066	7.172	5.422	6.849	7.886	3.792
Colombia	9.737	5.933	10.171	2.365	8.139	7.131	5.274	3.650	3.470	1.994
Estados Unidos de América	1.850	1.603	1.925	4.958	8.408	3.731	4.886	4.042	4.722	1.982
Indonesia	0	0	0	0	0	0	0	296	3.999	1.330

### ANÁLISIS:

En base a datos recopilados de la página de TRADE MAP en cuanto a cantidad / tonelada se refiere verificamos en los años 2006 al 2015 las cantidades con las que participan cada país con el Ecuador para el sector automotriz .En el año 2010 fue un año muy importante para el sector automotriz porque hubo una mayor liquidez del sector financiero y la alta oferta crediticia impulsaron para que la recuperación del sector automotriz año 2013 y 2014.

### 3.18.- MAPA DE PAISES DONDE ECUADOR IMPORTA VEHICULOS:



#### ANALISIS:

En esta grafica obtenida TRADE MAP que corresponde al año 2014 podemos verificar los países que participan, en cantidad en dólares y su manera porcentual como han ido creciendo o disminuyendo de acuerdo a las medidas arancelarias establecidas por el Ecuador al importar vehículos de diferentes países. Corea con el 33.3%, Japón con el 19.32%, China con el 12%, México con el 9%, Estados Unidos el 8%, Colombia con el 5%, Alemania el 2%.

### 3.19.- LISTAS DE LAS EMPRESAS IMPORTADORAS EN EL ECUADOR:

**Categoría del Producto:** Vehículos automóbiles y carrocería de automóbiles.

Nombre de la empresa	Número de categorías de productos o servicios comercializados	Número de empleados	País	Ciudad
Aymesa S.A.	1	0	Ecuador	Quito
Carrocerías Ecuatorianas Thomas, S.A.	1	90	Ecuador	Quito
Distrivehic Distribuidora de Vehículos SA	1	63	Ecuador	Quito
Elasto S.A.	2	270	Ecuador	Quito
Industrias Termo sellado Full Cía. Ltda. - Industrias Full	2	30	Ecuador	Quito
Manufacturas, Armaduras Y Repuestos Ecuatorianos S.A. - Maresa	1	500	Ecuador	Quito
Metalmecánica Metal car, CA	2	160	Ecuador	Guayaquil
Ómnibus BB Transportes SA	1	1267	Ecuador	Quito
Perfecto Nepalí Ramos Rizzo - Auto repuestos Ramos	2	6	Ecuador	Guayaquil

#### ANÁLISIS:

En este cuadro recopilado de TRADE MAP podemos conocer cuáles son las empresas que se dedican a la importación de automóbiles y donde están ubicadas en las diferentes ciudades del el Ecuador.

### **3.20.- CONCLUSION GENERAL DEL TRABAJO:**

- ✓ Los resultados obtenidos en el presente análisis permiten concluir que una variación impositiva, ya sea ésta a través de impuestos locales al consumidor final o a través de la implementación de gravámenes a las importaciones o cuotas de importación, afectaron directamente a la tendencia de las importaciones de vehículos nuevos en el país. Esto significa que los importadores de vehículos sufrieron reducciones en sus ingresos globales.
- ✓ Durante el desarrollo de los capítulos, se pudo observar que la marca con mayor aceptación o acogida en el mercado ecuatoriano es la Chevrolet, debido a su calidad, precio y fácil consecución de repuestos. La segunda marca con mayor aceptación en el país es la Hyundai, dado que estos carros surcoreanos tienen precios similares a los de Chevrolet, pero menos variedad de vehículos. Entre otras marcas se encuentran Nissan, Toyota, Kía y Ford.
- ✓ Tanto la recaudación del impuesto al valor agregado como la del impuesto a los consumos especiales de importación de vehículos se incrementaron en todo el periodo de estudio, lo cual fue beneficioso para las arcas fiscales del SRI, aportando al financiamiento del Presupuesto General del Estado (PGE) y a su vez, al financiamiento de obras por parte del Gobierno nacional.
- ✓ Cabe señalar que la participación del IVA de importación de vehículos siempre fue superior a la del ICE de importaciones y por consiguiente, la participación de estos tanto en la recaudación tributaria efectuada por el Servicio de Rentas Internas, así como también en el Presupuesto General del Estado.
- ✓ El sector automotriz ecuatoriano es importante ya que es uno de los principales sectores productivos del país debido al volumen de ventas que tiene, y es uno de los sectores que más aporta en impuestos por concepto de impuesto a la renta y a los vehículos motorizados también actúa positivamente en la generación de empleo.

### **3.21.- RECOMENDACIONES:**

- ✓ Las políticas arancelarias en Ecuador en materia de importaciones y exportaciones en los últimos tres años ha generado un déficit económico, que literalmente afectado a la economía del Ecuador, sobre todo a las importaciones.
- ✓ La implementación de las políticas económicas en el Ecuador y que afectan al mercado automotriz, no debe tener como objetivo únicamente el incrementar la recaudación tributaria buscando ajustar déficit en balanza comercial que compensen a su vez desfases de balanza de pagos generados por el incremento constante de las importaciones y un decrecimiento de las exportaciones en general.
- ✓ Tomando en cuenta el alto grado de dependencia del componente importado que mantiene esta industria, las políticas antes mencionadas deben ser consecuentes con los tres actores principales que forman la ecuación, estos son: el Estado y su necesidad creciente de ingresos que puedan financiar su presupuesto; la industria que históricamente no se mostró preparada para modificar sus procesos productivos volviéndolos más competitivos con respecto al mercado exterior; y por último el consumidor, el cual ha visto incrementar de manera constante tanto la oferta de productos aunque con un sensible deterioro de su capacidad adquisitiva, debido a los incrementos de precios derivados del traslado de los impuestos desde el estado, pasando por las empresas comercializadoras.
- ✓ Con respecto a estas observaciones se recomienda: por parte del Estado que las políticas arancelarias deben ir acompañadas de políticas que a su vez incentiven la sustitución de importaciones, con el objetivo de promover la implementación dentro del país de plantas no sólo de ensamblaje, sino que estén en capacidad de fabricar en su totalidad vehículos con estándares internacionales, con el objetivo tanto de suplir la demanda interna como de promover un incremento en las exportaciones, lo que generará un saldo favorable en la balanza comercial y por ende en la balanza de pagos. De igual manera se recomienda al Estado informar a la industria con anticipación las políticas a ser aplicadas, con el objetivo de permitir un desarrollo sostenible y organizado en base a una planificación previa de largo plazo.

## **BIBLIOGRAFÍA**

- 1991.; B. M. (1991). *Una revisión exhaustiva de la evidencia sobre la política de desarrollo*. Washington D.C.: The Challenge of Development. .
- AEDE. (2014). *Anuario* . Quito.
- COMEX. (2012). *Comité de Comercio Exterior* . Quito.
- Economica, M. d. (2010). *Censo Económico* . Quito.
- Ecuado, A. d. (2016). *Informe en cifras en el año 2006 sobre la importación, producción y comercialización de vehículos en el Ecuador*. Quito.
- M. D. Little, T. S. (1970). *Industry and Trade in Some Developing Countries*. . Nueva York: : Oxford University Press, .
- NACIONAL, A. (2000). *Reformado por el Art. 138 del Decreto Ley 2000-1, R.O. 144-S, 18-VIII-*. Quito: Talleres de la Corporacion de Estudios y Publicaciones.
- NACIONAL, A. (2009). *Codigo Tributario* . Quito: Talleres de la Corporacion de Estudios y Publicaciones.
- NACIONAL, A. (2009). *Ley General de Organizaciones y Actividades Auxiliares del Crédito* . Quito: Talleres de la Corporacion de Estudios y Publicaciones .
- NACIONAL, A. (2013). *Ley de Modernización del Estado, Privatizaciones y Prestación de Servicios Públicos, por parte de la Iniciativa Privada*. Quito: Talleres de corperacion de Estudios y Publicacion.



NACIONAL, A. (2014). *Ley de Equidad Tributaria*. Quito: Talleres de la corporacion de estudios y publicaciones.

NACIONAL, A. (2014). *Ley de Régimen Tributario Interno y sus reformas, . .* Quito: Talleres de la corporacion de Estudios y Publicaciones.

*Reglamento de Procedimientos Administrativos de la Secretaría General de la Comunidad Andina*. (2013). Quito: Talleres de la Corporacion de Estudios y Publicaciones.

*Resolución 1564 entró en vigencia a partir de la fecha de su publicación en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena*. (2013).

SENPLADES. (2009,2013). *Plan Nacional del Buen Vivir*. Quito: Talleres de la Corporacion de Estudios y Publicaciones.