



Universidad Tecnológica Equinoccial

Facultad de Ciencias Económicas y Negocios

**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de Ingeniero en
Comercio Exterior, Integración y Aduanas**

Título:

**ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA DE LAS POLÍTICAS DE
COMERCIO EXTERIOR EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ
ECUATORIANO PERÍODO 2011-2015**

Autora:

Nátaly Belén Zurita Ramírez

Director:

MSC. Fausto Núñez.

Noviembre, 2016

Quito – Ecuador

Declaración juramentada de autor

Yo, Nátaly Belén Zurita Ramírez, en mi calidad de estudiante de la Universidad Tecnológica Equinoccial, me declaro responsable por el contenido del presente trabajo de titulación y de las fuentes bibliográficas citadas en el mismo.

A handwritten signature in blue ink, reading "Nátaly Zurita Ramírez", is written over a horizontal dashed line.

Nátaly Zurita Ramírez

100332828-1

CERTIFICACIÓN

MSC. Fausto Núñez Ortega
DIRECTOR DE TESIS
Universidad Tecnológica Equinoccial

En mi calidad de Director del presente trabajo de titulación, declaro que la presente investigación ha sido desarrollada por la Señorita Nátaly Belén Zurita Ramírez.



MSC. Fausto Núñez Ortega

Director

DEDICATORIA

A la estrella más brillante del cielo,
Al abrazo que me trae el viento,
Al amor que se siente en el alma...
En memoria de mi amado.
Tnte. Julián Patricio Salguero Delgado.

Nátaly Zurita

AGRADECIMIENTOS

Al ser supremo, por mi vida y la vida de todos aquellos que me rodean.

A la persona más importante y especial en mi vida, mi madre Amparo Ramírez, por el inmenso sacrificio realizado por siempre brindarme lo mejor, por su amor incondicional, consejos y ejemplo intachable, a mi querida hermana Ingrith Karolina, mi mejor amiga, mi fortaleza y compañera de vida, a mi padre Rodrigo Zurita por su cariño y presencia, a mis tías en especial a Lina Ramírez de quien siempre tuve cariño y una mano extendida, a mis abuelitos, a toda mi familia por su amor, a mis queridas amigas, Carla Sotelo, Karen Cárdenas, María Velín, Paola Gómez, Violeta Delgado, por estar junto a mí durante tantos años en los buenos momentos y sobre todo por sostenerme y ayudarme a levantar de los duros golpes de la vida, por recibirme en esta gran ciudad y cuidar de mí, a mis amigos y compañeros de la Universidad Tecnológica Equinoccial, en especial a mi apreciado Director de Tesis Msc. Fausto Núñez, por su apoyo y paciencia, a mis profesores por sus enseñanzas, a mi jefe y amigo Andrés Castellanos por su apoyo en el proceso de elaboración de este trabajo y a mi prometido Julián Salguero, que ahora me cuida desde el cielo, por los 7 años de amor, felicidad y experiencias, por cuidar de mi durante toda mi carrera universitaria y por transmitirme su ejemplo de lucha y perseverancia.

De pie o muerto, solo ante Dios de rodillas.

Gracias a todos.

Nátaly Belén

FORMULARIO DE REGISTRO BIBLIOGRÁFICO

PROYECTO DE TITULACIÓN

DATOS DE CONTACTO	
CÉDULA DE IDENTIDAD:	1003328281
APELLIDO Y NOMBRES:	ZURITA RAMIREZ NATALY BELEN
DIRECCIÓN:	CALLE J SN Y JOSE FIGUEROA
EMAIL:	nattybelencita@hotmail.com
TELÉFONO FIJO:	024526350
TELÉFONO MOVIL:	0988583144

DATOS DE LA OBRA	
TITULO:	ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA DE LAS POLÍTICAS DE COMERCIO EXTERIOR EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO PERÍODO 2011-2015
AUTOR O AUTORES:	ZURITA RAMÍREZ NATALY BELEN
FECHA DE ENTREGA DEL PROYECTO DE TITULACIÓN:	07-10-2016
DIRECTOR DEL PROYECTO DE TITULACIÓN:	MSC FAUSTO NUÑEZ
PROGRAMA	PREGRADO <input checked="" type="checkbox"/> POSGRADO <input type="checkbox"/>
TITULO POR EL QUE OPTA:	INGENIERIA EN COMERCIO EXTERIOR INTEGRACIÓN Y ADUANAS
RESUMEN: Mínimo 250 palabras	<p>En el presente trabajo se realizó un estudio del impacto de las reformas de las políticas de comercio exterior en el sector automotriz ecuatoriano, se recolectó información de importaciones de vehículos desde el periodo 2011-2015, además de las resoluciones emitidas en el mismo y en qué medida las políticas de comercio Exterior han frenado el crecimiento de la industria automotriz como tal en nuestro país. Se analiza la afectación principalmente la incidencia en las ventas de vehículos importados, haciendo evidente la significativa disminución en el volumen de importación de los mismos, el análisis recolecta datos de valores por concepto de aranceles recaudados en el período de estudio. Se ha tomado como referencia la</p>

	<p>resolución 66 del Comité de Comercio Exterior en la cual se estableció un cupo de importación de vehículos por partida arancelaria y por importador. Se enumera las resoluciones emitidas por el COMEX en el periodo de estudio además del análisis del comportamiento de importaciones de vehículos armados livianos CBU, el comportamiento de las ventas de vehículos livianos de las marcas más vendidas (Chevrolet y Hyundai) período 2011-2015. Y además se analiza el comportamiento en cifras del ingreso fiscal por aranceles de importación de vehículos en el período de estudio indicado con el análisis de los efectos en el sector automotriz, es decir en el mercado, las empresas y en los consumidores. También se menciona las incidencias en el freno del crecimiento del parque automotor, motivo por el cual se promulgaron las resoluciones que disminuyeron las importaciones de vehículos armados para nuestro nuestro país.</p>
PALABRAS CLAVES:	POLÍTICAS DE COMERCIO EXTERIOR SECTOR AUTOMOTRIZ IMPORTACION DE VEHÍCULOS ARMADOS CBU
ABSTRACT:	<p>In the present work, it study the impact of the reforms of the foreign trade policies in the Ecuadorian automotive sector. information was collected on imports of vehicles from the period 2011-2015, in addition the resolutions issued in the same and in what Foreign trade policies have slowed the growth of the automotive industry as such in our country. The analysis mainly analyzes the effect on imported vehicle sales, making evident the significant decrease in the import volume of the vehicles, the analysis collects data of values for tariffs collected during the study period.</p> <p>Reference has taken to Resolution 66 of the Foreign Trade Committee, in which a quota of imports of vehicles was established NCM code and by importer.</p> <p>It lists the resolutions issued by the COMEX in the period of study in addition to the analysis of the behavior of imports of light armored vehicles CBU, the behavior of sales of light</p>

	<p>vehicles of the best-selling brands (Chevrolet and Hyundai) period 2011-2015.</p> <p>In addition, we analyze the behavior in terms of tax revenue for import taxes of vehicles in the study period indicated with the analysis of the effects in the automotive sector, ie in the market, companies and consumers. It also mentions the incidences in the brake on the growth of the automotive fleet, reason for which were promulgated the resolutions that decreased the imports of vehicles armed in our country.</p>
KEYWORDS	FOREIGN TRADE POLICIES AUTOMOTIVE SECTION IMPORT OF ARMED VEHICLES CBU

Se autoriza la publicación de este Proyecto de Titulación en el Repositorio Digital de la Institución.



f: _____

ZURITA RAMIREZ NATALY BELEN

1003328281

DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **ZURITA RAMIREZ NATALY BELEN**, CI 1003328281 autor/a del proyecto titulado: **Análisis de la incidencia de las políticas de Comercio Exterior en el sector automotriz ecuatoriano periodo 2011-2015** previo a la obtención del título de **INGENIERA EN COMERCIO EXTERIOR INTEGRACIÓN Y ADUANAS** en la Universidad Tecnológica Equinoccial.

1. Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las Instituciones de Educación Superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de graduación para que sea integrado al Sistema Nacional de información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.
2. Autorizo a la BIBLIOTECA de la Universidad Tecnológica Equinoccial a tener una copia del referido trabajo de graduación con el propósito de generar un Repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Quito 13 de Febrero de 2017



f: _____

ZURITA RAMIREZ NATALY BELEN

1003328281

CONTENIDO

CAPÍTULO 1	1
Introducción	1
1.1 El problema de investigación	1
1.1.1 Problema a investigar	1
1.1.2 Objeto de estudio teórico	2
1.1.3 Objeto de estudio práctico	3
1.1.4 Planteamiento del Problema.....	3
1.1.5 Formulación del Problema.....	7
1.1.6 Sistematización del Problema.....	7
1.1.7 Objetivo General	7
1.1.8 Objetivos Específicos.....	7
1.1.9 Justificaciones	8
1.2 Marco Teórico.....	9
1.2.1. El Sector	9
1.2.2. Las empresas automotrices.....	9
1.2.3. Comité de Comercio Exterior (COMEX).....	10
1.2.4. Resoluciones del COMEX	12
1.2.5. Políticas de Comercio Exterior.	13
1.2.6. Requisitos para Importar vehículos.	21
1.2.2 Marco Conceptual.....	26
CAPÍTULO 2	28
Método	28

ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA DE LAS POLÍTICAS DE COMERCIO EXTERIOR EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO PERÍODO 2011-2015

2.1.	Nivel de estudio	28
2.2.	Modalidad de investigación.....	28
2.3.	Método.....	29
2.5.	Selección instrumentos investigación.....	29
2.6.	Procesamiento de datos	29
2.7.	Metodología técnica Específica para el problema planteado.....	30
2.7.1.	Metodología para elaborar el análisis del volumen de importación de vehículos armados livianos CBU.....	30
2.7.2.	Metodología para el análisis del comportamiento de las ventas de vehículos livianos de las marcas más vendidas (Chevrolet y Hyundai) período 2011-2015.	31
2.7.3.	Metodología para el análisis del comportamiento en cifras del ingreso fiscal por aranceles de importación de vehículos en el período 2011-2015.	31
2.7.4.	Metodología para el análisis de los efectos en el sector automotriz, el mercado, las empresas y a los consumidores.	32
CAPÍTULO 3		33
Resultados.....		33
3.1.	Análisis de las Importaciones de Vehículos livianos.....	33
3.1.1	Comportamiento de las importaciones de vehículos livianos período 2011-2015.....	33
3.1.2.	Análisis 16 subpartidas con restricción.....	38
3.1.3.	Importadores con mayor participación	44
3.1.4.	Proceso de importación y liquidación de vehículos livianos.....	48
3.2.	Comportamiento de las ventas de vehículos livianos de las marcas más vendidas (Chevrolet y Hyundai) período 2011-2015.	54
3.2.1.	Marca CHEVROLET	55
3.2.2.	Marca HYUNDAI	59
3.3.	Recaudación por concepto de Aranceles PERÍODO 2011-2015	62
3.4.	Afectaciones al sector automotriz	72

ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA DE LAS POLÍTICAS DE COMERCIO EXTERIOR EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO PERÍODO 2011-2015

3.4.1 Sector importador de Vehículos Armados CBU.	72
3.4.2 Sector importador de Vehículos Desarmados CKD.....	74
3.4.3 Sector comercializador de Vehículos.	76
3.5. Incidencia tratado Multipartes con la Unión Europea	76
3.5.1. Historia.....	76
3.5.2. SGP PLUS	77
3.5.3. Colombia y Perú tratados con la unión Europea	78
3.5.4. Multipartes.....	79
3.5.5. Panorama actual	80
Capítulo 4	82
Conclusiones y Recomendaciones	82
4.1 Conclusiones	82
4.2. Recomendaciones	84
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	86
ANEXOS.....	89

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro N° 1. Décimo dígito según año de fabricación.....	22
Cuadro N°2. Criterios para clasificación arancelaria de vehículos livianos CBU.....	32
Cuadro N° 3. Importación anual de vehículos livianos por partida arancelaria valor FOB (miles de usd).....	35
Cuadro N° 4. Importación anual de vehículos livianos por partida arancelaria valor FOB (unidades).....	36
Cuadro N°5. Cotizaciones agencias de transporte termino FOB.....	50
Cuadro N°6. Matriz costos y tiempo en origen.....	50
Cuadro N° 7. Estructura de datos para declaración aduanera.....	52
Cuadro N° 8. Valor CIF y liquidación.....	52
Cuadro N° 9. Estructura de costos ICE y determinación del PVP.....	53
Cuadro N° 10. Ventas totales de vehículos unidades.....	55
Cuadro N°11. Ventas vehículos livianos por provincias marca Chevrolet (% participación).....	59
Cuadro N°12. Ventas vehículos livianos por provincias marca Hyundai (% participación).....	62

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico N° 1. Comportamiento de las importaciones de vehículos livianos CBU en unidades.....	37
Gráfico N°2. Participación de importaciones marcas Chevrolet y Hyundai.....	45
Gráfico N°3. Importaciones vehículos livianos CBU marca Chevrolet.....	46
Gráfico N°4. Importaciones vehículos livianos CBU marca Hyundai.....	47
Gráfico N°5. Ventas vehículos marca Chevrolet (unidades).....	57
Gráfico N°6. Ventas vehículos livianos importados marca Chevrolet (unidades).....	58
Gráfico N° 7. Ventas vehículos marca Hyundai (unidades).....	60
GRÁFICO N° 8. Recaudación de aranceles período 2011-2015 partida arancelaria (miles de usd).....	62
Gráfico N° 9. Recaudación de aranceles período 2011-2015 partida arancelaria (miles de usd).....	63

Gráfico N° 10. Recaudación de aranceles período 2011-2015 partida arancelaria (miles de usd).....	64
Gráfico N° 11. Recaudación de aranceles período 2011-2015 partida arancelaria (miles de usd).....	64
Gráfico N° 12. Recaudación de aranceles período 2011-2015 partida arancelaria (miles de usd).....	65
Gráfico N° 13. Recaudación de aranceles período 2011-2015 partida arancelaria (miles de usd).....	66
Gráfico N° 14. Recaudación de aranceles período 2011-2015 partida arancelaria (miles de usd)	66
Gráfico N° 15. Recaudación de aranceles período 2011-2015 partida arancelaria (miles de usd)	67
Gráfico N° 16. Recaudación de aranceles período 2011-2015 partida arancelaria (miles de usd)	68
Gráfico N° 17. Recaudación de aranceles período 2011-2015 partida arancelaria (miles de usd)	68
Gráfico N° 18. Recaudación de aranceles período 2011-2015 partida arancelaria (miles de usd)	69
Gráfico N° 19. Recaudación de aranceles período 2011-2015 partida arancelaria (miles de usd)	70
Gráfico N° 20. Recaudación de aranceles período 2011-2015 partida arancelaria (miles de usd)	70
Gráfico N° 21. Recaudación de aranceles período 2011-2015 partida arancelaria (miles de usd)	71
Gráfico N° 22. Recaudación de aranceles período 2011-2015 partida arancelaria (miles de usd)	72

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1. Texto Resolución N° 66 Del COMEX.....	90
Anexo 2. Texto Resolución N° 51 del COMEX.....	97
Anexo 3. Tabla Impuesto consumos especiales.....	100

CAPÍTULO 1

Introducción

1.1 El problema de investigación

1.1.1 Problema a investigar

El presente trabajo investigativo, tiene como objeto identificar el impacto de las constantes modificaciones de la legislación ecuatoriana en el sector automotriz, se han impuesto licencias para importar vehículos, cupos de importación por partida arancelaria, además de normas técnicas, la normativa ha sido modificada en reiteradas ocasiones, esto ha inducido el descenso del crecimiento del mercado y la inversión, lo que ha provocado el declive de la actividad económica del sector. Por un lado se encuentra la política de cuidado ambiental y el problema del crecimiento del parque automotor, estas medidas según menciona el gobierno obedecen al intento de frenar el incremento del parque vehicular en nuestro país y promover la producción nacional., por otro lado se ha frenado las importaciones de vehículos armados y en CKD, recordando que en nuestro país no existe industria de producción de vehículos sino únicamente de ensamblaje. Lo mencionado anteriormente puede constituir un obstáculo al comercio exterior, siendo una medida restrictiva que afecta a 16 subpartidas arancelarias.

La Resolución 66 del COMEX en su artículo 1 menciona:

Artículo 1.- Se establece una restricción cuantitativa anual de importación para vehículos clasificados en las subpartidas: 8703900091, 8704311090, 8704211090, 8703210090, 8703329090, 8703221090, 8703321090, 8703331090, 8703231090, 8703339090, 8703319090, 8703900099, 8703229090, 8703249090, 8703241090 y 8703239090, en los términos establecidos en el Anexo I de la presente Resolución. La restricción cuantitativa está fijada por unidades de vehículos y por valor. De esta manera, los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías.

Por tratarse de una restricción amparada en las normas excepcionales del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la OMC, (GATT), de la Comunidad Andina y del Tratado de Montevideo de 1980, invocadas en los considerandos de esta Resolución, todas las importaciones de vehículos provenientes de cualquier país deberán cumplir con la restricción cuantitativa impuesta, incluidas las provenientes de aquellos países con los que Ecuador mantiene acuerdos comerciales.

La medida impuesta tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador deberá renovar automáticamente las cuotas establecidas en el anexo de la presente Resolución el 1 de enero de cada año, durante su período de vigencia.

Esta Resolución manifiesta la imposición de un cupo de importaciones para vehículos, para cada importador, para 16 subpartidas arancelarias, este cupo obedece a una reducción en el 30% del total de lo importado por cada empresa en el año 2010, el mismo que está dado tanto en valor FOB como en número de unidades. 37 importadores autorizados están incluidos en el listado del anexo i de la Resolución 66.

1.1.2 Objeto de estudio teórico

En esta investigación se pretende recopilar las resoluciones impuestas por el Comité de Comercio Exterior (COMEX), a lo largo del período 2011-2015 analizar las políticas y lineamientos que rigen actualmente a las importaciones de vehículos armados CBU¹ livianos y determinar si las mismas inciden negativamente en el mercado automotriz en su dinámica de crecimiento, en qué forma las imposiciones de cupos por partida arancelaria han afectado a la importación de vehículos armados y en qué medida estas políticas han afectado el ingreso fiscal por aranceles correspondientes a la importación de vehículos.

¹ Completely Built Up (unidad completa terminada)

1.1.3 Objeto de estudio práctico

El sujeto práctico de esta investigación es el sector automotriz, dentro del sector automotriz encontramos al sector importador y a los concesionarios o puntos de ventas. Se pretende investigar el comportamiento de las importaciones en el período 2011 – 2015 de vehículos armados CBU livianos, partiendo de que conocemos las resoluciones emitidas por el Comex en las cuales se insertan diferentes políticas restrictivas a las importación de vehículos, entre las mismas se encuentran: el registro de importador, la Resolución 66 emitidos por el Comex donde se imponen cupos en dólares y unidades para cada partida arancelaria.

1.1.4 Planteamiento del Problema

1.1.4.1 Diagnóstico del problema

Por motivo del saldo negativo de la balanza comercial el 2011 inicio con una medida gubernamental justificada en el saldo negativo de la balanza comercial. En el Suplemento del Registro Oficial N-521 de 26 de agosto de 2011, se publicó la Resolución 17 del Comité de Comercio Exterior – COMEX, en la que se establece un sistema de licencias de importación a 44 subpartidas, en la que se incluía: neumáticos, refrigeradoras, congeladores, televisiones, autos, teléfonos celulares o móviles, entre otros.

Este régimen de licencias previas de importación, según la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, tuvo como objetivo reducir la importación de vehículos en un 20%, también manifestaron que esta medida transgredió los convenios internacionales y afectó en gran medida el normal desenvolvimiento del sector automotor.

Esta medida no fue publicada y menos formalmente reglamentada, la confusa aplicación de la medida limitó las importaciones de algunas empresas pero permitió que otras se excedan del cupo asignado. Esta medida también afecto al grupo de empresas del ensamblaje pues redujo en un 5% la importación de CKD`s con relación al año anterior. Esta fue la primera vez en la que el Gobierno dispuso una restricción de importaciones de vehículos a través de mecanismos fuera del marco de normativa legal, es decir resoluciones y reglamentos.

En el 2012 el Comité de Comercio Exterior – COMEX, emitió la Resolución 66, publicada en el registro oficial N° 725 del Viernes 15 de Junio del 2012, esta restricción dice obedecer a estudios realizador por el Ministerio del Ambiente quien determinó que en el Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero del Ecuador (GEI) se registra un incremento de un 110% en la emisión de gases en los últimos años y se establece que se deben fundamentalmente a las actividades relacionadas con el sector vehicular. Adicional en esta Resolución se menciona que la Agencia Nacional de tránsito y el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador han implementado medidas de control interno para frenar el exceso de tráfico vehicular y la excesiva importación de vehículos respectivamente, no se han reportado reducciones sustanciales en los últimos años.

El Considerando de la Resolución 66 implementado en el 2012 manifiesta lo siguiente:

Basándose en la constitución que en sus artículos 395, 96 y 397 señalan respectivamente lo siguiente (COMEX, 2012) *“el estado garantizará un modelo sustentable de desarrollo ambiental equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural de los ecosistemas, y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras”*; además de mencionar que *“ El estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos cuando exista certidumbre de daño”*; *“ en caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica de daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas”* y que además el estado se compromete a *“Regular producción, importación, distribución, uso y disposición final de materiales tóxicos y peligrosos para las personas o el ambiente”*

Señalando que ésta medida será eficaz y oportuna para el cuidado del ambiente.

La Resolución del Comité de Comercio Exterior (COMEX) N°66 estableció una restricción cuantitativa para la importación de vehículos armados (CBU), ésta restricción se determinó en función del 70% de los montos totales (USD FOB) importados en el año 2010 y la medida restrictiva se aplicó a toda las subpartidas de automóviles, camionetas, SUV y camiones ultralivianos de hasta 4,5T de peso bruto vehicular, más tarde se emitió

la Resolución 71 con esta Resolución se permitió la nacionalización de aquellos vehículos que fueron embarcados hasta antes del 15 de Junio, esto evitó que varias empresas rembarquen las unidades una vez arribadas al país ya que se encontraban en tránsito. En estos meses las empresas automotrices y el sector en sí, sufrieron una desestabilización, se especuló incluso con el incremento de los precios de los vehículos, lo cierto es que, el Ministerio de Industrias y Productividad MIPRO, había otorgado licencias de importaciones y luego de emitida la Resolución dejaba sin efecto dichas licencias, el Comité de Comercio Exterior, Comex, aprobó la nacionalización de esas unidades y resolvió que las mismas serian descontadas del cupo del año siguiente, es decir del año 2012, lo cual fue rechazado por las empresas del sector, consiguiendo que en la Resolución N°94 y N°101 del COMEX se habilite el uso de depósitos comerciales y se ratificaron los cupos asignados por el MIPRO para cada importador sin considerar descuentos.

Durante el año 2013 se mantuvo vigente la Resolución N°101 del COMEX, pese a que la Secretaria General de la Comunidad Andina de Naciones en abril del 2013 calificó como restricción al comercio dicha medida y concedió plazo de 15 días a Ecuador para que levante la medida, hay que mencionar que no existió ninguna acción por parte del gobierno por otro lado en el mismo año se oficializó el texto del Reglamento Técnico INEN 034 en el que se plantea la incorporación de nuevos elementos de seguridad tales como luces de encendido automático diurno, sistema de frenado anti bloqueo ABS, control electrónico de estabilidad avisador acústico del no uso de cinturones de seguridad, tacógrafo y limitador de velocidad en buses y camiones así como demás regulaciones, esto también pretende por un lado que se importen vehículos más seguros, pero se debe tomar en cuenta que la implementación de estos requisitos técnicos significó un aumento en el precio de venta de los vehículos.

Para el 2014 el sector automotor se vio regulado por el Registro de importadores de Neumáticos la Resolución 9 del Comex, además, el sector ensamblador mantuvo el cupo actual de importación de 55000 unidades de CKD's y el sector importador un cupo máximo de 60000 unidades.

El 29 de diciembre del 2014 el pleno del comité de Comercio Exterior, emitió la Resolución N°049 que entro en vigencia el 1 de enero del 2015 en donde se establece la

prórroga de las resoluciones 65 y 66 del año 2012 y 011 del 2014 así como sus respectivas reformas.

Como podemos observar el sector ha tenido que pasar por diferentes medidas que han ocasionado que el sector no pueda crecer sino todo lo contrario.

1.1.4.2 Pronóstico del problema

El panorama más desalentador en el sector automotriz sin duda será el incremento del valor de los vehículos puesto que con los nuevos requerimientos técnicos para la importación los vehículos se incrementarán en su valor desde origen, lo que hará que sean inaccesibles para las personas que desean adquirir un vehículo nuevo.

Los continuos cambios suscitados en la metodología de asignación de cupos de importación dificultan la planificación de las empresas del sector a mediano y largo plazo, generando desconfianza y efectos negativos en sus relaciones comerciales nacionales e internacionales. Varias empresas importadoras dejaron de percibir los mismos ingresos por ventas de vehículos por la reducción de cupos han tenido que disminuir las plazas de trabajo, siendo los niveles más bajos de empleados los perjudicados, las empresas al reducir sus ingresos han tenido que reducir su capacidad operativa. De las 45 empresas representantes de marca (importadoras/ensambladoras) dependen 353 empresas distribuidoras “Concesionarios” que operan a nivel nacional generando un total de 10.500 plazas de empleo. Existen negocios conexos dedicados a la importación y comercialización de neumáticos, repuestos, empresas autopartistas, talleres de servicios entre otros, que forman parte del encadenamiento del sector automotor y generan aproximadamente 9.700 plazas de empleo indirectas. (AEADE, 2011)

1.1.4.3 Control del problema

Con la restricción de importación de vehículos se ha logrado frenar el crecimiento del parque automotor, reanimado el mercado de vehículos usados, cabe mencionar que no se ha contribuido con la reducción de la contaminación, siguiendo las recomendaciones del Gobierno, las empresas deberán buscar vehículos más eficientes en consumo y emisiones y han de cambiar su mix de producto evitando importar unidades de alto cilindraje. Estas

medidas dicen obedecer a la necesidad de cuidar el medio ambiente y una forma de contribuir al mejoramiento del tráfico.

1.1.5 Formulación del Problema

¿Qué impacto tienen las políticas de comercio exterior en cuanto a la importación de vehículos armados CBU livianos en el sector automotriz ecuatoriano entre el 1 de enero de 2011 y el 31 de diciembre de 2015?

1.1.6 Sistematización del Problema

- ¿Qué políticas de comercio exterior se han aplicado en torno a la importación de vehículos livianos CBU?
- ¿Cuáles son los efectos negativos de las políticas de comercio exterior en cuanto a la importación de vehículos livianos CBU?
- ¿Cuáles son los efectos positivos de las políticas de comercio exterior en cuanto a la importación de vehículos livianos CBU?
- ¿Qué incidencias tienen estas restricciones en el ingreso fiscal por aranceles por importaciones de vehículos armados CBU livianos?

1.1.7 Objetivo General

Analizar los efectos de las Políticas de Comercio Exterior en el sector Automotriz del Ecuador .entre el 1 de enero de 2011 y el 31 de diciembre de 2015.

1.1.8 Objetivos Específicos

- Analizar el comportamiento de las importaciones de vehículos livianos CBU en el período 2011-2015
- Analizar el comportamiento de las ventas de automóviles livianos de las marcas más vendidas (Chevrolet y Hyundai) en el período 2011-2015
- Determinar el comportamiento en cifras del ingreso fiscal por aranceles de importación de vehículos livianos en el período 2011-2015

- Analizar políticas de comercio exterior en cuanto a la importación de vehículos y como estas han afectado al sector automotriz al el mercado a las empresas y a los consumidores.

1.1.9 Justificaciones

Uno de los trascendentales problemas de la economía ecuatoriana a lo largo de los años, es la balanza comercial no petrolera deficitaria, pues la producción nacional se centra en el mercado local y la oferta exportable no petrolera no genera altos ingresos pese a su diversificación.

El presente trabajo se realiza por la necesidad de un análisis profundo de las incidencias de las políticas de comercio exterior relacionadas con el sector automotriz en la economía y en el mercado automotriz nacional, buscando motivar a la reflexión académica, tras varias medidas restrictivas de importaciones y requerimientos para la importación de vehículos, poder analizar en qué magnitud repercute positivamente o negativamente en el mercado, la industria, en los consumidores, en el medio ambiente y en los ingresos fiscales que se recaudan por importaciones de vehículos. Dada la situación actual de nuestro país con déficit de balanza comercial se han impuesto varias medidas desde el 2011, frenando el crecimiento del sector y de la fuerza laboral, frente al intento de equilibrar la balanza comercial, analizar si existen opciones adicionales que no desestabilicen al crecimiento de la industria sino que la fortalezcan. Determinar si el desconocer e invalidar las licencias de importación concedidas en derecho por la institución administradora del régimen (MIPRO) desestabiliza o no la actividad de las empresas o si quebranta la estabilidad jurídica del entorno nacional de negocios, y analizar de qué manera los cupos de importaciones limitantes en unidades perjudican el ingreso fiscal tanto en aranceles IVA e ice.

1.2 Marco Teórico

1.2.1. El Sector

El sector automotor asume una participación importante en la economía del país esto principalmente por los ingresos que genera en todas las actividades económicas directas e indirectas que se relacionan con el mismo.

Sólo en el caso de recaudación de impuestos se estima que son alrededor de USD 400 millones los que el estado percibe en cuanto a ingresos fiscales, por otro lado se debe acentuar la participación del sector en la generación de empleo en las diferentes partes de su matriz productiva, desde el ensamble hasta la distribución y venta. (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador AEADE, 2012)

Se debe destacar que la industria automotriz ha impulsado a otras industrias del sector productivo, como por ejemplo las industrias siderúrgica, metalúrgica, metalmecánica, minera, petrolera, petroquímica, del plástico, vidrio, electricidad, robótica e informática, industrias claves para el ensamblaje de los vehículos. De este modo, el sector automotriz integra a diferentes actores, tanto para las firmas autopartistas proveedoras de partes y piezas, para las ensambladoras que son las firmas que imponen los estándares productivos de la cadena y los concesionarios puntos de venta de vehículos.

1.2.2. Las empresas automotrices.

El sector automotor es amplio pues porque en el país no se producen vehículos el sector lo comprenden las empresas importadoras tanto de vehículos armados CBU, como de vehículos desarmados CKD, las empresas que comercializan vehículos importados y las empresas que los ensamblan, en nuestro país las marcas de vehículos livianos más vendidos son CHEVROLET y HYUNDAI, quienes cuentan con puntos de distribución en todas las ciudades del país, desde la entrada en vigencia de las licencias de importación existen 39 importadores de vehículos livianos autorizados que cuentan con un cupo asignado, de estas empresas se derivan varios concesionarios de las distintas marcas que se comercializan en el país. Existen 4 ensambladoras locales de los vehículos de las marcas Chevrolet, Kia, Mazda y Great Wall, cabe mencionar que la empresa Maresa, paró

el ensamblaje de vehículos a inicios de este año precisamente por el revés económico del sector que también ha obligado a prescindir de producto y personal en las distintas cadenas tanto productoras como de distribución.

1.2.3. Comité de Comercio Exterior (COMEX)

Es el organismo que aprueba las políticas públicas nacionales en materia de política comercial, es un cuerpo colegiado de carácter intersectorial público, encargado de la regulación de todos los asuntos y procesos vinculados a esta materia. El Comité funciona conforme a las normas establecidas para los órganos colegiados de la Función Ejecutiva, además de las siguientes disposiciones:

1. El Comité de Comercio Exterior será presidido por el Ministerio integrante que el Presidente de la República determine, y éste ejercerá también como Secretaría Técnica del mismo; y,
2. La Secretaría Técnica del Comité de Comercio Exterior, contará con las áreas técnicas necesarias para: diseñar políticas públicas y programas de política comercial, así como su monitoreo y evaluación.

Son deberes y atribuciones del organismo rector en materia de política comercial, las siguientes:

- a. Formular y aprobar las políticas y estrategias, generales y sectoriales, en materia de comercio exterior, fomento y promoción de las exportaciones, así como designar a los organismos ejecutores;
- b. Emitir dictamen previo para el inicio de negociaciones de acuerdos y tratados internacionales en materia de comercio e integración económica; así como los lineamientos y estrategias para la negociación. Dentro del marco de las negociaciones comerciales, el Estado podrá brindar preferencias arancelarias o tributarias para la entrada de productos que sean de su interés comercial, con especial énfasis en los bienes ambientalmente responsables;
- c. Crear, modificar o suprimir las tarifas arancelarias;

- d. Revisar las tasas no arancelarias, distintas a las aduaneras, vinculadas a los procesos de comercio exterior;
- e. Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano;
- f. Expedir las normas sobre registros, autorizaciones, documentos de control previo, licencias y procedimientos de importación y exportación, distintos a los aduaneros, general y sectorial, con inclusión de los requisitos que se deben cumplir, distintos a los trámites aduaneros;
- g. Aprobar y publicar la nomenclatura para la clasificación y descripción de las mercancías de importación y exportación;
- h. Establecer los parámetros de negociación comercial internacional en materia de origen;
- i. Adoptar las medidas que sean necesarias para la simplificación y eficiencia administrativa en materia de comercio exterior, distinta de los procesos aduaneros;
- j. Adoptar las normas y medidas necesarias para contrarrestar las prácticas comerciales internacionales desleales, que afecten la producción nacional, exportaciones o, en general, los intereses comerciales del país;
- k. Conocer los informes de la Autoridad Investigadora y adoptar medidas de defensa comercial acorde con la normativa nacional e internacional vigente, frente a prácticas internacionales desleales o de incremento de las importaciones, que causen o amenacen causar daño a la producción nacional;
- l. Aprobar contingentes de importación o medidas restrictivas a las operaciones de comercio exterior, cuando las condiciones comerciales, la afectación a la industria local, o las circunstancias económicas del país lo requieran;
- m. Resolver los conflictos de competencia que pudieran presentarse entre los distintos organismos del sector público en materia de comercio exterior;
- n. Promover programas de asistencia financiera de la banca pública para los productores nacionales, con créditos flexibles que faciliten la implementación de técnicas ambientales adecuadas para una producción

más limpia y competitiva, para el fomento de las exportaciones de bienes ambientalmente responsables;

- o. Promover la creación de un sistema de certificaciones ambientales de productos agrícolas e industriales, para efectos de acceso a mercados internacionales, en coordinación con la autoridad ambiental nacional;
- p. Aprobar la normativa que, en materia de política comercial, se requiera para fomentar el comercio de productos con estándares de responsabilidad ambiental;
- q. Diferir, de manera temporal, la aplicación de las tarifas arancelarias generales, o por sectores específicos de la economía, según convenga a la producción nacional o las necesidades económicas del Estado;
- r. Aplicar las tarifas arancelarias externas comunes, de conformidad con los tratados de integración económica;
- s. Promover exportaciones e importaciones ambientalmente responsables; y,
- t. Las demás que se establezcan en este Código.

(Registro Oficial , 2010)

1.2.4. Resoluciones del COMEX

Las normas de carácter general y de cumplimiento obligatorio que apruebe el organismo rector en materia de política comercial, se adoptarán mediante Resoluciones que serán publicadas en el Registro Oficial. La forma y efectos de los demás actos que apruebe el Comité serán regulados en el Reglamento y se sujetarán a las disposiciones del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones y a los acuerdos internacionales debidamente ratificados por Ecuador.

La ejecución de las decisiones adoptadas por el organismo rector en materia de política comercial, así como su control, corresponderá a los Ministerios y organismos públicos competentes, de conformidad con las funciones y deberes establecidos en el Reglamento del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, así como en las resoluciones que expida este mismo organismo. La Secretaría Técnica del COMEX supervisará el cumplimiento de sus disposiciones. (Registro Oficial N°351, 2010).

1.2.5. Políticas de Comercio Exterior.

Existen diferentes bloques u organizaciones internacionales creados con fines de regular y armonizar el comercio exterior. Ecuador pertenece a la Organización Mundial de Comercio desde el 21 de enero de 1996 (Organización Mundial de Comercio, s.f.), esta organización internacional se encarga de la regulación de las normas que rigen el comercio entre naciones, además nuestro país es miembro de la CAN Comunidad Andina de Naciones desde el 26 de mayo de 1969, cuando cinco países sudamericanos (Bolivia, Colombia, Chile, Ecuador y Perú) firmaron el Acuerdo de Cartagena, con el propósito de mejorar juntos el nivel de vida de sus habitantes mediante la integración y la cooperación económica y social.

Antecedentes

En 1977 bajo el modelo económico de la industrialización por sustitución de importaciones se incluyó a la rama automotriz entre los sectores prioritarios, en 1993 Ecuador, Colombia y Venezuela suscribieron el Convenio de Complementación en el Sector Automotriz, este acuerdo fue ampliado en 1994 ya que los efectos del convenio en mención fueron positivos, el mismo incluyó temas relativos a los aranceles aplicables a las importaciones desde países ajenos a la región, un régimen de importación para vehículos desarmados CKD, y reglas para el ingreso de vehículos usados.

En 1999 basándose en los artículos 62 y 63 del Acuerdo de Cartagena, las Decisiones 298, 370 y 444 de la Comisión, las Resoluciones 355 de la Junta y 163 de la Secretaría General y los artículos 1 y 43 del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia del Acuerdo de Cartagena modificado por el Protocolo de Cochabamba se emite el Convenio de Complementación en el Sector Automotor, el considerando del convenio en mención manifiesta (CAN, 1999):

Que los avances registrados en la integración andina requieren instrumentos para promover acciones que faciliten una mayor articulación de los procesos productivos y especializaciones industriales con miras a contribuir con los objetivos económicos y sociales previstos en el Acuerdo de Cartagena;

Que se hace necesario fortalecer e impulsar el desarrollo de la industria automotriz en la subregión, aprovechar el mercado ampliado subregional, promover las exportaciones de los productos automotores, atender las exigencias de los acuerdos de integración regionales y aprovechar las oportunidades derivadas de los mismos;

Que los países participantes en el Convenio han decidido poner en marcha una estrategia integral orientada a proyectar una industria automotriz acorde con las exigencias internacionales;

Este acuerdo fue firmado por los países de Colombia, Ecuador y Venezuela, en el mismo se pretendió manejar una política comunitaria con el fin de aprovechar los mercados de la región, lograr la transferencia tecnológica que ayude a incrementar la productividad y ofrecer a los consumidores andinos mejores precios y mejor calidad, además se instauró un arancel externo común del 35% para aquellos vehículos de pasajeros de menos de 16 ocupantes, para el resto de segmentos de vehículos se estableció un Arancel Externo Común del 15% en el caso de Colombia y de Venezuela, y del 10% en el caso del Ecuador. Es importante mencionar que en este acuerdo los países participantes sólo autorizarán la importación de vehículos nuevos, del año-modelo en que se realiza la importación o del año siguiente. Igualmente sólo se autorizarán importaciones de componentes, partes y piezas nuevos y sin reconstruir o reacondicionar. (CAN, 1999).

El convenio tuvo una vigencia de 10 años, luego de que Venezuela lo denunciara indicando que no continuaría dentro del mismo por el plazo establecido, luego se dio su separación de la CAN. En vista de la suspensión del acuerdo en 2011 el gobierno tomó varias medidas para regular el ingreso de vehículos al país.

El Gobierno mediante sus instituciones reguladoras y promotoras del comercio Exterior, deberían tomar en cuenta el rescatar la vigencia del acuerdo de Complementación Automotriz ya que este convenio puede tener como beneficio transferencia tecnológica e incremento en productividad y competitividad entre las empresas ecuatorianas generar inversiones productivas adicionales a las existentes retomando las negociaciones con ensambladores de la región buscando la inversión de un ensamblaje que permita incrementar el volumen de vehículos y exportarlos a los países de la región revisando a fondo el acuerdo y se tomen cláusulas importantes que podrían beneficiar como por

ejemplo el ensamblaje en una zona aduanera mediante la suspensión de tributos, permitir mayor articulación entre proveedores regionales esto con el fin de facilitar las exportaciones pues permitirá disminuir costos en el ensamblaje de los vehículos para que en un futuro cuando se pueda incrementar el porcentaje de contenido regional y se logre consolidar una verdadera industria automotriz fuerte se puedan comercializar vehículos y convertirse en un distribuidor regional de una marca en específico. Para esto es importante crear un entorno de estabilidad jurídica para poder brindar a los inversionistas la seguridad de que en nuestro país aún se puede desarrollar una industria productora de vehículos y no únicamente ensambladora, si bien es cierto la inversión es alta y se ha mantenido conversaciones con marcas de vehículos chinos que tienen la intención de crear en nuestro país una industria automotriz, pero las constantes modificaciones en la legislación causan incertidumbre en los inversionistas.

Para el sector automotriz ecuatoriano en cuanto a importación de vehículos las modificaciones han sido en reiteradas ocasiones, este estudio abarca un amplio período en el que se mencionan varias políticas restrictivas mismas que el gobierno justifica con la necesidad de proteger la industria, la salida de divisas, equilibrar la balanza comercial, preservar el medio ambiente y colaborar con la descongestión vehicular.

A continuación se detallará las Resoluciones publicadas por el Comité de Comercio Exterior (COMEX) desde el año:

Año 2011

Mediante Registro Oficial N° 402 publicado el 12 de Marzo del 2011 se promulga la Resolución N°3 del Comité de Comercio Exterior COMEX, se establece el Registro de Importadores de bienes clasificados en las subpartidas determinadas en el Anexo 1 de la presente Resolución, en la que se incluyen los bienes del capítulo 87 correspondiente a vehículos, como un requisito de carácter obligatorio, el mismo que está a cargo del Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO).

Se menciona además que para personas naturales y jurídicas que deseen importar alguna de las subpartidas incluidas en el Anexo I de la mencionada Resolución podrán hacerlo sin solicitar una licencia siempre y cuando no exceda de las 5 unidades su valor no

ascienda de los 3000 dólares por declaración y no tengan fin comercial, aclarando que esta excepción no aplica para los vehículos (todo el capítulo 87).

Quedan exonerados de solicitar licencia de importación aquellos bienes que ingresen al país en beneficio de personas con discapacidad y las amparadas por la Ley de Inmunidades Privilegios y Franquicias Diplomáticas.

El objetivo de la implementación del régimen de licencias es lograr un ahorro de divisas de USD 184 millones que representan el 20% del monto de importaciones de vehículos armados (CBU) del año 2010. Se encarga la administración del régimen de licencias al Ministerio de Industrias y Productividad MIPRO. (COMEX, 2011)

Mediante Resolución N° 24 del 31 de agosto el COMEX reforma los requisitos para la obtención de licencias así como también el requisito de obtener una licencia por cada embarque y establece además una disposición transitoria para la aplicación de licencias previas no automáticas que considera un plazo de 21 días para los bienes embarcados desde el 26 de Agosto hasta el 16 de Septiembre del 2011. (COMEX, 2011)

En el mes de Abril el MIPRO convoca a los representantes legales de empresas del sector automotor para informar los montos de importación que serán asignados a cada marca a través de las licencias de importación para el año 2012, en función a una nueva metodología de cálculo que considera el promedio del monto FOB importado en los años 2008, 2009, 2010 y 2011 más un factor de ajuste en función del monto de importación de cada empresa. (Entre el 5% y 20%).

Año 2012

Mediante Registro oficial N° 730 publicado el 22 de Junio del 2012 se expide la Resolución N°65 del Comité de Comercio Exterior, en la que se modifica la imposición Arancelaria para vehículos desarmados CKD y se establecen restricciones a la importación de los mismos.

Mediante Registro oficial N° 725 publicado el 22 de Junio del 2012 se expide la Resolución N°66 del Comité de Comercio Exterior en la que se promulga la restricción anual a la importación de vehículos estableciendo cupos de importación.

Para cada importador, para 16 subpartidas arancelarias, este cupo obedece a una reducción en el 30% del total de lo importado por cada empresa en el año 2010, el mismo que está dado tanto en valor FOB como en número de unidades. 37 importadores autorizados están incluidos en el listado del anexo i de la Resolución N°66, esta medida tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre del 2014. Las importaciones de vehículos que rebasen las cuotas señaladas deberán ser rembarcadas.

Esta Resolución permite que un mismo importador pueda traspasar el cupo de una subpartida a otra, es decir que no se deberá estrictamente cumplir con el cupo impuesto para cada subpartida por separado sino que se podrán intercambiar, siempre y cuando pertenezcan al cupo del mismo importador no son transferibles a favor de terceros.

Se menciona además que se implementarán normas técnicas y / o procesos de certificación de calidad técnica y ambiental para la importación de vehículos mismos que fueron publicados posteriormente. (AEADE, 2012)

La Resolución N° 66 del Comité de Comercio Exterior COMEX en su artículo 6 exceptúa de esta medida restrictiva a los vehículos importados para beneficio de los discapacitados, diplomáticos y funcionarios sujetos a la ley de inmunidades, así como los vehículos que forman parte del Plan Renova, mencionando los regímenes especiales también se encuentran fuera de esta medida los vehículos que se importen a un régimen de perfeccionamiento activo con fines de exportación.

Como esta medida es de restricción anual, los cupos deberán restarse de las cantidades y montos ya importados desde el 1 de enero del 2012. En cuanto a los vehículos que se hayan embarcado antes de la vigencia de esta Resolución podrán ser nacionalizadas siempre y cuando se encuentren dentro del límite de licencias otorgadas por el MIPRO. El sector automotriz tiene un rol importante dentro de la economía del país, su desarrollo genera ingresos fiscales para el estado vía aranceles e impuestos y crea fuentes de empleo durante los procesos de producción, la importación de vehículos en CKD impulsada por la industria del ensamblaje la cual ha crecido en los últimos años, se ha visto frenada drásticamente tras la emisión de resoluciones que han ocasionado un declive en todas las actividades del sector. (Torres, 2012)

La implementación de la Resolución N°66 del COMEX emitida el 19 de Julio del 2012, resuelve la aplicación de cupos de importaciones en número de unidades y en valor FOB, lo que, para algunas pequeñas importadoras de vehículos que tenían licencia de importación causo impacto negativo en sus operaciones teniendo que reducir gastos pues no había forma de importar más vehículos para poder comercializarlos.

En un lapso de 12 meses las condiciones para el desarrollo de las actividades de las empresas del sector automotor han sido modificadas en tres ocasiones pasando por un Registro de Importadores, un régimen de licencias de importación y una restricción cuantitativa, modificándose no únicamente el mecanismo de monitoreo y control de importaciones sino también la metodología de cálculo para la asignación de montos (cupos) de importación. (Valencia, 2012).

La Resolución COMEX N° 66 en su Anexo I establece los cupos de importación (unidades-FOB USD) asignados a cada empresa. El cupo total de unidades de vehículos armados (CBU) asignado mediante la Resolución 66 es de 48.179 vehículos, en comparación con las unidades (CBU) comercializadas en el año 2011 la medida reduce en 29.661 unidades la actividad de las empresas (importadoras y concesionarias) y representa una drástica disminución del 38% respecto a su nivel de operaciones. (AEADE, 2012) Según datos del anuario de estadísticas elaborado por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador tenemos: en el año 2010 se importaron alrededor de 76 000 unidades frente a las 77 000 unidades importadas en el 2011, el cupo asignado para el 2012 fue de alrededor de 48 000 unidades esto es un 37% menos con respecto a lo que se importó en el 2010 y un 38% menos de las unidades importadas en el 2011.

Por otro lado entre las preocupaciones del sector con la aplicación de una restricción del 30% tiene que ver con las inversiones realizadas en infraestructura puesto que las empresas han adaptado su capacidad en función de la demanda del mercado y una reducción drástica en el volumen de operaciones incrementará significativamente su estructura de costos fijos e inversiones no amortizadas dificultando la viabilidad de operación de los mismos. (Calahorrano Valencia, O, 2012)

La restricción cuantitativa impuesta mediante la Resolución provocará un efecto negativo en los ingresos que percibe el Estado por concepto de tributos y aranceles con los que contribuye el sector, generando una reducción significativa del 20% respecto a la recaudación de aproximadamente USD 1.200 millones aportada en el año 2011. (AEADE, 2012), dichos rubros son aproximados puesto que los impuestos dependen del FOB de los vehículos, y se estaría hablando de más ingresos por ICE e IVA.

Según el Comex, se establecieron cuotas de entrada para cada importador que se ha mantenido en forma estable en el mercado de vehículos desde 2010 hasta la presente fecha. Con esta reforma se desea reducir el acelerado crecimiento del parque automotor, precautelar la salud pública por la afectación que genera la emisión de gases contaminantes, rebajar la concentración vehicular urbana, reducir el consumo de combustible subsidiado y accidentes de tránsito. (Coloma, 2012).

Por otra parte, delegados del sector automotriz opinan que para disminuir la contaminación es más viable focalizar el subsidio a los combustibles en lugar de restringir las importaciones. (Torres, 29 de Julio de 2012). Más tarde se redacta la Resolución 71 su artículo 1 menciona “Se exceptúa de las medidas adoptadas por el Comité de Comercio Exterior, mediante Resoluciones No. 63, 64, 65, 66 Y 67, a las importaciones realizadas para cumplir con contratos con el Estado, que hayan sido suscritos o adjudicados antes del 15 de junio de 2012”

Junto con este artículo se emitió también el artículo 3 que “Permitir a los importadores que hayan embarcado vehículos con fecha anterior a la vigencia de la Resolución N° 66 del COMEX, cuyas solicitudes de licencias de importación fueron presentadas y no autorizadas por el MIPRO, nacionalizar su mercancía, siempre y cuando éstas no excedan la cuota asignada establecida en la referida Resolución. De esta manera se otorga a las empresas un tiempo prudencial para la adopción de la medida con la finalidad de que las unidades que se encontraban en tránsito no tengan que ser rembarcadas.

En esta misma Resolución menciona que “Para la aplicación de la Resolución N° 66 del COMEX, el Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, a través de un proceso simplificado, podrá autorizar el traspaso de cuotas asignadas a un mismo importador, dentro de cualquiera de las subpartidas sujetas a la

restricción cuantitativa impuesta por la referida Resolución.” (Resolución 71 COMEX 2012). De esta manera se logra flexibilizar la medida pues se puede acceder a importar diferente gama de autos, dejando a las empresas la opción de planificar a su conveniencia que vehículos traer, indistintamente de su partida arancelaria, obviamente sin exceder los cupos asignados por importador.

Año 2013

Mediante Registro oficial N° 873 publicado el 17 de Marzo del 2013 se expide la Resolución 101 del Comité de Comercio Exterior en la que se establece cuotas asignadas en la Resolución 66 para ser aplicadas anualmente mientras entre en vigencia la restricción cuantitativa de importación de vehículos

Mediante Registro oficial N° 95 publicado el 4 de Noviembre del 2013 se expide la Resolución 106 del Comité de Comercio Exterior en la que se implementa la restricción cuantitativa a la importación de vehículos desarmados CKD de chasis equipado con su motor.

Mediante Resolución del Comité de Comercio Exterior N°116 se aprueba el certificado de reconocimiento INEN que constituye un documento de control.

Para el 2013 la restricción cuantitativa se mantuvo, en este año el gobierno puso énfasis en la emisión de normas técnicas que buscaban mejorar la calidad en seguridad de los vehículos que ingresen al país.

Año 2014

El 29 de diciembre del 2014 el Comité de Comercio exterior emite la Resolución 50 que considera en la aplicación de un derecho aduanero advalorem equivalente al 7% para los productos originarios del Perú y del 21% para los productos originarios de Colombia en ningún caso podrá superar la tarifa de la nación más favorecida o la tarifa de los diferimientos arancelarios vigentes la medida correctiva entro en vigencia el 5 de enero del 2015, vale también mencionar que en este año se emitió la Resolución 49 en la que se aplazó la vigencia de las resoluciones 65 y 66 del Comex, hasta el 31 de Diciembre del 2015, por lo que aún se sigue importando vehículos bajo cupos.

Mediante Resolución 51 del Comex en su artículo 1.- Reformar el Arancel Nacional de Importaciones, de conformidad con el Anexo 1 de la presente Resolución.

Las nuevas tarifas arancelarias serán aplicables a las mercancías cuyas declaraciones aduaneras se presenten a partir de la entrada en vigencia de la presente Resolución.

Año 2015

Mediante Registro oficial N° 438 del 13 de Febrero del 2015 se emite la Resolución N° 03 del Comité de Comercio Exterior en la que se sustituye el Anexo 1 de la Resolución 049-2014 del Pleno del COMEX, referente a cupos de importación a vehículos.

1.2.6. Requisitos para Importar vehículos.

La resolución N° 51 del Comité de Comercio Exterior en su artículo 1 literal a, manifiesta:

Se permite la importación de vehículos automóviles, y demás vehículos terrestres, siempre y cuando sean nuevos y su año modelo corresponda al año en que se realice la importación o al año siguiente de la importación. El año modelo se verificará por el Número de Identificación del Vehículo (VIN²).

Según la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN -ISO 3779:2010 Vehículos Automotores. Número de identificación del Vehículo (VIN). Contenido y estructura. Oficializada como obligatoria mediante Acuerdo Ministerial No. 2000387 de 2000-07-03, publicada en el Registro Oficial No. 117 de 2000-07-11.

Número de identificación del vehículo (VIN): Es una combinación estructurada de diecisiete caracteres asignados a un vehículo por el fabricante para propósitos de identificación

El VIN consta de tres secciones:

² VIN (número de identificación del vehículo)

La primera sección de identificación mundial del fabricante (WMI) consta de tres caracteres preasignados por la organización nacional del país en el cual el fabricante tiene su casa matriz.

La segunda es la sección descriptora del vehículo consiste de seis caracteres (alfabéticos o numéricos, a discreción del fabricante). Esta sección identifica los atributos generales del vehículo; La codificación y secuencia de esta sección es determinada por el fabricante.

La tercera sección es la indicadora del vehículo, consta de ocho caracteres; los cuatro últimos deben ser numéricos. Si el fabricante escoge para designar el año y/o la planta en esta sección, es recomendable que el año sea indicado por el primer carácter de la VIS y la fabricación en planta por el segundo carácter.

Caracteres:

Solamente los siguientes números arábigos y letras latinas mayúsculas deben usarse A Las letras I, O y Q no deben usarse.

El décimo dígito determina el año modelo del vehículo, para el 2016 es G y 2017 H.

A continuación se muestra cuadro en donde se puede observar el décimo dígito correspondiente para cada año vigente.

CUADRO N° 1
DÉCIMO DÍGITO SEGÚN AÑO DE FABRICACIÓN

AÑO	DÍGITO
2010	A
2011	B
2012	C
2013	D
2014	E
2015	F
2016	G
2017	H

FUENTE: Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN -ISO 3779:2010

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

Adicional para importar vehículos se debe cumplir con lo siguiente:

Registro de Importador

Para obtener el registro de Importador debe registrarse ante el SENAЕ, cumpliendo los siguientes requisitos:

- Registro Único de Contribuyentes – RUC.
- Firma electrónica o denominado TOKEN otorgado por el Banco Central del Ecuador – BCE o a su vez - SECURITY DATA.
- Estar al día con todas las obligaciones tributarias ante el SRI.
- Registrarse en la plataforma de Comercio Exterior ECUAPASS
- Ingreso de documentos requeridos por la SENAЕ (REIARM, 2012) (reiarm.com.ec).

La legislación, establece que puede ser una persona natural o jurídica, sea de procedencia nacional o extranjera legalmente registrada en el Ecuador y que cuente con todas sus obligaciones al día con entidades como el Servicio de Rentas Internas - SRI, el Instituto Ecuatoriano de Seguridad Social - IESS, Servicio de Aduanas del Ecuador - SENAЕ, y Superintendencia de Compañías del Ecuador.

Licencia de importación

Para obtener una licencia de importación se debe enviar la solicitud en el formulario publicado en el anexo 2 de la Resolución 17 del Comex y presentar la solicitud ante la Sub secretaría de Comercio e Inversiones del Ministerio de Industrias y Productividad, luego de que la solicitud sea aprobada se contara con un cupo de importación asignado. (Comite de Comercio Exterior Comex, 2011)

Requisitos previos de importación.

- El modelo de vehículo debe tener norma INEN

- Registrar los modelos a importar en el SRI
- Registrar las partidas de los modelos de vehículos a importar en el MIPRO

Excepciones

Los vehículos de importación que cuentan con excepción de algunos requisitos de importación son los que serán destinados al uso diplomático, plan renova, y vehículos importados como menaje de casa, para estos últimos se debe recordar que el vehículo puede ser de antigüedad de 4 años (año modelo) incluido el de la importación y con un valor de hasta \$20.000 cuando era nuevo. (Registro Oficial No. 882, 2013)

Base imponible

La base imponible para el cálculo de los derechos arancelarios es el valor en aduana de las mercancías importadas.

El valor en aduana de las mercancías será el valor de transacción de las mismas más los costos del transporte y seguro, determinado según lo establezcan las disposiciones que rijan la valoración aduanera. El costo del seguro formará parte del valor en aduana pero la póliza de seguro no será documento obligatorio de soporte exigible a la declaración aduanera.

Cuando la base imponible de los derechos arancelarios no pueda determinarse, conforme al valor de transacción de las mercancías importadas, se determinará de acuerdo a los métodos secundarios de valoración previstos en las normas que regulen el valor en aduana de mercancías. Para el cálculo de la base imponible, los valores expresados en moneda extranjera, serán convertidos a la moneda de uso legal, al tipo de cambio vigente a la fecha de la presentación de la declaración aduanera. (Registro Oficial, 2010).

En los vehículos el valor en aduana constituye al valor del bien es decir el costo, el valor del transporte internacional – flete, y el seguro que para efectos aduaneros se aplica el 2% del valor del bien.

Derechos Arancelarios

Son tributos al comercio exterior y se dividen en: ad-valorem, específicos o mixtos.

Derechos Arancelarios Ad-valorem.- Son los tributos establecidos por la autoridad competente, consistentes en porcentajes que se aplican sobre el valor de las mercancías.

Derechos Arancelarios Específicos.- Son los establecidos por la autoridad competente, consistentes en recargos fijos que se aplican en base a determinadas condiciones de las mercancías, como por ejemplo: peso, unidades físicas, dimensiones, volumen, entre otros;

Derechos Arancelarios Mixtos.- Son los establecidos por la autoridad competente, consistentes en derechos arancelarios ad-valorem y derechos arancelarios específicos que se aplicarán conjuntamente. (Registro Oficial, Reglamento Código Orgánico de la Producción Art. 2 2011)

Según las partidas del capítulo 87 que corresponden a vehículos el arancel vigente es del 40%.

Impuesto a los Consumos Especiales (ICE)

El Impuesto a los Consumos Especiales ICE, se aplicará a los bienes y servicios, de procedencia nacional o importados, detallados en el artículo 82 de la Ley de Régimen Tributario Interno.

Para los vehículos el Impuesto a los Consumos Especiales ICE se calcula de la siguiente manera:

Vehículos motorizados cuyo peso bruto es menor a 3,5 toneladas

Camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate cuyo Precio de venta al público sea hasta de 30.000 usd ICE 5%

Vehículos motorizados cuyo Precio de venta al público sea hasta de 20.000 usd ICE 5%

Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate cuyo Precio de venta al público se encuentre entre 20.000 y 30.000 usd ICE 10%

Vehículos motorizados, cuyo Precio de venta al público se encuentre entre 30.000 y 40.000 usd ICE 15%

Vehículos motorizados, cuyo Precio de venta al público se encuentre entre 40.000 y 50.000 usd ICE 20%

Vehículos motorizados, cuyo Precio de venta al público se encuentre entre 50.000 y 60.000 usd ICE 25%

Vehículos motorizados, cuyo Precio de venta al público se encuentre entre 60.000 y 70.000 usd ICE 30%

Vehículos motorizados, cuyo Precio de venta al público sea superior a 70.000 usd ICE 35%

1.2.2 Marco Conceptual

1.2.2.1. Vehículos Armados CBU (Complete Built Up)

Expresión usada en la industria automotriz, para señalar que al final de la línea de montaje el vehículo se encuentra totalmente terminado. (ARANCELAR, 2012)

1.2.2.2. Vehículos CKD (Completely Knocked Down)

En la industria automovilística, el material CKD³ consiste en su forma más básica, en kit's que carecen en muchos de sus casos de los rines, sus motores, cajas de cambios y transmisiones, aparte de los componentes eléctricos como la batería, los cuales son suplidos por un fabricante como partes para ensamblaje, y un "kit completo para su montaje", o que se obtiene de terceros subcontratados para la producción de dichas partes.

³ Completely Knocked Down (unidades completas desarmadas)

(ARANCELAR, 2012)

1.2.2.3. Vehículo Liviano de pasajeros.

Dentro de esta clasificación se encuentran los vehículos destinados al transporte de personas de hasta 5 personas, aquellos vehículos de modelos sedán, compactos o Hatchback, SUV's y camionetas.

1.2.2.4. Vehículo Mediano de Pasajeros.

Dentro de esta clasificación se encuentran los vehículos destinados al transporte de personas de hasta 12 personas, es decir camionetas y van's.

1.2.2.5. Vehículo Pesado de Pasajeros.

Dentro de esta clasificación se encuentran los vehículos destinados al transporte de personas de más de 12 personas, es decir los buses.

(VEHÍCULOS Y CLASIFICACIONES, 2012)

CAPÍTULO 2

Método

2.1. Nivel de estudio

La investigación a realizarse es exploratoria cuyo objetivo primordial es facilitar un mayor conocimiento y comprensión del problema que enfrenta el sector importador automotriz del Ecuador a raíz de las diferentes imposiciones que regularizan la importación de vehículos en nuestro país. El objeto de estudio merece una investigación más profunda que permita tener un escenario menos impreciso que nos consienta extraer conclusiones sobre qué aspectos son relevantes y cuáles no, en torno a las políticas de comercio exterior emitidas en el período 2011-2015, se requiere en primer término explorar e indagar, para lo que se utilizará el tipo de investigación exploratoria.

Los estudios exploratorios en por lo general determinan tendencias, identifican relaciones potenciales entre variables, en este caso la relación de la imposición de restricciones a las importaciones y el desarrollo del sector automotriz en el período señalado. La investigación exploratoria se caracteriza por ser más flexible en su metodología en comparación con los estudios descriptivos o explicativos, y son más amplios y dispersos que estos otros dos tipos, se busca observar la mayoría de escenarios en los que se está desarrollando el sector automotriz.

2.2. Modalidad de investigación

La presente obedece a una investigación documental en la cual se utilizará resoluciones emitidas por las distintas entidades reguladoras del comercio exterior, se recolectará, seleccionará, analizará información a fin de presentar resultados sobre la incidencia de las políticas de comercio exterior en el período 2011-2015.

Se utilizará; análisis, síntesis, deducción, inducción. Se realizará una recopilación adecuada de datos que permitan definir los distintos efectos causados a raíz de la emisión de las resoluciones restrictivas en el sector automotriz.

2.3. Método

Para la investigación se utilizará el método Analítico-Sintético. Este método implica el análisis de los aranceles, los subsidios, las cuotas de importación, los requisitos origen que se han implementado en los últimos años para la importación de vehículos nuevos en el segmento de vehículos livianos armados CBU. Recopilando la información pertinente para poder determinar la incidencia de los elementos mencionados en el sector automotriz ecuatoriano. Tanto en datos de importaciones como datos de ventas de las marcas más representativas del mercado, Chevrolet y Hyundai. Con la información recolectada, analizar los efectos que han tendido dichas políticas en las importaciones, en las empresas, en los consumidores y en la dinámica de crecimiento del sector.

2.5. Selección instrumentos investigación

El principal método de investigación a utilizar será la observación, que servirá para recolectar los datos que nos permitan realizar el análisis y cumplir con los objetivos planteados.

Otro método a utilizar será la entrevista, pues tendremos la oportunidad de obtener opiniones del Presidente de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.

Quien aportará con datos importantes para el presente trabajo, para poder conocer más de cerca la realidad que está atravesando el sector.

2.6. Procesamiento de datos

El procesamiento de datos es, en general, "la acumulación y manipulación de elementos de datos para producir información significativa." Luego de la recolección de todas las resoluciones emitidas por el Comité de Comercio Exterior (COMEX) y demás entidades reguladoras relacionadas con el sector, se procederá a organizarlas cronológicamente para poder procesar la información, realizando análisis de cifras y estadísticas proporcionadas tanto por el Banco Central del Ecuador como por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

2.7. Metodología técnica Específica para el problema planteado.

2.7.1. Metodología para elaborar el análisis del volumen de importación de vehículos armados livianos CBU.

- Determinar las subpartidas arancelarias que de los vehículos con restricción mencionados en la resolución N°66 del Comité de Comercio Exterior (COMEX) del 2012.
- Solicitar al Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador la información referente a las importaciones correspondientes a los períodos 2011, 2012, 2013, 2014 de las 16 subpartidas pertenecientes a vehículos CBU.
- La metodología técnica para esta investigación serán principalmente las estadísticas de Comercio Exterior, la finalidad es recoger la información de las operaciones de importaciones de vehículos entre ellas, las cifras específicas de importaciones de vehículos de las 16 subpartidas restringidas. La información será recolectada del sistema de declaración aduanera que utiliza nuestro país (ECUAPASS) que proporciona la información de vehículos declarados en un período de tiempo específico, teniendo luego que clasificar según el criterio de la partida arancelaria, el país de origen y las empresa que lo importa para determinar la marca del vehículo, luego de eso es necesario identificar las partidas que corresponden a vehículos livianos, para poder segregar la información y elaborar el análisis estadístico de importaciones de vehículos livianos CBU.
- Recolectar información del Banco Central del Ecuador de cada una de las 16 subpartidas arancelarias. para obtener los montos totales en FOB y en CIF.
- Con toda la información recolectada elaborar una base de importaciones en la que se determine el monto CIF y FOB y así realizar los análisis técnicos, elaboración de tablas dinámicas para la presentación de la información de forma consolidada, clara y ordenada.

2.7.2. Metodología para el análisis del comportamiento de las ventas de vehículos livianos de las marcas más vendidas (Chevrolet y Hyundai) período 2011-2015.

- Obtener información de las ventas de vehículos de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador con sede en Quito, quienes cada mes se reúnen con cada representante de cada marca e intercambian información de ventas por segmento, marca y provincia.
- Elaborar una base de datos donde se menciona la provincia y las unidades y modelos vendidos de cada marca.
- Segmentar la información por marcas más vendidas y elaborar las tablas dinámicas y gráficos para presentar los resultados de una forma clara y práctica.

Esta operación, juntamente con la información referente al comportamiento del mercado automotriz en el período 2011-2015, plasma en datos cuantificables el impacto de las restricciones en el mercado.

2.7.3. Metodología para el análisis del comportamiento en cifras del ingreso fiscal por aranceles de importación de vehículos en el período 2011-2015.

- Recolectar información del Banco Central del Ecuador de los valores CIF de las importaciones de las 16 subpartidas de vehículos de los períodos 2011, 2012, 2013, 2014, 2015.
- Segmentar la información por partida arancelaria, luego de eso se deberá realizar la consulta del ad valorem de cada partida y realizar los cálculos correspondientes.
- Elaborar los informes comparativos de los rubros de recaudación fiscal por concepto de aranceles.
- Elaborar los gráficos y cuadros para presentar la información de forma clara y descifrable.

2.7.4. Metodología para el análisis de los efectos en el sector automotriz, el mercado, las empresas y a los consumidores.

- Esta investigación utiliza la entrevista como medio para obtener información adicional a la información estadística, que busca complementar el análisis a fin de tener un panorama real más claro, de cuáles son los efectos de las políticas restrictivas a las importaciones en el sector. El Gerente General de Metrocar distribuidora autorizada de vehículos Chevrolet Sr. Renato Coronel, en una entrevista proporciono información sobre el estado de las empresas comercializadoras de vehículos en nuestro país.
- Dirigirnos a la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana para solicitar información sobre la situación de las empresas automotrices.
- Solicitar información al presidente de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador sobre el mercado de vehículos en el período 2011-2015.
- Elaborar cuadros y gráficos de resultados para su mayor comprensión.

CAPÍTULO 3

Resultados

3.1. Análisis de las Importaciones de Vehículos livianos.

3.1.1 Comportamiento de las importaciones de vehículos livianos período 2011-2015.

Los criterios para la clasificación arancelaria de los vehículos livianos CBU se muestran en el cuadro a continuación.

CUADRO N°2
CRITERIOS PARA CLASIFICACION ARANCELARIA DE VEHÍCULOS
LIVIANOS CBU

PARTIDA	SEGMENTO	CONDICIÓN	MAYOR QUE	MEJOR O IGUAL /	COMBUSTIÓN
8703210090	INDISTINTO	CBU	-	< O = 1000 CC	GASOLINA
8703221090	SUV 4X4	CBU	>1000 CC	< O = 1500 CC	GASOLINA
8703229090	AUTOMOVIL - SUV 4X2	CBU	>1000 CC	< O = 1500 CC	GASOLINA
8703231090	SUV 4X4	CBU	>1500 CC	< O = 3000 CC	GASOLINA
8703239090	AUTOMOVIL- SUV 4X2	CBU	>1500 CC	< O = 3000 CC	GASOLINA
8703241090	SUV 4X4	CBU	>3000 CC	-	GASOLINA
8703249090	AUTOMOVIL- SUV 4X2	CBU	>3000 CC	-	GASOLINA
8703319090	AUTOMOVIL- SUV 4X2	CBU	-	< O = 1500 CC	DIESEL
8703329090	AUTOMOVIL- SUV 4X2	CBU	>1500 CC	< O = 2500 CC	
8703321090	SUV 4X4	CBU	>1500 CC	< O = 2500 CC	DIESEL
8703331090	SUV 4X4	CBU	>2500 CC	-	DIESEL
8703339090	AUTOMOVIL- SUV 4X2	CBU	>2500 CC	-	DIESEL
8703900099	ELECTRICOS	CBU	-	-	ELECTRICO
8703900091	HIBRIDOS	CBU	-	-	HIBRIDO
8704211090	CAMIONETA / CAMION ULTRALIVIANO	CBU	-	-	DIESEL
8704311090	CAMIONETA / CAMION ULTRALIVIANO	CBU	-	-	GASOLINA

FUENTE: Arancel Nacional de Importaciones

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

En el cuadro N° 2 se detalla la partida arancelaria y el criterio de clasificación, tanto en segmento como en cilindraje y tipo de combustión.

Las 16 subpartidas mencionadas son las que han sido restringidas con cupos de importaciones y corresponden a vehículos de los segmentos automóbiles, SUV⁴, camionetas y camiones ultralivianos, estos últimos son considerados como vehículos livianos puesto que su peso bruto no supera las 4.5 TON.

Para analizar el comportamiento de las importaciones en el período 2011-2015 se ha tomado información del Banco Central del Ecuador, en donde encontrando que los rubros FOB de importación por partida arancelaria mantienen un comportamiento con un esquema variable.

Se infiere que varias de las partidas arancelarias con restricción dejan de ser importadas en los años posteriores a la publicación de la Resolución N°66 del Comité de Comercio Exterior (COMEX), es así que, en el período comprendido entre el 2011 y 2012 en el que se promulgaron las licencias de importación y los cupos con restricción por partida y FOB, se evidencia una disminución del 10% en el valor FOB por importación de vehículos en las 16 subpartidas mencionadas.

Para el período 2012- 2013 la disminución en el valor FOB por importación es del 17%, esto debido a que en ese período se contó con la aprobación de la Resolución N°116 del Comité de Comercio Exterior (COMEX) en la que se establecieron normas INEN técnicas en las que se implementó un documento de control previo para cada embarque. La subpartida 8703319090 en la que se clasifican algunos modelos de la gama económica, modelos básicos desde 10.000 usd hasta 15.000 dejaron de ser importados desde el 2013 pues no cumplían con los nuevos requisitos para la obtención del certificado INEN.

⁴ Sport Utility Vehicle SUV (vehículo utilitario o deportivo)

CUADRO N° 3
IMPORTACIÓN ANUAL DE VEHÍCULOS LIVIANOS POR PARTIDA
ARANCELARIA
VALOR FOB (MILES DE USD)

CLASIFICACIÓN ARANCELARIA	FOB EN MILES DE USD				
	2011	2012	2013	2014	2015
8703210090	14.476,77	21.493,18	5.043,93	-	
8703229090	97.563,91	54.841,68	54.583,83	71.405,26	32.857,20
8703239090	277.342,06	243.841,60	239.291,44	238.733,51	140.815,37
8703249090	11.686,19	20.180,45	21.251,53	15.564,54	1.761,86
8703319090	143,26	37,76		-	
8703329090	1.820,25	2.473,97	22.285,26	1.476,38	2.191,16
8703339090	418,51	1.141,48	37,50	447,34	
8703221090	962,40	514,53	61,22	70,72	397,06
8703231090	37.803,60	35.408,79	46.744,44	45.147,05	25.687,30
8703241090	21.399,63	27.931,01	32.024,90	54.273,17	26.529,05
8703321090	482,30	48,98	73,28		275,23
8703900099		267,00	481,00	1.228,17	
8703900091	33.341,17	28.166,80	12.562,69	23.108,11	7.225,02
8704211090	59.076,54	35.727,01	6.476,97	-	
8704311090	70.574,33	90.298,95	25.862,90	-	
Total general	627.090,92	562.373,19	466.780,89	451.454,25	237.739,25

FUENTE: Banco Central del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

Para el siguiente período 2013-2014 se tiene una reducción del 3%, este año no se emitió ninguna resolución que modifique la legislación para las importaciones de vehículos livianos CBU, únicamente se reiteró la vigencia de los cupos impuestos en el 2012.

En el período 2014-2015 tenemos la considerable reducción del 47% del valor FOB por importaciones, esto debido principalmente al nuevo recorte de cupos los cuales se establecieron a cada importador obligando a reducir a la mitad su oferta y limitando así sus operaciones. Esto en cuanto al análisis del Valor libre a bordo (FOB) de los vehículos importados, el análisis de variación del FOB es el punto de partida de este estudio, pues la restricción emitida en el 2012 fue en valor FOB y en unidades, en el cuadro N°3 encontramos las unidades importadas por cada subpartida en el período 2011-2015, el

cuadro N°4 podemos observar el comportamiento de las importaciones año a año, por unidades.

CUADRO N° 4
IMPORTACIÓN ANUAL DE VEHÍCULOS LIVIANOS POR PARTIDA
ARANCELARIA
VALOR FOB (UNIDADES)

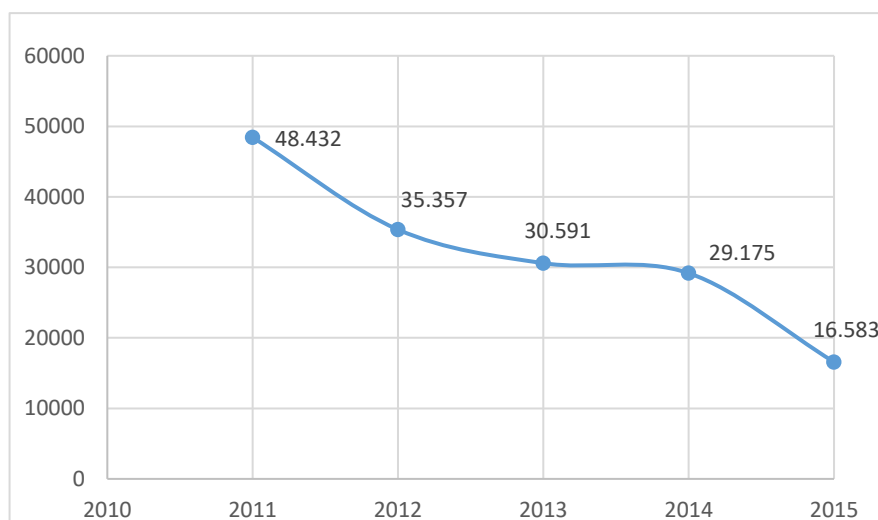
CLASIFICACIÓN ARANCELARIA	IMPORTACION EN UNIDADES				
	2011	2012	2013	2014	2015
8703210090	3.888	3.680	684	-	-
8703229090	12.604	6.483	7.178	8.584	3.724
8703239090	19.607	13.502	16.306	16.082	10.495
8703249090	473	757	831	625	58
8703319090	16	1	-	-	-
8703329090	161	134	267	46	82
8703339090	6	2	1	2	-
8703221090	124	40	5	6	74
8703231090	2.408	1.526	2.282	1.453	997
8703241090	649	1.048	948	1.585	877
8703321090	12	1	1	-	19
8703900099	-	26	8	20	-
8703900091	920	1.281	268	772	257
8704211090	2.883	1.572	406	-	-
8704311090	4.681	5.304	1.406	-	-
Total general	48.432	35.357	30.591	29.175	16.583

FUENTE: Banco Central del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

El total de vehículos importados del año 2015 corresponde aproximadamente a 3 veces menos que los vehículos importados en el 2011. En el gráfico N°1 se puede observar el comportamiento de importaciones de vehículos totalizados año por año en el PERÍODO 2011-2015.

GRÁFICO N° 1
COMPORTAMIENTO DE LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS
LIVANOS CBU EN UNIDADES



FUENTE: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

La reducción porcentual en unidades se evidencia en el gráfico, en el período 2011-2012 la disminución es de un 27%, existiendo una diferencia de 13.075 unidades.

En el período siguiente la reducción es del 14% importando en 2013, 4.766 unidades menos con respecto a las unidades importadas en el 2012.

Para el período 2013-2014, debido a que las políticas de comercio exterior impuestas en años anteriores se mantuvieron se registró una reducción de apenas el 5% es decir una diferencia de 1.416 unidades.

El panorama cambia rotundamente para el período siguiente, la reducción es del 43% en 2015 se importaron 12.592 unidades menos frente a las 29.175 unidades que se importaron en el 2014.

La partida arancelaria de mayor importación es la partida 8703239090 que corresponde a vehículos livianos de cilindraje mayor a 1500 cc y menor o igual a 3000cc este es el segmento de vehículos que tiene mayor acogida en el mercado y de todas las marcas

corresponden a los modelos más económicos del mercado. Modelos de automóviles sedan y hatchback⁵ se encuentran en esta partida.

Debemos analizar el comportamiento irregular de las partidas arancelarias que a inicios del período en estudio muestran rubros de importaciones, pero luego de la publicación de las medidas restrictivas se reducen a cero. El caso particular de las partidas 8704311090, 8704211090, las cuales pertenecen a los vehículos de doble tracción, es decir camionetas 4x4 las cuales registran cifras de importación hasta el 2013, el 2014 y 2015 ya no fueron importadas, dentro de estas partidas encontramos a algunos modelos de camionetas de las Marcas Toyota Nissan y Ford, en cuanto a la partida 8703210090 que corresponde a los vehículos cilindraje menor a 1000 cc dejaron de importarse pues la mayoría de modelos de varias marcas no cumplen con las normativas INEN para los vehículos. A continuación un análisis de importaciones de las partidas comprendidas en la restricción de la resolución 66 del Comex.

3.1.2. Análisis 16 subpartidas con restricción

8703210090

Esta partida corresponde a vehículos armados CBU a gasolina de cilindraje menor a 1000 centímetros cúbicos, en el año 2011 registra un total de 3888 unidades importadas, el 2012 nos muestra una disminución de 5%, para el año 2013 las empresas tuvieron un drástico cambio, la importación de unidades tuvieron una disminución considerable esto debido a la entrada en vigencia de las normas INEN y las Resoluciones de carácter restrictivo que motivan este estudio, los dos siguiente años 2014 y 2015, esta partida no registra valores significativos de importación, la principal razón fue que debido al recorte de cupos en unidades las empresas importadoras tuvieron que prescindir de varios modelos

⁵Hatchback (vehículo compacto)

8703229090

En esta partida se clasifican vehículos automóviles, SUV de tracción 4x2, con cilindraje mayor a 1000 centímetros cúbicos y menor a 1500 centímetros cúbicos de tipo de combustión a gasolina, se debe recalcar que dentro de esta partida se encuentran los vehículos de mayor importación pues pertenecen a los modelos más económicos y vendidos, esta partida registro su mejor volumen de importación en el 2011, se importó un total de 12,604 unidades, en el 2012 se reportó una baja de importación en las unidades en un 48%, el año anteriormente indicado el sector sufrió un duro golpe, a comparación del 2012, el 2013 tuvo un crecimiento minúsculo del 10%, con respecto al 2014 las cifras de importación son alentadores con un crecimiento del 20%, lamentablemente para el 2015 el sector sufre una nueva caída del 56%.

8703239090

En la partida arancelaria 8703239090 se clasifican los vehículos armados CBU automóviles o SUV 4x2 con cilindraje mayor a 1500 centímetros cúbicos y menor o igual a 3000 centímetros cúbicos y combustión a gasolina, durante el 2011 se registra un total de 19,607 unidades importadas, las mismas que es un número considerable para el sector automotriz, el siguiente año registra una disminución del 31%, para el 2013 se observa que la importación de vehículos tiende a subir en un 20%, en el 2014 podemos evidenciar que existe una leve caída en la importación de un promedio del 1.3%, por último revisando el año 2015 podemos ver se registra una nueva caída en las importaciones del 34%.

8703249090

Las importaciones de vehículos armados CBU automóviles o SUV de cilindraje mayor a 3000 centímetros cúbicos y combustión a gasolina pertenecen a la partida 8703249090, según las cifras indicadas por la SENAE, podemos ver que el 2011 registra una cantidad de 473 unidades importadas, el siguiente año el sector recibe cifras alentadoras con un número de 757 unidades importadas, y con un

incremento del 60%, siguiendo con el análisis el 2013 es un año nada favorable para el gremio automotor, podemos observar en los registros que tenemos una disminución del 24% en las importaciones, para los años 2014 y 2015 nuevamente registran cifras en negativo, el 2014 tenemos una disminución del 24% y para el 2015 las cifras no son nada alentadoras la partida en mención registra una caída muy importante del 90%.

8703319090

Los vehículos importados bajo esta partida son aquellos automóviles o SUV armados CBU de cilindraje menor o igual a 1500 centímetros cúbicos de combustión a diésel, en el año 2011, la partida 8703319090 nos muestra que se realizó la importación de 16 unidades, los últimos cuatro años siguientes 2012 – 2013 – 2014 y 2015 la partida anteriormente indicada no registrar importaciones, es decir que este tipo de unidades salieron del mercado por no cumplir los requerimientos que solicita el gobierno nacional.

8703329090

Las unidades importadas en el PERÍODO 2011-2015 de la partida 8703329090 perteneciente a vehículos armados CBU de cilindraje mayor a 1500 y menores o iguales A 2500 centímetros cúbicos mantuvo un comportamiento equilibrado, así para el 2011 registra una cantidad de 161 unidades, en el 2012 una cantidad 134 unidades, del 2011 al 2012 se registró una baja del 16%, en el 2013 evidenciamos un incremento en la importación unidades con 267 unidades, es decir en el 2013 se importaron el doble de vehículos que en el año anterior, el 2014 mostró una reducción de sus importaciones en un 82%, y en el 2015 un aumento en el número de unidades importadas del 78% con relación del año anterior.

8703339090

Los vehículos importados bajo esta partida pertenecen al segmento de automóviles o SUV armados CBU de más de 2500 centímetros cúbicos y combustión a diésel, ésta no registra movimientos importantes, en el año 2011 se importaron 6 unidades, en el 2012 se importaron 2 unidades y en los años 2013 – 2014 y 2015 no tenemos importaciones de estas unidades, lo que quiere decir que por motivo de restricciones o baja acogida en el mercado no fueron solicitados a fábrica una nueva importación.

8704211090

La partida 8704211090 que pertenece a vehículo tipo camioneta y camiones ultralivianos, en el año 2011 registra una cantidad de 2883 unidades importadas, para el año 2012 tenemos una disminución del 45%, al igual que en el 2013 tenemos una reducción de 74% en el total de unidades importadas en relación al año 2012, las reducciones de las importaciones son resultado de las medidas restrictivas que fueron implementadas, en el 2014 y 2015 no registra importaciones.

8704311090

Dentro de la partida se encuentran clasificados vehículos del segmento camionetas o camiones ultralivianos armados CBU de combustión a gasolina, para este tipo de vehículos el año 2011 se importó una cantidad de 4,681 unidades, registrando una reducción del 40% en relación al 2010, desde el año 2011 las casas comerciales han reducido significativamente sus ingresos por conceptos de ventas, por lo que se ha limitado también la importación de segmentos que no son muy comerciales, en el 2012 registra un mínimo aumento de 13%, para el año 2013 se mostró una disminución del 73% en comparación del total de unidades importadas en el 2012, para los años 2014 y 2015 no se registra importaciones de unidades.

8703900099

Esta partida corresponde a los vehículos eléctricos, antes del 2011 en nuestro país no existía la comercialización de estos vehículos por lo que el mercado empezó a diversificarse en el año 2011, se importaron un total de 4 unidades, para el año siguiente se mostró un incremento con un total de 26 unidades que representan un incremento de 6 veces más las unidades importadas en el 2011, para el año 2013 se registra nuevamente una caída en las importaciones con un total de 8 unidades, que representa una disminución del 69%, en el 2014 nuevamente podemos observar un incremento con un total de 20 unidades, para el 2015 el panorama es similar y nuevamente sufren una caída considerable del 95%.

8703900091

Esta partida arancelaria pertenece a vehículos híbridos en el 2011 registra una importación total de 920 unidades, en el 2012 tenemos un aumento con un total de 1281, y un porcentaje de crecimiento del 39%, pero en el 2013 tenemos una caída considerable con un total de 268 unidades importadas, el porcentaje de disminución es de 79% que afecta considerablemente al sector, el siguiente año 2014 el sector indica un aumento en 772 unidades, sin embargo en el 2015 se registra nuevamente una caída, con un total de 257 unidades, que nos da un porcentaje de disminución del 66%, el año 2015 fue el año en el cual muchos de los representantes de la marca sufrieron pérdidas muy significativas.

8703221090

En cuanto a esta partida el 2011 fue año con mayor unidades importadas, con un total de 124 unidades, el 2012 registra un total de 40 unidades, la misma que disminuyeron en un 67%, de igual manera para el año 2013 se importaron únicamente 5 unidades, lo cual nos indica que tenemos una disminución del 87 %, para el 2014 tenemos un minúsculo incremento, se importaron 6 unidades, representa al 2% del crecimiento total, con relación al año 2013, en el 2015 podemos ver que se importaron 74 unidades con un crecimiento significativo,

indicando una recuperación para los comercializadores en la partida anteriormente mencionada.

8703231090

Esta partida arancelaria corresponde a los vehículos SUV 4x4 de combustión a gasolina armados CBU de cilindraje mayor a 1500 y menor o igual a 3000 centímetros cúbicos, mismos que registran un comportamiento irregular en el PERÍODO 2011-2015. En el año 2011 registra un total de 2408 unidades, para el año 2012 evidenciamos una disminución del 36%, con un total de 1526 unidades, por el contrario en el año 2013 se da un incremento en las importaciones con un total de 2282 unidades, y el factor de su crecimiento es de 49%, para los años 2014 y 2015 nuevamente evidenciamos una considerable disminución se importaron 1453 y 997 unidades respectivamente, que representa el 36% para el año 2014, y para el año 2015 podemos ver una disminución del 31%.

8703241090

Esta partida arancelaria pertenece al segmento de vehículos SUV armados CBU de combustión gasolina de más de 3000 centímetros cúbicos, en el 2011 registra un importación total de 649 unidades, el 2012 registra un incremento del 61%, se importaron un total de 1048, en el 2013 se ha registrado una disminución del 10% con un valor total de 948 unidades importadas, el 2014 podemos observar un crecimiento del 67% en la importación con un total de 1585 unidades importadas bajo esta partida arancelaria, en 2015 tenemos una disminución considerable del 44% de 708 unidades, esto debido a que en el 2015 se realizó una nueva revisión y disminución de los cupos.

8703321090

Dicha partida arancelaria corresponde al segmento de vehículos SUV 4x4 armados CBU de combustión a diésel de cilindraje mayor a 2500 y menor o igual a 3000 centímetros cúbicos, para el año 2011 tenemos un total de 12 unidades importadas, los años 2012, 2013 y 2014 no tenemos registrada importaciones, esto

debido a que este tipo de vehículos no cumplían con los nuevos requerimientos de las normas técnicas INEN promulgadas en estos años, ya para el año 2015 se importaron 19 unidades.

8703331090

Esta partida arancelaria pertenece a vehículos armados CBU de combustión diésel de cilindraje mayores de 2500 centímetros cúbicos, en el 2011 registra un importación total de 12 unidades, el 2012 registra una baja del 94%, se importaron un total de 4 unidades, en el 2013 se ha registrado un incremento con un valor total de 22 unidades importadas, el 2014 podemos observar un crecimiento del 27% en la importación con un total de 28 unidades importadas bajo esta partida arancelaria, en 2015 tenemos un incremento de 6 unidades es decir de importaron 24 unidades ese año.

3.1.3. Importadores con mayor participación

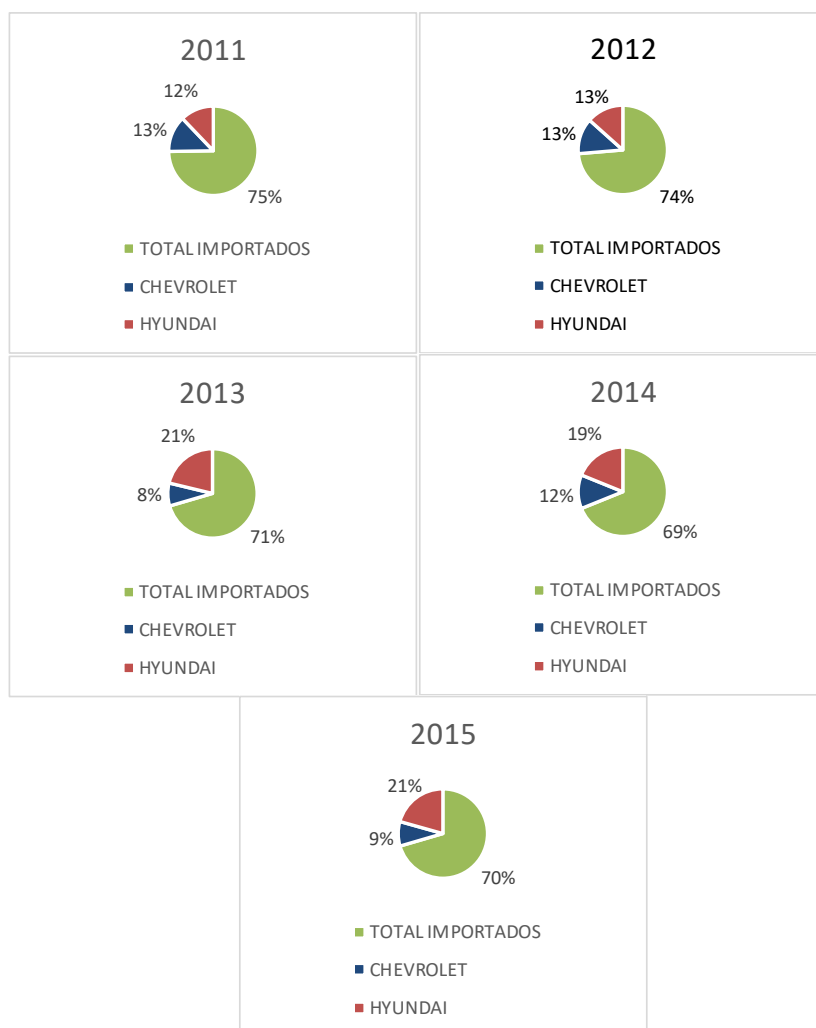
Los importadores que cuentan con más cupos debido a su posicionamiento en el mercado son GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A. importadores autorizados de la marca CHEVROLET y NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A. quienes son los representantes de la marca HYUNDAI en el Ecuador.

Por varios años la Marca Chevrolet fue líder en importaciones y en ventas, las políticas de Comercio Exterior propuestas por el gobierno de turno obligaron a las empresas a cambiar su normal operatividad y buscar medios para poder sobrellevar los drásticos cambios en las normativas para las importaciones de vehículos livianos.

En el gráfico N°2 se muestra la participación de las importaciones de las marcas más vendidas. La marca Chevrolet, muestra una disminución su volumen de importación anualmente, mientras que la Marca Hyundai se posiciona como la marca que cuenta con el mayor volumen de importación, dentro de la dinámica del mercado esto se debe principalmente a que la marca Chevrolet importa CKD's mismos que son ensamblados por Omnibus BB de General Motors, que ensambla varios modelos, y la producción nacional incrementa la oferta al mercado, mientras que la marca Hyundai no cuenta con

una ensambladora local, por lo que la oferta al mercado es únicamente las unidades que son importadas bajo el cupo impuesto por el gobierno, el cual ha sido utilizado al máximo desde la publicación del mismo.

GRÁFICO N°2 PARTICIPACIÓN DE IMPORTACIONES MARCAS CHEVROLET Y HYUNDAI



FUENTE: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

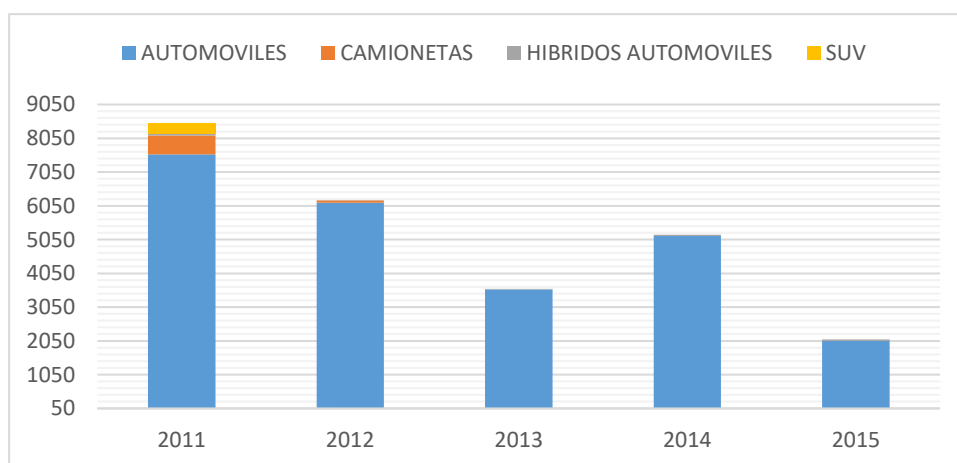
En nuestro país existen 45 empresas importadoras autorizadas de vehículos de 74 marcas, las marcas con mayor participación en el mercado son Chevrolet y Hyundai. Para este

estudio es importante considerar que el sector automotriz está formado por varios sectores. El sector importador, el sector ensamblador y el sector comercializador.

Así recordamos que el mercado de vehículos se conforma por los vehículos importados CBU, más los vehículos ensamblados en el país (importados en CKD) menos los vehículos exportados. Este es el caso de la marca Chevrolet pero en este estudio se tomará en cuenta únicamente las importaciones de CBU es decir los vehículos completos armados.

Es así que en el gráfico N°3 podemos observar el comportamiento de las importaciones de vehículos de la marca Chevrolet, en este cuadro utilizamos información de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, quienes muestran información segmentando los vehículos no por partida arancelaria sino clasificándolos de la siguiente manera: Automóviles los modelos sedán o hatchback, SUV, o Sport Utility Vehicle, denominación que se la da a un tipo de vehículo que, está destinado al uso deportivo pero no en el sentido de la competición, camionetas y los híbridos.

GRÁFICO N°3 IMPORTACIONES VEHÍCULOS LIVIANOS CBU MARCA CHEVROLET



FUENTE: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

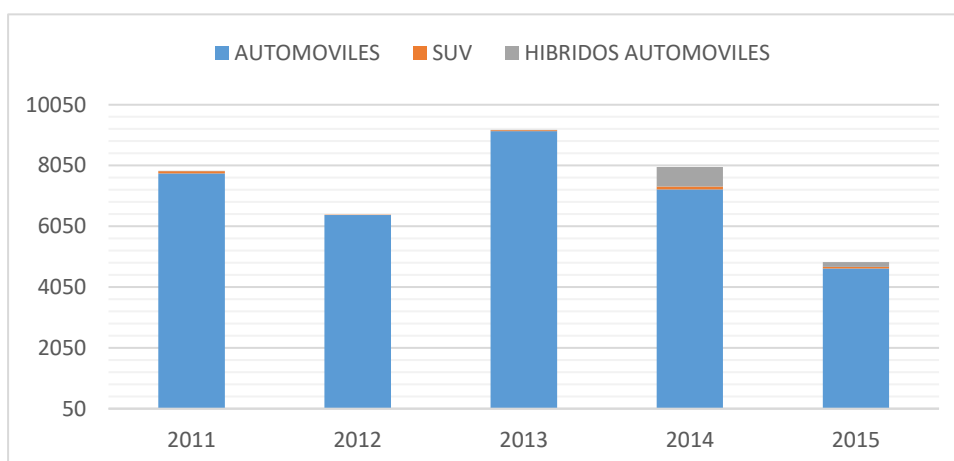
ELABORADO POR: Nátaly Zurita

Como éste análisis supone la importación de vehículos armados en el caso de Chevrolet podemos observar que el 90% o más de las unidades importadas pertenecen al segmento automóviles, y de los demás segmentos son valores poco significativos, esto se debe

principalmente a que el giro de negocio de la marca Chevrolet también es el ensamblaje, a partir del 2012 mediante la implementación de los cupos por partida y por FOB la marca tuvo que cambiar su dinámica normal de funcionamiento para adoptar medidas que permitan mantener el volumen de ventas a pesar de las restricciones, estas medidas se evidencian claramente en el gráfico N°3, en años posteriores a la promulgación de la ley se dejaron de importar camionetas en CBU y se aumentó la importación en CKD ya que en la actualidad todos los modelos de camionetas Chevrolet LUV son ensamblados por Omnibus BB en nuestro país, las pocas unidades de otros modelos se importan bajo pedido.

Para los vehículos importados de la marca Hyundai el análisis es menos complejo pues en nuestro país no existe industria ensambladora de esta marca y únicamente se debe tomar en cuenta la cifra de importación en CBU, aplicando la misma clasificación de vehículos livianos tenemos lo siguiente:

GRÁFICO N°4
IMPORTACIONES VEHÍCULOS LIVIANOS CBU MARCA HYUNDAI



FUENTE: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

Más del 90% de los vehículos importados pertenecen al segmento de automóviles, la marca Hyundai no cuenta con ensambladora local y sus ventas son principalmente direccionadas al segmento de automóviles, el segmento SUV muestra poco volumen de importación que va a decreciendo año a año, esto por los continuos cambios en la

legislación ecuatoriana. Vale mencionar que esta marca no cuenta con modelos de camionetas que se comercialicen en nuestro país.

3.1.4. Proceso de importación y liquidación de vehículos livianos.

Al importar un vehículo el estado ecuatoriano recibe rubros por concepto de impuestos al comercio exterior, estos son: Aranceles, Impuesto a Consumos Especiales (ICE), impuesto al valor agregado (IVA), Fondo de Desarrollo para la Infancia (FODINFA). Para referencia la liquidación de un vehículo marca Chevrolet de FOB 1212.00 USD, Para analizar vamos a tomar un ejemplo de la importación de un vehículo de la marca CHEVROLET

Mercancía: CHEVROLET 4-DOOR SEDAN LS CRUZE MODELO 2015 1.6

- **País de Origen:** Corea
- **Puerto de embarque internacional:** Busan, Corea
- **País importador:** Ecuador
- **Puerto de entrega:** Esmeraldas
- **Partida arancelaria:** 8703239090
- **Incoterm:** CIF
- **Vía de transporte:** Marítimo

Costos de la operación

Costos directos

- **Embalaje:** NO APLICA. Los vehículos no requieren ningún tipo de embalaje para ser transportados.

- Marcado: Cada vehículo contiene una hoja técnica y en su factura se especifica características de motor; número de chasis, cilindraje y demás especificaciones. (color modelo etc.)
- Documentación: Los documentos necesarios son: Factura comercial, Conocimiento de embarque, packing list, certificación INEN
- Manipuleo. Costo de carga al camión de transporte de vehículos “nodriza” en la fábrica del exportador.
- Transporte. Costo del transporte desde la fábrica del exportador hasta el lugar hasta el puerto de embarque Busan, Corea.
- Seguro; Costo de la prima del seguro por el transporte interno desde la fábrica hasta el puerto.
- Descarga: Costo de descarga de los vehículos del camión nodriza a los patios de la aduana en el puerto de origen.
- Almacenaje: Costo por uso de patios en donde se descargan los vehículos antes de subir al barco.
- Manipuleo (embarque): Costos por carga de vehículos al buque.
- Aduanero: Trámites de exportación, inspección, documentos.
- Bancario: Tramites por la apertura de la carta de crédito y comisiones del banco.
- Agentes: costo por tramites de exportación.

Costos Indirectos

- Administrativo: Costos operativos por preparación de la documentación.

CUADRO N°5

COTIZACIONES AGENCIAS DE TRANSPORTE TERMINO FOB

COTIZACIÓN	TRANSOCEÁNICA	NAVESMAR
TIEMPO DE TRÁNSITO	33 DÍAS	33 DÍAS
PUERTO DE ORIGEN	BUSAN, COREA	BUSAN, COREA
PUERTO DE DESTINO	ESMERALDAS	ESMERALDAS
CONTENEDOR:	1X20	1X20
PESO NETO:	1.230,00	1.230,00
PESO BRUTO:	1.250,00	1.250,00
FLETE:	1.060,38	1.205,50
SEGURO:	20,00	15,00
DOCUMENTACIÓN EXPORTACIÓN	180,00	200,00
BL:	40,00	60,00
MANEJO:	50,00	50,00
THO:	150,00	135,00
TOTAL	1.500,38	1.665,50

FUENTE: Navieras Transoceánica y Navesmar

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

CUADRO N°6

MATRIZ COSTOS Y TIEMPO EN ORIGEN

COSTOS INTERNACIONALES	COSTO USD	TIEMPO
Marcado VIN	150,00	1 DÍA
Requisitos previos	400,00	5 DÍAS
Documentación	80,00	2 DÍA
Manipuleo	180,00	1 DÍA
Pick Up	300,00	33 DÍAS
Descarga	100,00	1 DÍA
Seguro	20,00	1 DÍA
Agente	90,00	-
Trámites Aduaneros	390,00	2 DÍAS
Bancario (ISD 5%)	85,50	2 DÍAS
TOTAL COSTOS EXTERIOR	1.795,50	
INDIRECTOS		
Administrativo	120,00	
TOTAL INDIRECTOS	120,00	
TOTAL COSTOS	1.915,50	

FUENTE: Elpha Shipping Line (Agentes Corea)

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

Documentos a presentar en el país de destino:

Original o copia negociable del Documento de Transporte.

Factura Comercial.

Certificación INEN

Documentos de Acompañamiento, Cartas de Costos que acompañen a la declaración Aduanera exigidos por regulaciones del COMEX o SENA E

Trámites en destino

Al llegar la carga al puerto de Esmeraldas se procederá al el handling de los vehículos para trasladarlos al depósito temporal, esto mientras se realizan los procedimientos de desaduanización que corresponden.

Agente aduanero:

El agente de aduanas de la firma Coca Barriga cuyos costo de operación es de 370.00 USD. El agente se encargará de que una vez recibido el MRN o número de carga deberá verificar en el sistema que el almacén designado por autoridad portuaria haya ingresado los pesos correspondientes, luego de esto con la verificación del ingreso de la información por parte de la naviera se podrá proceder a realizar la declaración aduanera.

Esta declaración tarda en ser revisada y aprobada de 24 a 48 horas, designando un aforo, luego de esto se deberá verificar valores por almacenaje y porteos, cancelarlos en ventanilla del puerto, una vez finiquitados los trámites portuarios la carga podrá contar con salida autorizada.

A continuación se realizará la liquidación de un vehículo marca Chevrolet 4 puertas sedan Modelo LS CRUZE año 2015. CHEVROLET 4-DOOR SEDAN LS CRUZE MODELO 2012

CUADRO N° 7

ESTRUCTURA DE DATOS PARA DECLARACION ADUANERA

ESTRUCTURA DE COSTOS CON UN VALOR FOB DE \$ 13916

MODELO:	LS CRUZE 1.8
NOMBRE COMERCIAL:	CRUZE 1.8
SUFIJO:	AA
ORIGEN:	COREA
FECHA DE VIGENCIA FOB: DESDE PROD:	February-15
HASTA PROD:	July-15

BASES DE CÁLCULO NACIONALIZACIÓN:	
Seguro / C&F	0,13%
Ad Valoren (Arancel)	45,00%
Tasa de Modernización / CIF	0,00%
Fodinfra / CIF	0,50%
Tasa de Almacenaje / CIF	0,00%
Verificacion / FOB	0,00%
Tasa de Interés (Anual)	9,00%
Tiempo de Proceso (Meses)	3
Porcentaje de IVA aplicable	12,00%

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

CUADRO N° 8

VALOR CIF Y LIQUIDACIÓN

Total FOB Factura	13.916
Opcionales	-
Flete	1.500
Seguro / C+ F	20
Total CIF	15.436
Ad Valoren (Arancel)	6.946
Tasa de Modernización / CIF	-
Fodinfra / CIF	77
Tasa de Almacenaje / CIF	-
ICE (Bi X ICE Aplicable)	1.404
Valor Ex Aduana	23.863

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

CUADRO N° 9

ESTRUCTURA DE COSTOS ICE Y DETERMINACION DEL PVP

Valor Ex Aduana	23.863
Verificación / FOB	-
Transporte	212
Bodegaje	18
Aduana (incluye Agente Afianzado)	30
Seguro (movilización-Concesionario)	20
Reparaciones	8
Imprevistos (Aduana, Bodegaje, Transporte)	70
Cargos por servicio (PDS)	45
"Sticker" Turbo Diesel	-
Salida de capitales	789
Costo del Distribuidor	25.055
Costo Financiero / CIF	347
Cargos por servicio	-
Antena e Instalación	-
Equipos instalados localmente	
Margen del distribuidor	(3)
PRECIO DE VENTA DISTRIBUIDOR AL CONCESIONARIO	25.400
% margen distribuidor sobre el PVP sin IVA	-0,01%
Cargos por servicio (PDS)	5
Parlantes	0
Margen del concesionario	1.372
% margen concesionario sobre el PVP sin IVA	5,12%
% margen total vehículo	5,13%
Precio por registrar en SRI (PVP con IVA e ICE)	29.990
PVP sin IVA	26.777
CALCULOS DEL ICE	
a> Según aduana:	
Base (25% presuntivo utilidad s/fórmula Aduana)	28.074
ICE porcentaje	5%
ICE valor	1.404
b> Según lista precios registrada en SRI:	
Precio de Venta más IVA e ICE	29.990
ICE porcentaje	5%
Base Imponible del ICE (PVP sin IVA y sin ICE)	25.502
ICE valor	1.275
ICE EL MAYOR	1.404

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

Luego de observar los costos que se generan por concepto de impuestos, es innegable concluir que el precio de venta de un vehículo se incrementa en un 94% de su valor CIF dentro de este porcentaje de incremento el 30% corresponde a impuestos y tasas entregados al fisco, el 15% a costos de importación asumidos por los importadores el 11% al valor por el impuesto generado por la venta del vehículo (IVA venta) más el porcentaje de ganancia de distribuidores y concesionarios, convirtiendo a un vehículo considerado básico en los demás países, en un vehículo de gama alta en el nuestro, esto hace que los ecuatorianos debamos contar con 82 salarios mínimos para poder acceder a un vehículo como éste.

3.2. Comportamiento de las ventas de vehículos livianos de las marcas más vendidas (Chevrolet y Hyundai) período 2011-2015.

El mercado automotriz en nuestro país es uno de los más dinámicos de la economía Ecuatoriana, el mismo genera ingresos fiscales para nuestro país año a año, pues cada vehículo paga un impuesto anual para poder circular. Como se menciona en este estudio cada resolución que ha limitado las importaciones de vehículos ha ocasionado un declive en la actividad, en el análisis del comportamiento de las ventas tenemos que considerar dos importantes escenarios.

Los vehículos que se comercializan en nuestro país corresponden en su mayoría a vehículos fabricados en otros países hablamos de aproximadamente el 65% del total de vehículos vendidos, el resto corresponden al ensamblaje local.

En el cuadro siguiente mostramos la participación de las ventas en cuanto a vehículos importados y vehículos de ensamblaje nacional.

Los datos corresponden a los totales de ventas de todos los segmentos de vehículos, en el cuadro N°10 podemos observar la reducción del total de las ventas de vehículos que se comprime año a año aproximadamente un 10%. Partiendo de esta información podemos analizar el comportamiento de las ventas de vehículos livianos correspondientes a las 16 subpartidas que se mencionan en la restricción de la Resolución 66 del Comex.

CUADRO N° 10
VENTAS TOTALES DE VEHÍCULOS UNIDADES

AÑO	ENSAMBLAJE	IMPORTADOS	TOTAL VENTAS
2011	44,26%	55,64%	139.893
2012	46,44%	53,56%	121.446
2013	48,77%	51,23%	113.812
2014	51,52%	48,48%	120.060
2015	54,06%	45,93%	81.612

FUENTE: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

3.2.1. Marca CHEVROLET

Este estudio abarca el análisis del comportamiento de las ventas de los vehículos livianos clasificados en las subpartidas: 8703900091, 8704311090, 8704211090, 8703210090, 8703329090, 8703221090, 8703321090, 8703331090, 8703231090, 8703339090, 8703319090, 8703900099, 8703229090, 8703249090, 8703241090 y 8703239090, incluidas en la restricción cuantitativa emitida por el Comex en 2012.

La marca Chevrolet se posiciona desde hace varios años en el primer lugar en ventas de vehículos en todos sus segmentos. El promedio de venta del período 2011-2015 es de 54477 vehículos vendidos al año con una participación de ventas del 44.62% del total de vehículos vendidos. Para realizar nuestro análisis tenemos que: del total de los vehículos vendidos de la marca debemos restar aquellos que pertenecen a los segmentos de vehículos livianos pertenecientes al grupo de las 16 subpartidas incluidas en la resolución 66 del Comex, luego de esto tenemos que dividir la información por vehículos importados y por vehículos ensamblados en nuestro país.

Para el 2011 el total de ventas de la marca Chevrolet corresponde a 59.189 unidades, de las cuales 32.933 corresponden a vehículos importados, de estos los vehículos vendidos correspondientes a las 16 subpartidas con restricción emitida en la Resolución N° 66 del Comité de Comercio Exterior denominados como livianos fueron 8.484.

En el 2012 se tuvo una reducción del 7% en las ventas de vehículos de la marca Chevrolet con respecto al total de ventas del año anterior. Se comercializaron 54.947 unidades de las cuales 29.430 corresponden a aquellos vehículos importados, de estos 6.213 unidades corresponden a vehículos livianos de las 16 subpartidas con restricción.

El 2013 tuvo un panorama similar al del año 2012, la reducción de las ventas de la marca fue del 9%, el total de vehículos vendidos fue de 50.195. De estos, 25.715 unidades corresponden a vehículos fabricados en otros países, la venta de la marca Chevrolet de vehículos livianos en este año fue de 3.593 unidades.

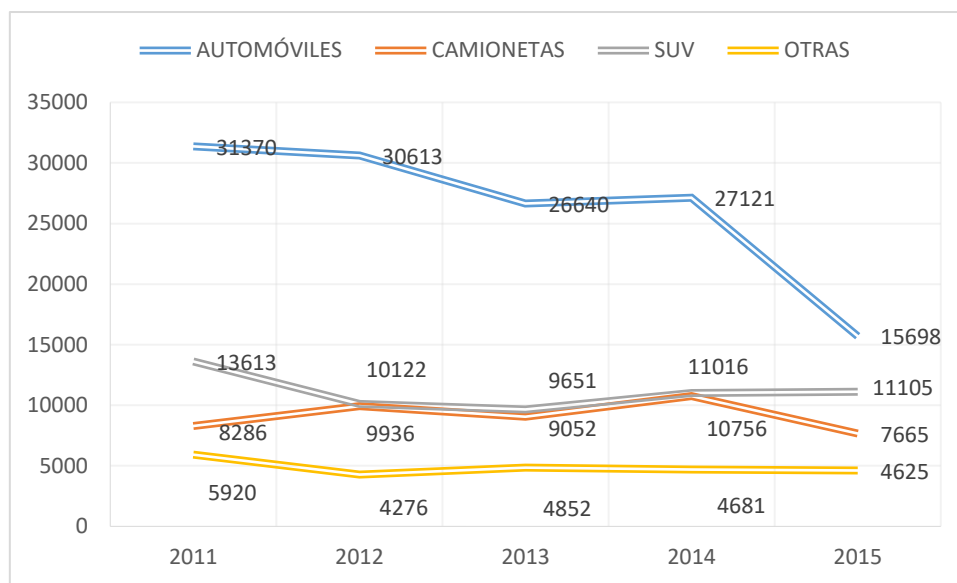
En el año 2014, se comercializaron un total de 53.574 vehículos de la marca Chevrolet, de este total 25.973 unidades corresponden a vehículos importados, de estos 5.189 son vehículos livianos, cabe resaltar que este año la marca tuvo un ligero repunte en las ventas totales del 7%.

El 2015 cerró con un total de ventas de 39.092 vehículos, lo que evidenció un decrecimiento de las ventas del 27% con respecto al año 2014. Se comercializaron 14.390 vehículos importados. De estos 2.089 corresponden al segmento de vehículos livianos, incluidos en las 16 subpartidas con restricción de la resolución N°66 del Comité de comercio Exterior.

El gráfico N°5 muestra las cifras de ventas de vehículos livianos de la marca Chevrolet en el período 2011-2015

GRÁFICO N°5

VENTAS VEHÍCULOS MARCA CHEVROLET (UNIDADES)



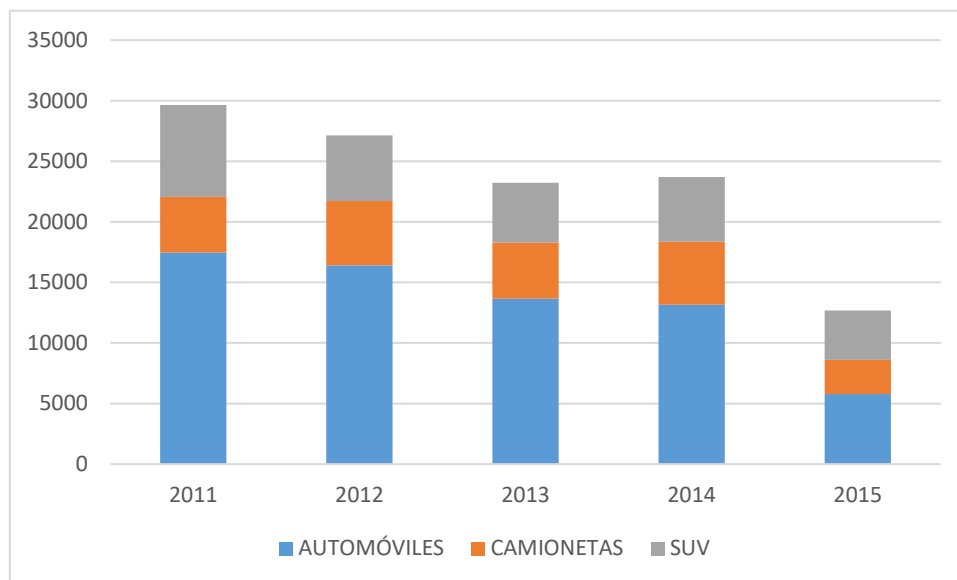
FUENTE: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

La marca Chevrolet se posiciona desde hace varios años en el primer lugar en ventas de vehículos en todos sus segmentos. El promedio de venta del período 2011-2015 es de 54477 vehículos vendidos al año con una participación de ventas del 44.62% del total de vehículos vendidos. Para realizar nuestro análisis realizamos lo siguiente: del total de los vehículos vendidos de la marca restamos aquellos que pertenecen a los segmentos de vehículos livianos pertenecientes al grupo de las 16 subpartidas incluidas en la resolución 66 del Comex, luego de esto tenemos que dividir la información por vehículos importados y por vehículos ensamblados.

El gráfico N°6 muestra las cifras de ventas de vehículos livianos de la marca Chevrolet en el período 2011-2015

GRÁFICO N°6
VENTAS VEHÍCULOS LIVIANOS IMPORTADOS MARCA CHEVROLET
(UNIDADES)



FUENTE: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

El gráfico muestra claramente la reducción año a año, evidenciando un pequeño crecimiento en las ventas en el año 2014 en donde las ventas superaron en 258 unidades al total de las unidades vendidas en el 2013. Además podemos observar la drástica variación que se evidencia en el 2015, este ha sido para el sector automotriz el año en el que se registraron las ventas más bajas de la historia del sector. Reduciéndose casi a la mitad las ventas. Hablamos de una diferencia de 11.583 unidades, esto significo para el sector y para la marca llevar a cabo importantes ajustes en el funcionamiento de sus empresas. En el 2015 se reajusto la restricción a la importación de vehículos reduciendo cupos y añadiendo partidas de CKDs a la restricción lo que definitivamente freno a la industria y su intento por recobrar su dinamismo comercial.

Ventas totales de vehículos marca Chevrolet todos los segmentos por provincia.

Las provincias que registran más ventas en ambas marcas, son aquellas que tienen mayor número de población. Siendo en las provincias de Pichincha Guayas y Azuay. Donde se registra más del 50% de las unidades vendidas de cada marca.

CUADRO N°11

VENTAS VEHÍCULOS LIVIANOS POR PROVINCIAS MARCA CHEVROLET (% PARTICIPACIÓN)

PROVINCIA	2011	2012	2013	2014	2015
PICHINCHA	36,56%	38,54%	43,28%	37,37%	38,94%
GUAYAS	30,10%	29,26%	33,91%	30,88%	31,04%
AZUAY	6,05%	5,49%	5,92%	5,30%	5,69%
TUNGURAHUA	5,96%	6,18%	6,82%	5,41%	6,09%
IMBABURA	3,31%	2,61%	3,11%	2,70%	2,93%
MANABI	2,73%	2,98%	3,70%	3,31%	3,18%
OTRAS	15,29%	14,94%	3,26%	15,02%	12,13%

FUENTE: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

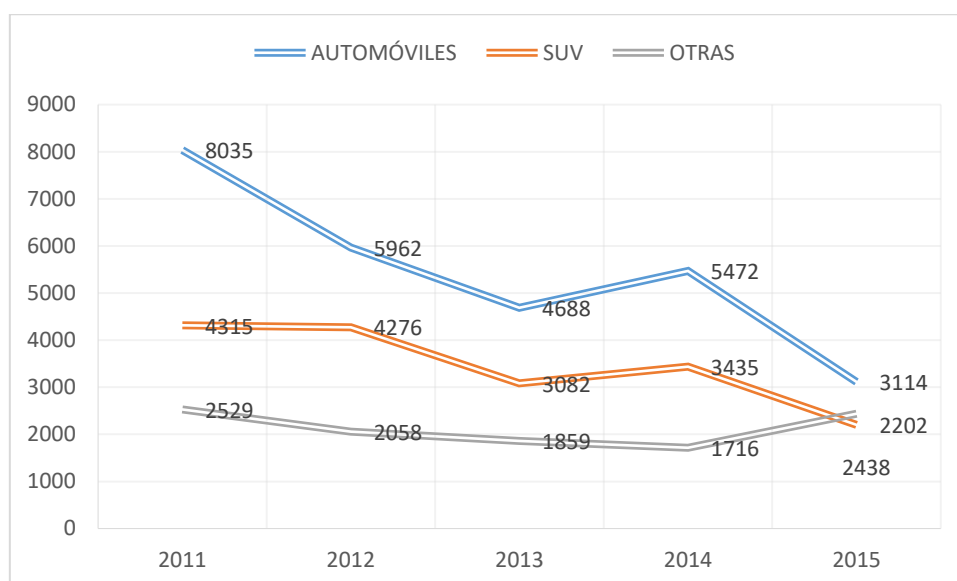
La marca Chevrolet es la más popular en el mercado, es importante mencionar que la marca cuenta con un mix de productos en el que sus productos estrella son los vehículos básicos, siendo el modelo Chevrolet Sail el más vendido, el mismo es ensamblado en el país y se encuentra considerado dentro de la gama de vehículos económicos.

3.2.2. Marca HYUNDAI

La marca Hyundai tiene una dinámica comercial muy diferente a la marca Chevrolet, que analizamos anteriormente, esta marca no cuenta con ensambladora local y únicamente se comercializan vehículos importados, dentro de los segmentos que ofrece esta marca se excluyen modelos de camionetas pues en nuestro país estas no forma parte del mix de productos que se ofrecen en el Ecuador.

La marca Hyundai compite muy de cerca con la marca Kia por el segundo lugar en ventas de vehículos, abarcando el 8.85% de las ventas totales anuales, con un promedio de ventas de 11900 vehículos por año.

GRÁFICO N° 7
VENTAS VEHÍCULOS MARCA HYUNDAI (UNIDADES)



FUENTE: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

Para el 2011 el total de ventas de la marca Hyundai fue de 14.879 unidades, de estos los vehículos vendidos correspondientes a las 16 subpartidas con restricción emitida en la Resolución N° 66 del Comité de Comercio Exterior denominados como livianos fueron 12.350 unidades.

En el 2012 se tuvo una reducción del 17% en las ventas de vehículos de la marca Hyundai con respecto al total de ventas del año anterior, de estos 10.238 unidades corresponden a vehículos livianos de las 16 subpartidas con restricción.

El 2013 tuvo un panorama distinto al del año 2012, la reducción de las ventas de la marca fue del 22%, el total de vehículos vendidos fue de 9.629. La venta de la marca Hyundai de vehículos livianos en este año fue de 7.770 unidades.

En el año 2014, se comercializaron un total de 10.623 vehículos de la marca Hyundai, de estos 8.907 son vehículos livianos, cabe mencionar que este año la marca tuvo un ligero repunte en las ventas totales equivalente al 10%.

El 2015 cerró con un total de ventas de 7.754 vehículos, lo que evidenció un decrecimiento de las ventas del 27% con respecto al año 2014. De estos 5.316 unidades corresponden al segmento de vehículos livianos, incluidos en las 16 subpartidas con restricción de la resolución N°66 del Comité de comercio Exterior.

Como podemos observar tanto en el gráfico N° 7 la reducción de las ventas de esta marca es notoria en especial en el segmento de automóviles.

Ventas totales de vehículos marca Hyundai todos los segmentos por provincia.

La marca Hyundai, la segunda más vendida en el país, cuenta con modelos que cautivan al consumidor por su diseño elegante, vale mencionar que la marca Kia es la directa competencia de esta marca,

Todos los modelos de vehículos livianos son importados, pues Hyundai no cuenta con una ensambladora local como en el caso de Chevrolet.

Los modelos más vendidos corresponden a los vehículos livianos más económicos en este caso el modelo Hyundai I10.

En el cuadro N° 12 se muestra la participación de las ventas distribuidas por provincias. En la provincia de Pichincha se registra un promedio anual de ventas del 39%, la segunda provincia con mayores ventas de esta marca es Guayas, seguida por la provincia de Azuay, a estas tres provincias se destina alrededor del 50% del total de los vehículos vendidos de esta marca año a año.

CUADRO N°12

VENTAS VEHÍCULOS LIVIANOS POR PROVINCIAS MARCA HYUNDAI (% PARTICIPACIÓN)

PROVINCIA	2011	2012	2013	2014	2015
PICHINCHA	37,64%	38,70%	39,88%	40,98%	39,30%
GUAYAS	24,46%	25,89%	24,53%	23,38%	24,57%
AZUAY	8,17%	7,64%	7,64%	8,35%	7,95%
TUNGURAHUA	8,14%	7,52%	7,70%	7,86%	7,80%
IMBABURA	2,96%	2,31%	2,43%	2,56%	2,57%
MANABI	2,35%	2,72%	2,91%	2,39%	2,59%
OTRAS	16,28%	15,20%	14,91%	14,48%	15,22%

FUENTE: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

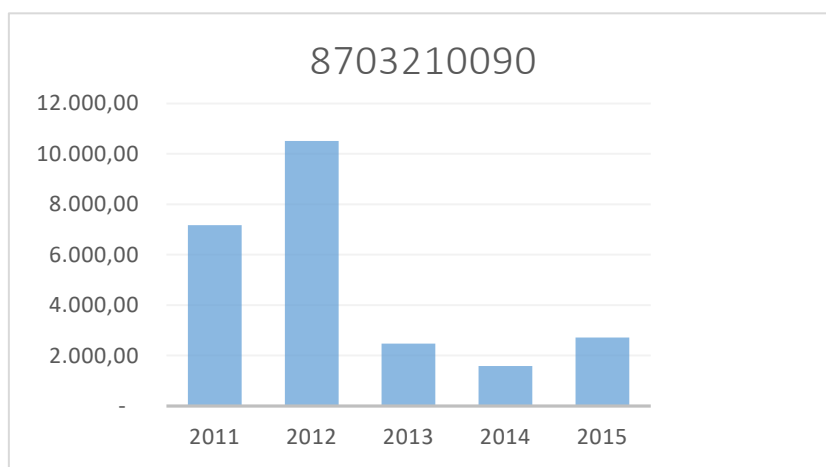
3.3. Recaudación por concepto de Aranceles PERÍODO 2011-2015

En presente análisis vamos a realizar el cálculo de la recaudación fiscal por concepto de Aranceles.

En el PERÍODO comprendido entre el 2011 al 2015, la partida arancelaria 8703210090, recaudó por concepto de Ad valorem un total de 24,470.49 millones de dólares para el estado Ecuatoriano, a raíz de las políticas implementadas por el gobierno, el 2012 fue el año con la mayor recaudación con un valor de 10,512.10 millones de dólares

GRÁFICO N° 8

RECAUDACIÓN DE ARANCELES PERÍODO 2011-2015 PARTIDA ARANCELARIA (MILES DE USD)

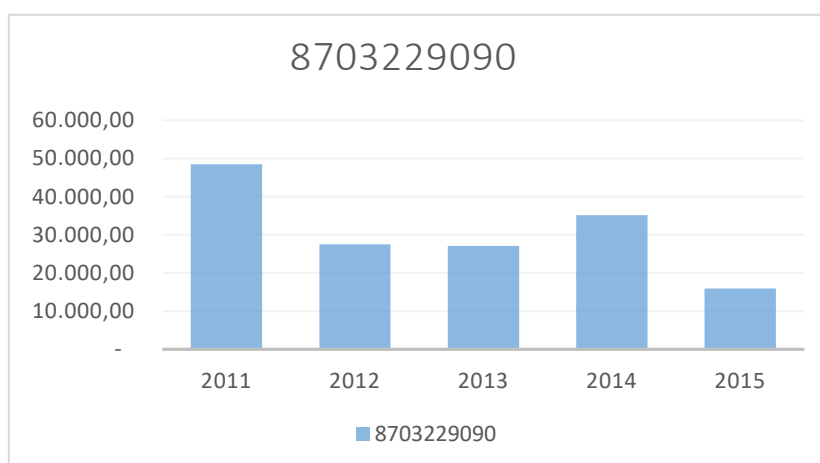


FUENTE: Banco Central del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

El sector automotriz en un PERÍODO de 5 años (2011 – 2015), recaudó para el fisco un valor total de 154,159.99 millones de dólares por impuestos de importación que se manejaron bajo la partida 8703229090, la recaudación del sector automotor es sumamente importante para el gobierno, ya que es uno de los grandes aportes para la economía nacional.

GRÁFICO N° 9
RECAUDACIÓN DE ARANCELES PERÍODO 2011-2015 PARTIDA
ARANCELARIA (MILES DE USD)

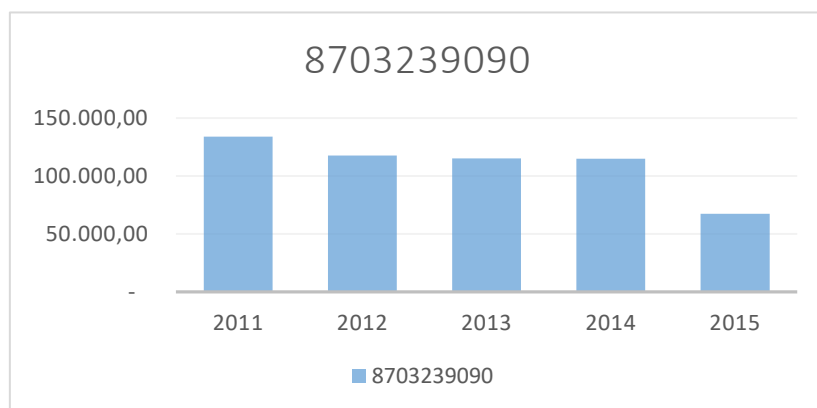


FUENTE: Banco Central del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

La recaudación total por concepto de Ad valorem por la partida arancelaria 8703239090 en los años 2011 – 2015 fue de 548,774.46 millones de dólares, la cual ayudo a la recaudar una suma importante al fisco, cabe destacar que el 2011 fue el año en el cual se recaudó la mayor cantidad con un valor de 133,806.97millones de dólares.

GRÁFICO N° 10
RECAUDACIÓN DE ARANCELES PERÍODO 2011-2015 PARTIDA
ARANCELARIA (MILES DE USD)

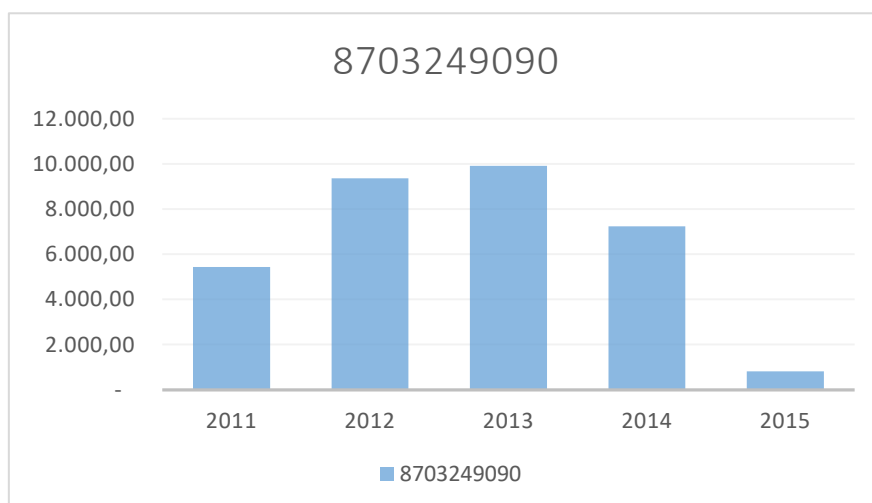


FUENTE: Banco Central del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

La partida arancelaria 8703249090 que pertenece a vehículos livianos pago por concepto de Ad valores 32,769.89 millones de dólares, este es el valor que presenta una disminución con relación a las partidas anteriormente analizadas, el 2013 fue el año que tuvo la mayor aportación con un total de 9,921.97 millones de dólares, con un incremento del 0,06% a comparación al 2012. En el 2015 se reduce casi 9 veces el valor recaudado por aranceles.

GRÁFICO N° 11
RECAUDACIÓN DE ARANCELES PERÍODO 2011-2015 PARTIDA
ARANCELARIA (MILES DE USD)

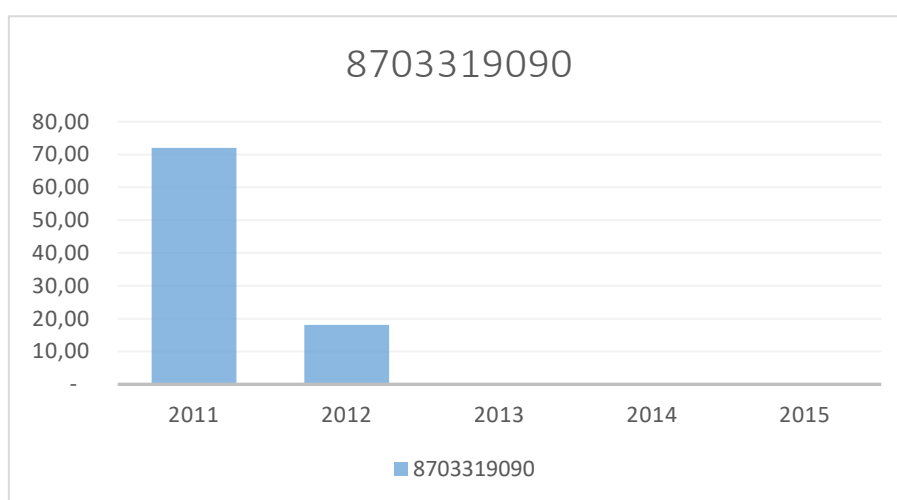


FUENTE: Banco Central del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

Las importaciones realizadas desde el 2011 hasta el 2015 bajo la partida 8703319090, recaudaron un valor total de 90,16 millones de dólares, siendo el valor más bajo recaudado, lamentablemente de los años 2013 al 2015 no se registra ninguna clase de recaudación, ya que no se importaron unidades.

GRÁFICO N° 12
RECAUDACIÓN DE ARANCELES PERÍODO 2011-2015 PARTIDA
ARANCELARIA (MILES DE USD)

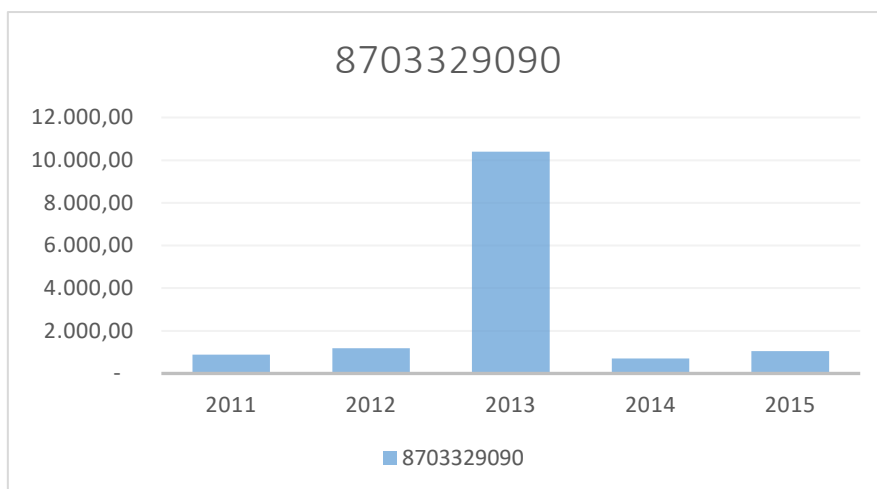


FUENTE: Banco Central del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

La recaudación de los valores por la partida arancelaria 8703329090 en los años 2011 al 2015 registra un valor total de 14,220.82 millones de dólares, siendo el año 2013 el más significativo con un valor total de 10,396.69, y un crecimiento del 7,77% con relación al 2012.

GRÁFICO N° 13
RECAUDACIÓN DE ARANCELES PERÍODO 2011-2015 PARTIDA
ARANCELARIA (MILES DE USD)

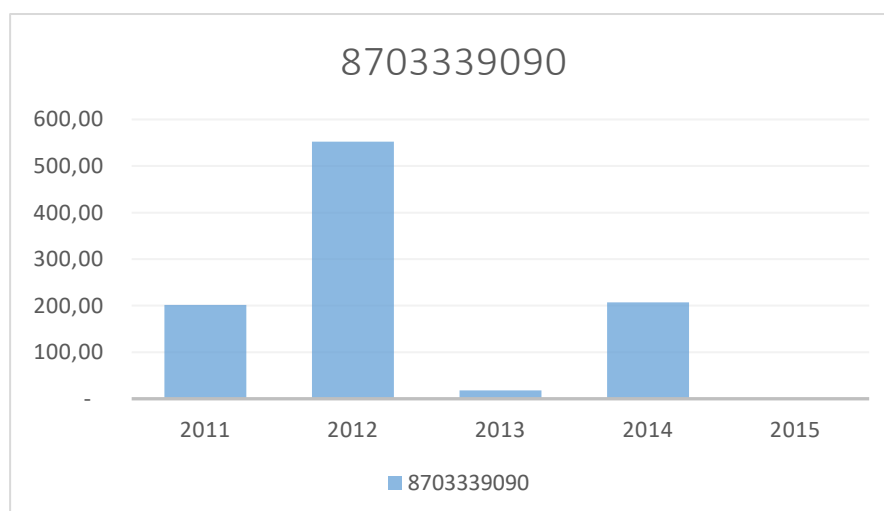


FUENTE: Banco Central del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

La recaudación fiscal total por concepto de Ad valorem de la partida arancelaria 8703339090 es de 978,57 millones de dólares, el valor recaudado anteriormente indicado pertenece a los años 2011 al 2015, en los cinco años indicados el 2012 fue el año con la mayor aportación en el pago de impuestos por un valor de 552,26 millones de dólares.

GRÁFICO N° 14
RECAUDACIÓN DE ARANCELES PERÍODO 2011-2015 PARTIDA
ARANCELARIA (MILES DE USD)

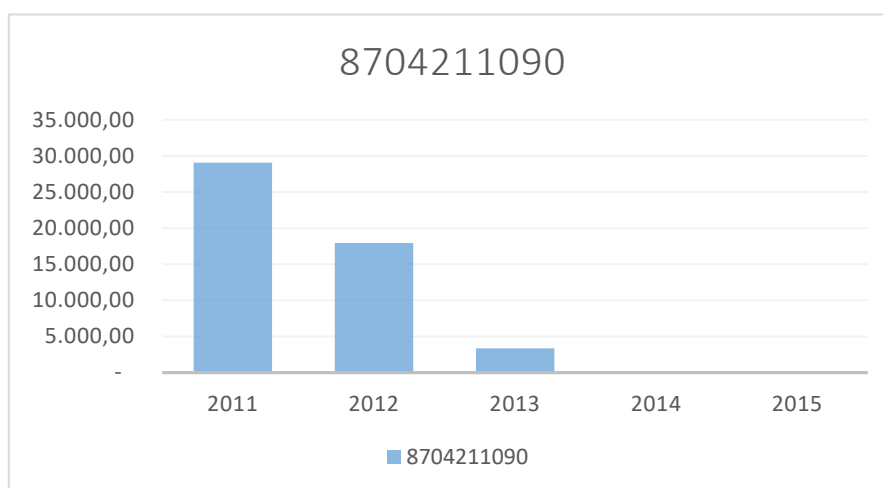


FUENTE: Banco Central del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

Por parte del sector automotriz, de acuerdo a las partida 8704211090 registra un aporte de impuesto Ad valorem de 50,380.52 millones de dólares, los mismos que fueron recaudados desde el 2011 hasta el 2015, tomando en cuenta que el valor es muy bajo por no registrar importaciones de vehículos en los años 2014 y 2015.

GRÁFICO N° 15
RECAUDACIÓN DE ARANCELES PERÍODO 2011-2015 PARTIDA
ARANCELARIA (MILES DE USD)

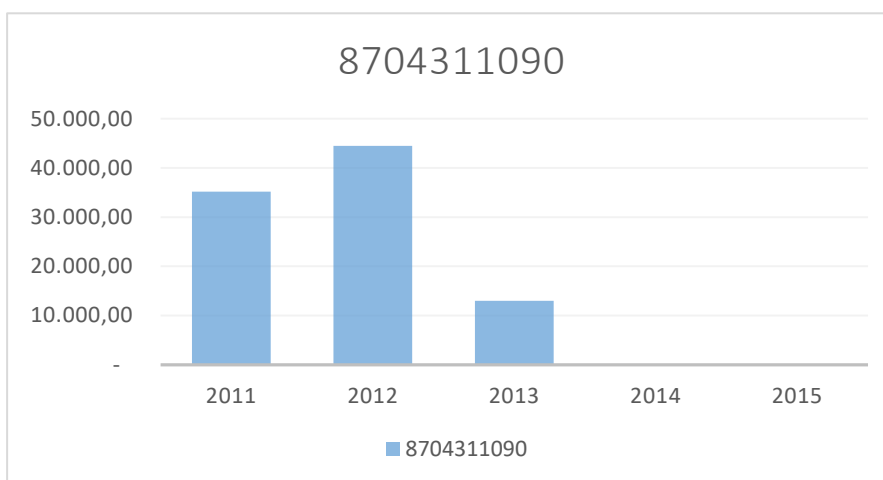


FUENTE: Banco Central del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

En los años 2011 al 2015, por importación de vehículos que pertenecen a la partida 8704311090, se pagó un impuesto fiscal por un monto total de 92,626.97 millones de dólares, el valor recaudado es por concepto de arancel Ad valorem, el año más significativo por el aporte de este rubro fue el año 2012 con un valor de 44,505.13 millones de dólares.

GRÁFICO N° 16
RECAUDACIÓN DE ARANCELES PERÍODO 2011-2015 PARTIDA
ARANCELARIA (MILES DE USD)

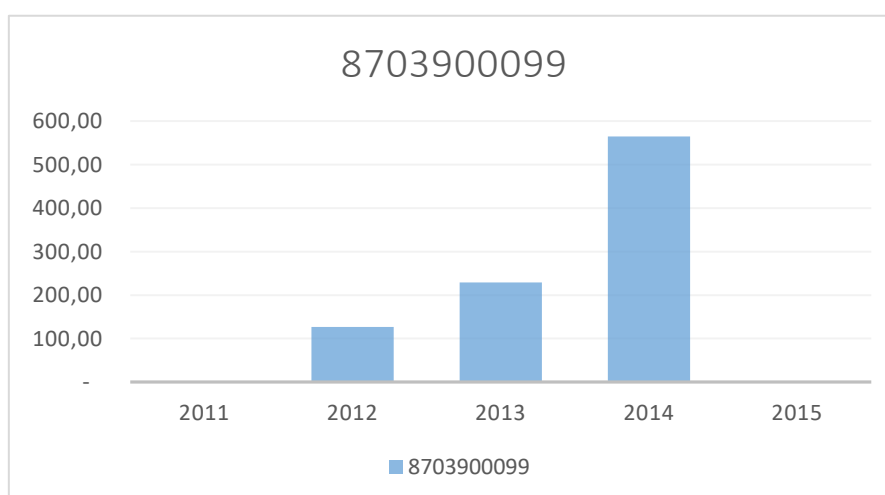


FUENTE: Banco Central del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

En el sector automotriz, de acuerdo a la partida arancelaria 8703900099 registra un aporte total al fisco de 920,70 millones de dólares, por concepto de arancel Ad valores, el mismo que registra su mayor aporte en el año 2014 con un valor total de 564,97 millones de dólares.

GRÁFICO N° 17
RECAUDACIÓN DE ARANCELES PERÍODO 2011-2015 PARTIDA
ARANCELARIA (MILES DE USD)

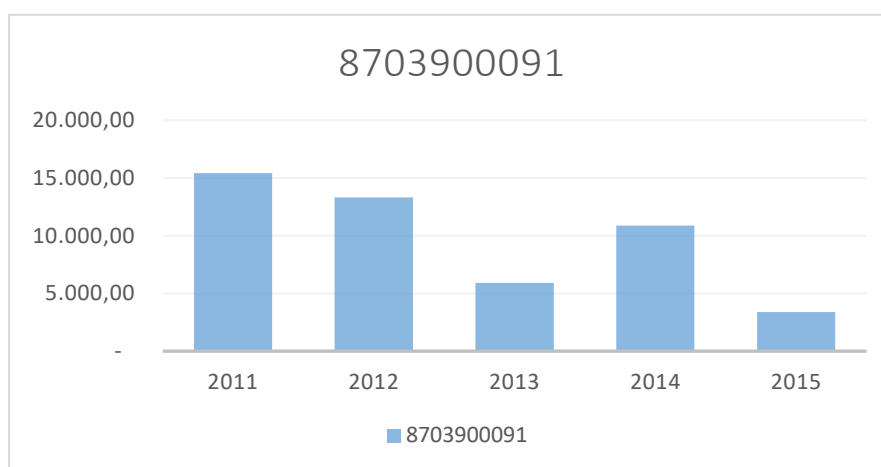


FUENTE: Banco Central del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

Se recaudó por Ad valorem en los años 2011 al 2015 la cantidad total de 48,950.78 millones de dólares, los valores fueron aportados por concepto de importación de vehículos bajo la partida 8703900091, el año 2011 aportó la cifra más significativa con un valor de 15,431.63 millones de dólares, en el año anteriormente indicado fue muy importante para el sector.

GRÁFICO N° 18
RECAUDACIÓN DE ARANCELES PERÍODO 2011-2015 PARTIDA
ARANCELARIA (MILES DE USD)

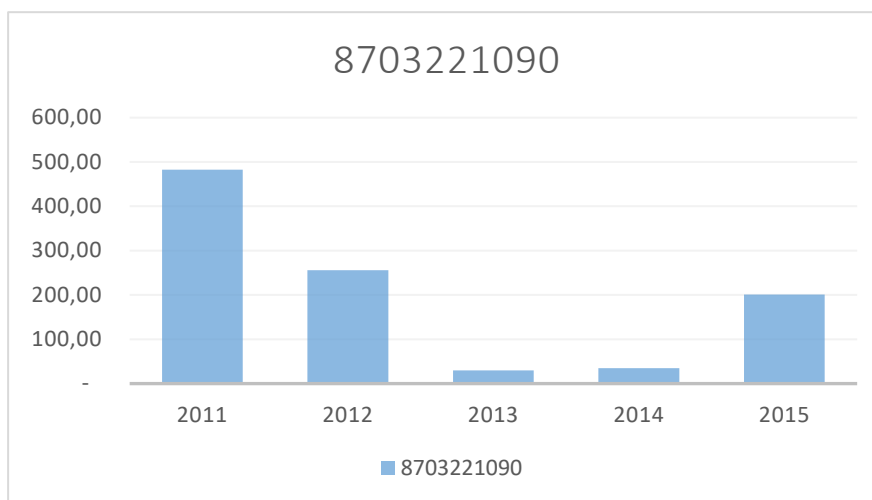


FUENTE: Banco Central del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

El pago por parte de sector automotriz del arancel Ad valorem que pertenece a la importación bajo la partida 8703221090, en los años 2011 al 2015 fue de un valor total de 1,003.86 millones de dólares, en el año 2013 el sector sufrió una caída sumamente considerable ya que el aporte fue de un valor de 29,96 miles de dólares.

GRÁFICO N° 19
RECAUDACIÓN DE ARANCELES PERÍODO 2011-2015 PARTIDA
ARANCELARIA (MILES DE USD)

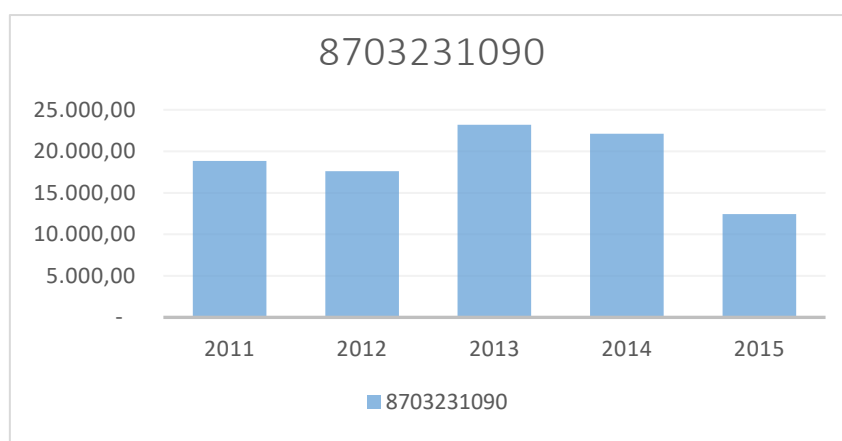


FUENTE: Banco Central del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

En los años 2011 al 2015, el aporte por concepto del arancel Ad valorem que se registra en la partida 8703231090, fue de un valor total de 94,256.84 millones de dólares, que representa el 100% de lo recaudado, en el año 2015 sufrió una caída del 0,44% con respecto al año anterior.

GRÁFICO N° 20
RECAUDACIÓN DE ARANCELES PERÍODO 2011-2015 PARTIDA
ARANCELARIA (MILES DE USD)

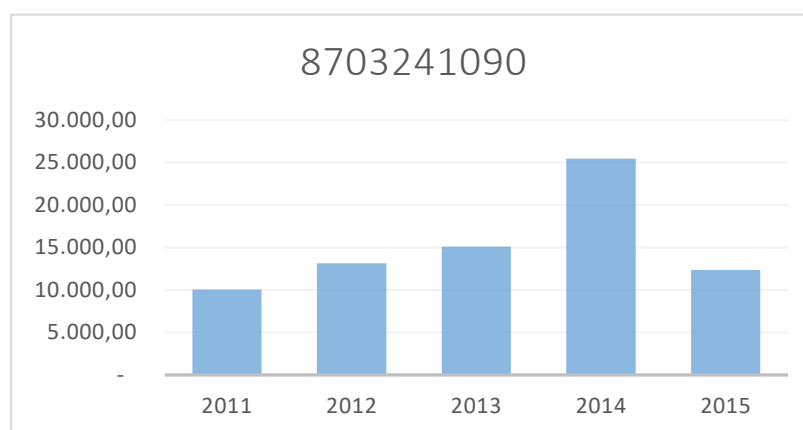


FUENTE: Banco Central del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

En los años 2011 al 2015 el sector automotor pago al fisco un valor total de 76,117.42 millones de dólares, los valores recaudados fueron por concepto de arancel Ad valore que fueron resultado de la importación con partida arancelaria 8703241090, la misma que el año 2014 tuvo la mayor recaudación que le apporto al fisco con un valor de 25,465.16 millones de dólares.

GRÁFICO N° 21
RECAUDACIÓN DE ARANCELES PERÍODO 2011-2015 PARTIDA
ARANCELARIA (MILES DE USD)

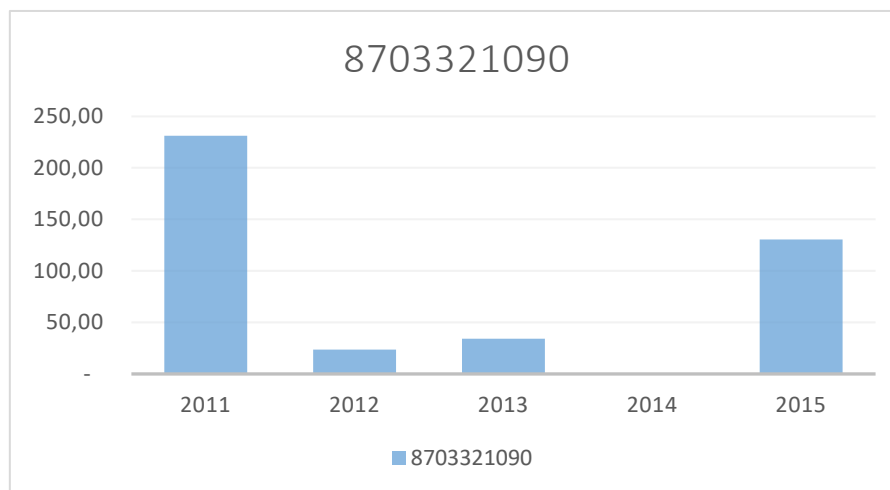


FUENTE: Banco Central del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

En los años 2011 al 2015, la partida arancelaria 8703321090 apporto a fisco por concepto de aranceles en el año 2011 una cantidad de 231,30 millones de dólares, en el siguiente año tenemos un cambio de aporte muy drástico, tenemos una disminución muy alta con el 0,89%, el sector automotriz en el año 2012 tiene un incremento considerable del aporte del 0,43%, para el 2014 no tenemos registrado un rubro de aporte por aranceles, es decir que el año anteriormente mencionado no se importó vehículos correspondiente a la partida, en el 2015 tenemos un incremento muy importante en relación al año 2013 del 2,83%, es decir que el sector automotor en el último año tuvo un crecimiento sumamente importante.

GRÁFICO N° 22
RECAUDACIÓN DE ARANCELES PERÍODO 2011-2015 PARTIDA
ARANCELARIA (MILES DE USD)



FUENTE: Banco Central del Ecuador

ELABORADO POR: Nátaly Zurita

3.4. Afectaciones al sector automotriz

3.4.1 Sector importador de Vehículos Armados CBU.

En enero del 2011, el Comité de comercio exterior (COMEX) aprobó el registro de importadores para vehículos, esto afectó a todos los importadores de autos del país, ya que ésta ley tiene como fin la reducción de las importaciones de vehículos en un 20%, de igual manera en el mes de abril del mismo año se gravó un arancel escalonado para automóviles, SUV`s y camiones híbridos, para el mes de agosto el COMEX estableció un régimen de licencias previas, las mismas fueron en reemplazo del registro de importaciones, en noviembre entra en vigencia la ley de fomento Ambiental para vehículos de más de 1500 c.c. de cilindraje, de igual manera se gravó con IVA e ICE los vehículos híbridos con un PVP superior a los \$ 35,000.00.

Según datos de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), en la actualidad las leyes anteriormente mencionadas afectaron al 56% de los autos vendidos en Ecuador. El 44% restante son autos ensamblados en el país.

El último trimestre del 2011, según (AEADE) varias empresas del sector automotor sufrieron una significativa reducción en su actividad comercial al no contar con suficientes vehículos para atender y satisfacer a la demanda del consumidor.

Esta serie de medidas provocaron variaciones en las condiciones del mercado automotor causaron el incremento de precios y migración de la demanda hacia vehículos básicos y menos equipados.

Es muy importante mencionar que el ISD Impuesto a la Salida de Divisas se incrementó del 2% al 5%, a partir de Noviembre 2011 esto provocó un efecto inflacionario en la economía nacional y obligó a los importadores de vehículos y demás productos a ajustar sus niveles de precios.

El 15 de Junio mediante resolución No. 66 el COMEX establece una restricción cuantitativa para la importación de vehículos armados (CBU), el cupo asignado a los importadores se determinó en función del 70% de los montos totales (unidades y USD FOB) importados en el año 2010 y la medida restrictiva se aplicó a todas las subpartidas de automóviles, camionetas y SUV's y camiones ultra livianos de hasta 4,5 T de peso bruto vehículos.

Desde la entrada en vigencia de la restricción el sector automotriz ha sufrido efectos negativos, el principal es que las empresas tuvieron que revisar los nuevos pedidos que tenían con cada una de sus fábricas, el cambio total de las fechas de embarques, el cambio de las diferentes licencias solicitadas a las entidades gubernamentales, de igual manera otro de los efectos negativos es la reducción sustancial en las unidades, por ende la oferta de las unidades fue mucho menor y con los costos para el consumidor final fueron mayores, tomando en cuenta que limitaron la oferta de varios modelos y dificultaron el acceso a varios usuarios a opciones de financiamiento para la adquisición de un vehículo.

La resolución RTE INEN 034 (Elementos de Seguridad), tiene efectos negativos y muchas incertidumbres tanto para las cosas comerciales y consumidores, con la Resolución emitida por el INEN los vehículos que ingresen al país deben tener algunas modificaciones puntuales, de esta manera las fábricas tiene que hacer cambios en su tecnología y en su carrocerías e implementar nuevos accesorios en cada modelo, los diferentes cambios que deben realizar a cada una de las unidades afectan directamente al precio FOB y por ende el precio PVP con un aumento aproximadamente \$ 2500 USD por modelo.

Con la entrada en vigencia del aumento en el nuevo arancel de importaciones en Enero del 2015, el sector automotriz nuevamente recibe un duro golpe de parte del gobierno, se pudo evidenciar que la comercialización de los vehículos importados y ensamblados en nuestro país no tuvieron mayor acogida por la subida de precios que ha venido generando las diferentes restricciones, la mayoría de los usuarios no pueden acceder a un crédito en entidades financieras, pues la incertidumbre generada en el sector ha afectado también a las entidades que otorgaban créditos para adquirir vehículos.

3.4.2 Sector importador de Vehículos Desarmados CKD.

El Ecuador no cuenta con un desarrollo sostenible aún de las autopartes, ni tampoco de automotores, en nuestro país existen hoy por hoy tres ensambladoras, de las marcas Chevrolet, Kia y Mazda, durante la vigencia del convenio automotor de 1999 que finalizó en el 2011 se logró aumentar la producción y las exportaciones de vehículos ensamblados en nuestro país, con la crisis los países andinos se vieron en la obligación de reestructurar sus economías, lo que desaceleró el consumo y limitó el funcionamiento de este tratado.

El impacto de la crisis fue menor para la ensambladora de Omnibus BB General Motors, dejando muy por atrás a las dos ensambladoras locales, el convenio que estableció un arancel externo común que promovió las exportaciones termino su vigencia en 2011, lo que obligó al Gobierno de turno aplicar medidas para equilibrar la balanza de importaciones de vehículos armados y vehículos en CKD, más tarde luego de la promulgación de las restricciones para los vehículos armados se estableció cupos por subpartida para los vehículos en CKD, lo que implicó una contracción de la industria del ensamblaje, misma que no había podido en 10 años incrementar el porcentaje de valor

agregado nacional al 35% como se esperaba en el Acuerdo de Complementación Automotriz Andino, en nuestro país Chevrolet cuenta con mayor participación en el mercado de vehículos armados en el país, pues los modelos que se ensamblan son de estructura más básica y lógicamente de menor precio, Chevrolet ensambló modelos de los más vendidos en el periodo 2011-2015, es el caso de los vehículos sedan y hatchback modelo AVEO, que dejaron de lado a los modelos Kia Rio de la ensambladora Aymesa, como se menciona en el estudio del total de ventas de vehículos en nuestro país la industria del ensamblaje no ha podido introducir sus modelos en el mercado nacional y lograr equilibrar la participación en ventas de vehículos importados con los ensamblados en nuestro país.

Pese a que la producción fue incrementándose con el paso del tiempo la participación de los vehículos ensamblados en Ecuador se mantuvo entre el 30% y 40%.

Vale mencionar que la ensambladora Aymesa, recibió ayuda del Gobierno y el grupo El Juri, para fortalecer la industria del ensamblaje de camionetas y camperos, la evolución de Aymesa tuvo un repunte importante pues juntamente con el Ministerio de Industrias se impulsó la renovación del parque automotor creando convenios como el Plan Renova para los taxis tanto importados en CBU como para vehículos armados en nuestro país,

Las exportaciones de vehículos hacia los países sudamericanos se ha incrementado paulatinamente en el periodo de estudio, lamentablemente, la industria del ensamblaje no ha podido consolidarse de manera positiva pues la inversión necesaria para crear una verdadera industria automotriz es demasiado elevada, y hoy por hoy el gobierno no ha manifestado su interés por elaborar un convenio con las ensambladoras en beneficio del desarrollo de este sector.

Es importante recalcar que la ensambladora Maresa, dejó de operar en nuestro país, pues la imposición de cupos a los CKD's hizo insostenible su producción al tener que recortar la producción se tuvo que prescindir de personal y posteriormente de la inversión para su normal operatividad, pues los competidores acapararon la mayoría del mercado nacional e internacional.

3.4.3 Sector comercializador de Vehículos.

Otro factor que afectó al mercado automotriz ecuatoriano fue la “ley para la regulación de créditos de vivienda y vehículos” puesto que tras entrar en vigencia el 26 de Junio del 2012 las instituciones financieras aplicaron políticas más estrictas para la calificación de los sujetos de crédito.

La ley ampara a los créditos para la adquisición de un vehículo de uso personal o familiar de hasta USD 29,200 cuando en garantía de dicho crédito se haya pactado una reserva de dominio sobre el automotor. En el caso que se determine que el deudor no puede cumplir con los pagos derivados de la acreditación, se podrá entregar el vehículo a la institución financiera como ejecución de cobro. Una vez recibido el vehículo se extinguirá la deuda.

Al cierre del año 2014 el mercado ecuatoriano registro un crecimiento del 5,5% en comparación con el volumen de ventas registrado el 2013, nos realizamos una interrogante, cómo puede crecer el mercado considerando que desde el 2012 el gobierno nacional estableció una restricción cuantitativa para la importación de vehículos, el crecimiento en el mercado automotor en el 2014 obedece a un adelantamiento de la decisión de comprar por parte del usuario, ante la incertidumbre generada en torno a las posibles medidas gubernamentales que indicaron directamente que los precios de los vehículos nuevos incrementarán por las constantes variaciones de las medidas restrictivas.

En la actualidad el sector automotriz tanto de vehículos livianos como de vehículos pesados, está pasando por la más grande recesión económica ya que sus ventas disminuyeron en un 85%, por tal motivo las empresas del sector automotor se ve en la necesidad reducir recursos y personal.

3.5. Incidencia tratado Multipartes con la Unión Europea

3.5.1. Historia

El Sistema Generalizado de Preferencias (SGP) concede arancel cero o aranceles reducidos a los países beneficiarios. Los países menos desarrollados generalmente

reciben tratamiento preferencial para ciertos productos y reducciones arancelarias significativas.

Como se establece en la Resolución 21 (ii) adoptada en la II Conferencia de la UNCTAD en Nueva Delhi en 1968,

“los objetivos del sistema generalizado de preferencias, sin reciprocidad ni discriminación, en favor de los países en desarrollo, con inclusión de medidas especiales en favor de los países de menor desarrollo relativo, deberían ser:

- a) aumentar los ingresos de exportación de esos países;
- b) promover su industrialización; y
- c) acelerar el ritmo de su crecimiento económico.”

3.5.2. SGP PLUS

El SPG plus del cual se beneficia Ecuador en donde la UE ofrece acceso con arancel cero para un total de 7.200 productos procedentes de países vulnerables que cumplen los criterios de desarrollo sostenible y buena gobernanza y que han ratificado los principales convenios internacionales en materia de derechos humanos, protección medioambiental y gobernanza, incluida la lucha contra las drogas.

El esquema actual del SGP entró en vigor el 1 de enero de 2006, aunque se adelantó en forma provisional la fecha de entrada en vigencia (1 de julio de 2005) de una de sus disposiciones: el Régimen especial de estímulo del desarrollo sostenible y la gobernabilidad (SPG+). Está previsto que el SPG tenga una duración de diez años, con revisiones periódicas cada tres años.

En la I mesa de Negociaciones, que se realizó en Bruselas, en enero del 2014, se hicieron los planteamientos iniciales en varios sectores, sin lograr llegar a un acuerdo. Más tarde en la II mesa de Negociaciones entre Ecuador y la Unión Europea, que se realizó en marzo del 2014, no se logró acordar avances en materia arancelaria, servicios, propiedad intelectual y contratación pública, incluyendo diversos productos de las ofertas exportables del Ecuador y de la Unión Europea, tomando en cuenta que un Acuerdo con la Unión Europea, es importante para el país, no sólo por lo que representa para el banano como producto estrella de exportación, sino porque la Unión Europea es el segundo mayor mercado de destino de exportaciones no petroleras (sectores agrícola, pesquero, productos orgánicos y de comercio justo). Además, es la tercera fuente de importaciones del Ecuador las exportaciones totales del Ecuador hacia la Unión Europea se

incrementaron en 24% en el año 2013, alcanzando los USD 3,051 millones, mientras que las importaciones desde dicho bloque han crecido en 0,3%, llegando a USD 2,780 millones. La balanza comercial dejó un saldo superavitario para el Ecuador de USD 271 millones

Este Acuerdo, finalmente se suscribió el 17 de julio de 2014, el Ministro de Comercio Exterior, Francisco Rivadeneira, se reunió con el Comisario Europeo de Comercio Karel de Gucht, para finiquitar al más alto nivel las negociaciones del Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador y la Unión Europea (UE).

3.5.3. Colombia y Perú tratados con la unión Europea

En el año 2009 Ecuador abandonó la mesa de negociaciones de la que también formaban parte sus vecinos andinos Colombia y Perú, quienes culminaron el proceso de negociaciones y ya tienen en vigor un tratado de libre comercio con la Unión Europea. En ese entonces se consideró que las cláusulas del acuerdo no estaban en armonía con las políticas e ideales de desarrollo que perseguía el país.

En Colombia la producción de vehículos ligeros comprende la operación de tres ensambladoras: General Motors, Renault y Mazda, el porcentaje de participación nacional de vehículos ensamblados asciende a 40,5% en el 2012, alrededor de 131.510 unidades de las 324.570 producidas en ese año.

Las exportaciones de autopartes han crecido en alrededor del 220% en ocho años y se ha concentrado en ventas a Ecuador, Brasil y Venezuela.

Dentro de la política arancelaria de Colombia se destaca los Depósitos Habilitados como objetivo principal de transferencia de nuevas tecnologías, estos depósitos constituyen un régimen aduanero especial que da tratamiento exclusivo de suspensión en el pago de tributos sobre las partes, materias primas y materiales que ingresen al depósito habilitado de transformación, para ser integrados en el proceso de transformación o ensamblaje respectivo. (PROEXPORT COLOMBIA, 2013)

3.5.4. Multipartes

El 11 de Noviembre del 2016 se logró firmar el acuerdo con la Unión Europea, Ecuador se convirtió en socio comercial de 28 países, Luego de la firma del acuerdo multipartes entre Ecuador y la UE, en Bruselas, Bélgica, luego de esto se emitirá un dictamen que se remitirá a la Presidencia. De ahí se enviará un expediente a la Asamblea, donde una comisión especializada analizará el acuerdo y lo enviará para su aprobación en el Pleno.

Mientras tanto, en la UE se espera que el Parlamento trate el acuerdo en la semana del 12 de diciembre, luego de este procedimiento se espera que el acuerdo entre en vigencia el 1 de enero del 2017.

Según cifras del Banco Central del Ecuador (BCE), entregadas por la Federación Ecuatoriana de Exportadores, entre enero y agosto de este año las exportaciones a la UE llegaron a USD 1 886 millones y dejaron una balanza comercial positiva para el país de USD 773 millones. A través de un correo electrónico enviado a este Diario, Malmström sostuvo que los europeos “valoran la excelente calidad de los productos ecuatorianos, como plátano, camarón, atún, cacao y flores”.

En el acuerdo entre otros aspectos se considera el ingreso de vehículos de los países que conforman la Unión Europea, “En la mesa de acceso a mercados, Ecuador propuso un período de 10 años para que los vehículos europeos ingresen al mercado ecuatoriano con una total desgravación arancelaria.” (Cacilleria del Ecuador, 2014).

Este acuerdo aumentara el comercio para los suscriptores, pero el más beneficiado es el Ecuador ya que tendrá un mercado seguro para sus productos ecuatorianos, en tanto que el sector automotriz también será beneficiado en el país porque podrá importar mayor volumen del vehículos; Este acuerdo ciertamente, va a aumentar el comercio bilateral y las inversiones, y actuará como un motor importante para el desarrollo en Ecuador.

La Cancillería prevé enviar la noche de hoy la documentación certificada del acuerdo comercial a la Presidencia de la República. Se espera que el próximo lunes 14 de noviembre, el Ejecutivo remita la documentación a la Corte Constitucional (CC) para que emita un pronunciamiento con base en la normativa ecuatoriana.

Se debe tomar en cuenta que el acuerdo no solamente tiene que ver con lo que se pueda importar a menores costos, Las consecuencias del acuerdo no necesariamente pueden ser positivas, a pesar de las protecciones incluidas, se requiere que Ecuador mejore su competitividad en el mercado interno y externo. Debemos esforzarnos al máximo, buscando la excelencia para que nuestros productos sean mejores, y así poder generar empleo.

3.5.5. Panorama actual

En la actualidad no se contaba con ningún acuerdo comercial que beneficie a las importaciones o exportaciones de vehículos, sean estos en CBU o en CKD

Frente a los acontecimientos recientes es válido y necesario mencionar tras la firma del acuerdo con la Unión Europea nos encontramos a la espera la legalización del mismo, la firma de un acuerdo con la Comunidad Europea implicó para nuestro país superar 12 puntos observados, entre los cuales se encuentran el tema de restricción a las importaciones de vehículos a las que hace mención el presente trabajo, para lo que el Ministro de Comercio Exterior actual mencionó mediante un comunicado no oficial que desde el próximo año 2017 no tendremos restricción de cupos para las importaciones de vehículos, frente a este panorama el sector automotriz cambiaría radicalmente sus cupos de importación, teniendo que en el año 2015 el cupo era de \$300 millones anuales y se dividía entre 46 importadores y para este año, según la Resolución 050 del Comité de Comercio Exterior (Comex), el cupo bajó a \$280 millones, divididos en cuatro trimestres. El punto a superarse en cuanto a la importación de vehículos implica un significativo giro para el panorama actual ya que si al cumplirse el requisito, se eliminará el cupo al menos para los autos importados de Europa

En cuanto al acuerdo Multipartes, se menciona que los vehículos automóviles y CKDs de la subpartida 8703 se desgravarán en 7 años a partir de la entrada de vigencia del Acuerdo Comercial. Las camionetas se desgravan en 10 años, partiendo desde el arancel del 40% en lugar del 35% inicialmente notificado en el año 2007, para estos productos. Por otra parte también es importante mencionar que nuestro país no aceptó la pretensión de la UE de exportar vehículos fabricados dos años antes de la importación y tampoco la importación de vehículos y partes usadas. Este panorama promete cambios para el sector,

pese a que el plazo de desgravación arancelaria es de 7 años se puede decir que el sector automotriz tiene esperanzas de recuperar su dinámica de funcionamiento.

En conclusión con lo anotado anteriormente se dará el impulso al negocio automotriz en general, pues habrá una mayor cantidad de vehículos importados y por ende esto implica recuperar algunos puestos de trabajo que se perdieron en el periodo de vigencia de estas restricciones, además de ofrecer a los consumidores vehículos mayormente equipados en cuanto a seguridad y calidad, pues se busca implementar la importación de vehículos que cumplan con la norma UE 3 y 4. Lo que en un entorno general ayudaría al desarrollo del sector y al buen vivir de la población pues los vehículos nuevos cuentan con mayor tecnología más amigable con el medio ambiente.

Capítulo 4

Conclusiones y Recomendaciones

4.1 Conclusiones

El sector importador de vehículos armados se ha visto gravemente afectado por la serie de regulaciones para las importaciones de vehículos, en el PERÍODO 2011-2015 se ha modificado las normas que rigen la importación de vehículos por varias ocasiones en cada año, la más importante de las restricciones fue el cupo impuesto en la resolución 66 del Comité de comercio Exterior promulgado en el 2012, en el cual se tomó el número de unidades y monto FOB de lo importado en el 2010 y se redujo un 30%, el 2011 tuvo mayor volumen de importación y pese a que esta resolución entro en vigencia en el 2012 no se tomó al año anterior como referencia para la imposición de cupos, el volumen de importaciones ha caído considerablemente año a año, cada nueva regulación de carácter restrictivo para la importación de vehículos trajo consigo duras consecuencias para todo el sector automotriz, la reducción en el volumen normal de importaciones ocasionó cambios en el funcionamiento operativo de las empresa importadoras, al tener que prescindir de producto también se tuvo que prescindir de personal, esto perjudicó directamente a quienes trabajamos en comercio exterior y hacemos de esta profesión nuestra fuente de ingresos, se debe mencionar que existen 45 empresas importadoras de 74 marcas, en las que su departamento operativo redujo su personal, varias importadoras pequeñas tuvieron que paralizar sus operaciones y como consecuencia cerraron y dejaron de importar vehículos y se dedicaron únicamente a la importación de partes y repuestos. Por otro lado el gobierno tomó la opción de restricción a las importaciones por la necesidad de equilibrar la balanza comercial con saldos negativos del PERÍODO 2011-2015, frente a la caída del precio del petróleo y su tendencia a la baja, se debía tomar medidas para frenar la salida de divisas del país.

En cuanto a las ventas de vehículos livianos lógicamente si existe menos cupo de unidades la oferta va a disminuir, por ello las ventas se redujeron drásticamente en este periodo, se trata de una diferencia en cifras significativa año a año que afecto a las

empresas automotrices y a las demás que dependen de ellas. Como consecuencia de esto varios concesionarios de varias marcas cerraron, según datos de la AEADE, entre el 2011 y el 2015 se han perdido alrededor de 7 500 puestos de trabajo directos e indirectos en las empresas automotrices por las restricciones de importaciones. Por otro lado, los precios de los vehículos en el PERÍODO 2011-2015 incrementaron significativamente, tomando en cuenta que los modelos que se importan a nuestro país son básicos y en su mayoría no son automotores de lujo, de hecho los modelos más vendidos tienen incidencia directa con su precio y el incremento en su valor se debe a tasas, aranceles y restricciones, haciendo que adquirir un vehículo sea cada vez más difícil, es importante mencionar que debido al alto porcentaje de mora en los créditos para vehículos estos han sido restringidos y en la actualidad no se puede comprar un vehículo con una tarjeta de crédito. Por otro lado, el crecimiento del parque automotor en nuestro país debía ser frenado pues tuvo un incremento considerable, la emisión de contaminantes y el tráfico vehicular se mencionan dentro de las justificaciones a las medidas restrictivas, es importante referir que los modelos de vehículos nuevos emiten menos contaminación pues su tecnología es más avanzada.

Así como el volumen de importaciones se ha reducido también se ha disminuido el monto recaudado por concepto de aranceles de importaciones, un importante monto anual dejó de ser percibido por la nación, dinero que se convierte en efectivo circulante destinado para su presupuesto de estado, la disminución de millones de dólares que eran recaudados por concepto de aranceles IVA e ICE por importaciones de vehículos disminuyeron en un promedio del 30% anual en el PERÍODO 2011-2015.

Las políticas comerciales del gobierno actual dicen obedecer al proteccionismo de la industria nacional, no podemos hablar de industria nacional de vehículos pues, nuestro país no cuenta con una planta ni fábrica en la que se produzcan vehículos, sin embargo cuenta con 4 ensambladoras que importan vehículos completos en CKD para posterior armarlos en nuestro país, por ese lado hablar de una política proteccionista de la industria nacional resulta poco probable pues sabemos que un vehículo no puede producirse en nuestro país, sino únicamente armarse y equiparse, por otro lado, vale mencionar que la ensambladora Maresa que armaba vehículos de la marca Mazda dejó de operar precisamente por los problemas suscitados a raíz de las restricciones.

4.2. Recomendaciones

Es necesario realizar una revisión a las restricciones de importaciones, está claro que es necesario frenar la salida de capitales de nuestro país, pero se debe fomentar la importación de vehículos con mayores seguridades y más tecnología en lugar de tomar en cuenta únicamente el monto importado en CIF y unidades es decir implementar un sistema de revisión de normas técnicas en las que permitan que los vehículos que ingresen a nuestro si poseen mayores características tanto en seguridad como en tecnología ambiental, ingresen al país bajo un arancel diferenciado que no encarezca tanto su precio de venta al público.

Debido al alto crecimiento del parque automotor se debe buscar un mecanismo para contribuir con la protección del medio ambiente y disminuir la contaminación además de contribuir con el tráfico vehicular, no se puede prohibir la compra de automotores, pero si se puede implementar un sistema adecuado de chatarrización para quitar de circulación vehículos de modelos antiguos que contaminan más. Además como se menciona anteriormente, se debería fomentar la importación de vehículos más amigables con el ambiente la tecnología ha desarrollado vehículos híbridos y vehículos eléctricos, que hoy por hoy no cuentan con un arancel diferenciado que haga su precio competitivo al mercado con vehículos de las mismas características pero tipo de combustión a gasolina o diésel.

Al implementar medidas restrictivas a las importaciones, la recaudación fiscal tuvo una significativa baja también, el objetivo principal de la organización mundial de comercio es fomentar el comercio exterior y la integración entre países, el restringir las importaciones obedece a una política que obstaculiza el comercio, y nuestro país ha sido llamado la atención varias veces por parte de los organismos internacionales, la restricción de importaciones disminuye el ingreso fiscal por lo que se debería realizar una revisión y ampliación de cupos, y fomentar las exportaciones de vehículos, en muchos países de la región existen ensambladoras de vehículos que se convierten en puntos estratégicos de distribución de marcas específicas en la región. En nuestro país existen 4

ensambladoras que su operatividad cubre el 78% del mercado nacional, es decir únicamente se exportan el 22% de la producción nacional, el gobierno debería incentivar el crecimiento de esta industria para convertir a nuestro país en un punto de distribución de marcas.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- Asociacion de Empresas Automotrices del Ecuador AEADE. (2011). Anuario 2011. *El Sector en Cifras*.
- Asociacion de Empresas Automotrices del Ecuador AEADE. (2012). Anuario 2012. *El Sector en Cifras*.
- Comunidad Andina de Naciones. (2012). *Requisitos de origen Decisiones 416-417*. Cartagena.
- Asociacion de Empresas Automotrices del Ecuador AEADE. (2013). Anuario 2013. *El Sector en Cifras*.
- Asociacion de Empresas Automotrices del Ecuador AEADE. (2014). Anuario 2014. *El Sector en Cifras*.
- Asociacion de Empresas Automotrices del Ecuador AEADE. (2015). Anuario 2015. *El Sector en Cifras*.
- Registro Oficial. (12 de Marzo de 2011). Suplemento del Registro Oficial N-402. *Resolución 3 COMEX*.
- Registro Oficial. (20 de Abril de 2011). Suplemento del Registro Oficial N-431. *Resolución 6 COMEX*.
- Registro Oficial. (1 de Septiembre de 2011). Suplemento del Registro Oficial N-525. *Resolución 18 COMEX*.
- Registro Oficial. (26 de Agosto de 2011). Suplemento del Registro Oficial N-521. *Resolución 17 COMEX*.
- Registro Oficial. (12 de Octubre de 2011). Suplemento del Registro Oficial N-554. *Resolución 26 COMEX*.
- Registro Oficial. (16 de Septiembre de 2011). Suplemento del Registro Oficial N-536. *Resolución 24 COMEX*.
- Registro Oficial. (22 de Junio de 2012). Suplemento del Registro Oficial N-730. *Resolución 65 COMEX*.
- Registro Oficial. (22 de Junio de 2012). Suplemento del Registro Oficial N-725. *Resolución 66 COMEX*.
- Registro Oficial. (31 de Enero de 2013). Suplemento del Registro Oficial N-883. *Resolución 96 COMEX*.
- Registro Oficial. (17 de Marzo de 2013). Suplemento del Registro Oficial N-873. *Resolución 101 COMEX*.

Registro Oficial. (4 de Noviembre de 2013). Suplemento del Registro Oficial N-95.

Resolución 106 COMEX.

Comite de Comercio Exterior Comex. (19 de Noviembre de 2013). Resolución N°116.

Resolución N°116.

Registro Oficial . (29 de Diciembre de 2010). Suplemento del Registro Oficial N-351.

Ley de Régimen Tributario Interno. Artículo 82

Valencia, O. C. (2012). El sector. *Anuario AEADE 2012.*

Registro Oficial . (23 de Enero de 2013). Suplemento del Registro Oficial N-351.

Resolución SENAE-DGN-2013-0030-RE

Registro Oficial. (12 de Marzo de 2011). Suplemento del Registro Oficial N-402.

Resolución 3 COMEX.

Torres, F. (29 de Julio de 2012). Declive en las actividades del sector automotor. *El*

Comercio.

Registro Oficial. (14 de Abril de 2014). Suplemento del Registro Oficial N-225.

Resolución 11 COMEX.

Registro Oficial. (07 de Noviembre de 2000). Suplemento del Registro Oficial N-117.

NTE INEN-ISO 3779:2010.

Cámara de la Industria Automotriz ecuatoriana. (22 de Marzo 2016).

Recuperado el 15 de Abril de 2016 de Estadísticas e indicadores macro económicos: <http://www.cinae.org.ec/index.php/estadisticas#>

El Comercio. (7 de Septiembre de 2012). Recuperado el 13 de Marzo de 2015,

de El Comercio:

<http://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/gobierno-minimiza-despidos-ensambladora-omnibus.html>

El Comercio. (21 de Enero de 2015). Recuperado el 13 de Marzo de 2015, de El

Comercio: <http://www.elcomercio.com/actualidad/jaime-cucalon-reduccion-importacion-autos.html>

BANCO CENTRAL DEL ECUADOR. (2014). *Banco Central del Ecuador.* Recuperado

el 23 de Febrero de 2015, de Banco Central del Ecuador: <http://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorReal/Previsiones/IndCoyuntura/EstMacroEstruc2013.pdf>

BANCO CENTRAL DEL ECUADOR. (2014). *Banco Central del Ecuador.* Recuperado

el 23 de Febrero de 2015, de Banco Central del Ecuador:

<https://www.bce.fin.ec/comercioExteriorBi/comercio/consultaTotXNandinaConGraficoV2.jsp>

Reiarm. (2012). Reiarm. Recuperado el 22 de Marzo del 2015.

http://reiarm.com.ec/docs/manual_de_importaciones_ecuador_reiarm.pdf

ARANCELAR. (2012). Arancelar. Recuperado el 22 de Marzo de 2015.

<http://www.arancelar.com/dorado/materialver.php?pagi=20>

Vehículos y Clasificación. (2012). Recuperado el 23 de Marzo de 2015.

www.energia.gob.mx/taller/res/1861/clasificacion_de_vehiculos_y_definiciones.docx

ANEXOS

RESOLUCION No. 66

COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

CONSIDERANDO:

Que la Constitución de la República del Ecuador en sus artículos 395, numeral 1, 396 y 397, numeral 3, señalan respectivamente lo siguiente: "El Estado garantizará un modelo sustentable de desarrollo ambiental equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural de los ecosistemas, y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras"; "*El Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño.*" Adicionalmente, manifiesta: "*en caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica de daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas*"; y que el Estado se compromete a: "*Regular la producción, importación, distribución, uso y disposición final de materiales tóxicos y peligrosos para las personas o el ambiente*";

Que el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la OMC, en su artículo XX "Excepciones Generales" establece que: "A reserva de que no se apliquen las medidas enumeradas a continuación en forma que constituya un medio de discriminación arbitrario e injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones, o una restricción encubierta al comercio internacional, ninguna disposición del presente Acuerdo será interpretada en el sentido de impedir que toda parte contratante adopte o aplique las medidas: (...) **b) necesarias para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales**";

Que la Decisión 563 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, publicada en la Gaceta Oficial No. 940 de 25 de junio del 2003, que contiene la Codificación del Acuerdo de Cartagena, en el Capítulo VI "Programa de Liberación", en el artículo 73, segundo inciso, estipula que: "Se entenderá por "restricciones de todo orden" cualquier medida de carácter administrativo, financiero o cambiario mediante la cual un País miembro impida o dificulte las importaciones, por decisión unilateral. **No quedarán comprendidos en este concepto la adopción y el cumplimiento de medidas destinadas a la protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales**";

Que el Tratado de Montevideo de 1980, en su Artículo 50, establece que: "ninguna disposición del presente Tratado será interpretada como impedimento para la adopción y el incumplimiento de medidas destinadas a la: (...) **d) protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales**";

Que el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 de 29 de diciembre de 2010, creó el Comité de Comercio Exterior (COMEX) como el órgano encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial;

Que de acuerdo al artículo 72, literales e, l y p del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, es facultad del Comité de Comercio Exterior (COMEX): "Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano"; "Aprobar contingentes de importación o medidas restrictivas a las operaciones de comercio exterior (...); y, "Aprobar la normativa que, en materia de política comercial, se requiera para fomentar el comercio de productos con estándares de responsabilidad ambiental";

Que de la información proporcionada por el Ministerio del Ambiente, se determina que en el Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero del Ecuador, en el sector energía, se incrementaron las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en un 110% en los últimos años. Las emisiones en este sector se deben fundamentalmente a actividades relacionadas con el sector vehicular. Con este antecedente, se emitió el Decreto Ejecutivo N° 1815, que declaró Política de Estado a la mitigación y adaptación al cambio climático;

Que de la misma información se concluye que los estándares de eficiencia de combustible mínimos, permiten la toma de decisiones para el mejoramiento progresivo del parque automotor, con la consecuente reducción

de emisiones de GEI, el mejoramiento de la calidad del aire y la vida de los ecuatorianos. Como conclusión de este análisis, el Ministerio del Ambiente recomienda la adopción de una restricción que limite el acelerado crecimiento del parque automotor en Ecuador, lo que permitirá una reducción de emisiones de GEI, con un impacto positivo al ambiente y a la salud de los ecuatorianos;

Que de acuerdo a datos proporcionados por la Agencia Nacional de Tránsito, según la matriculación de vehículos de los últimos 3 años, la concentración de automotores en las provincias más pobladas en el país, como Pichincha y Guayas, alcanzan al 42% y 21% respectivamente, pese a que en el distrito metropolitano de Quito, durante el mismo periodo de análisis, se han venido aplicando medidas restrictivas a la circulación de vehículos bajo el sistema denominado pico y placa. Es decir, que pese a que existen medidas de control interno a la circulación vehicular, ni la matriculación de vehículos, ni la importación de los mismos han reportado reducciones sustanciales en los últimos años. Por el contrario, se ha detectado un crecimiento sostenido y acelerado, que se verifica también con la información proporcionada por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, que demuestra que solo en el transcurso de los meses de enero a junio de 2012 se han importado cerca de 535 millones de dólares en las subpartidas de vehículos sujetos a restricción, lo que equivale aproximadamente al 80% de todo lo que se importó en estas subpartidas en el año anterior;

Que mediante Resolución No. 17 del Comité de Comercio Exterior, publicada en el Registro Oficial No. 521 de 26 de agosto de 2011, se reformó la Resolución No. 450 del COMEXI, incorporando 53 subpartidas dentro de la "Nómina de productos sujetos a controles previos a la importación" y se implementó un sistema de licencias de importación para 51 subpartidas detalladas en el Anexo I de dicha resolución, el cual está a cargo del Ministerio de Industrias y Productividad MIPRO. Adicionalmente se reformó la Resolución 17, mediante Resolución 24 del COMEX, publicada en el Registro Oficial N° 536 de 16 de septiembre de 2011;

Que el Comité de Comercio Exterior, COMEX, en sesión llevada a cabo el 11 de junio de 2012, conoció y aprobó el Informe Técnico de la Secretaría Técnica del Comité de Comercio Exterior, COMEX, basado en información del Ministerio del Ambiente del Ecuador y en la Agencia Nacional de Tránsito, que sugiere se adopten una serie de medidas restrictivas a la importación de vehículos automotores;

En ejercicio de las facultades que le confiere la ley,

RESUELVE:

Artículo 1.- Se establece una restricción cuantitativa anual de importación para vehículos clasificados en las subpartidas: 8703900091, 8704311090, 8704211090, 8703210090, 8703329090, 8703221090, 8703321090, 8703331090, 8703231090, 8703339090, 8703319090, 8703900099, 8703229090, 8703249090, 8703241090 y 8703239090, en los términos establecidos en el Anexo I de la presente Resolución. La restricción cuantitativa está fijada por unidades de vehículos y por valor. De esta manera, los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías.

Por tratarse de una restricción amparada en las normas excepcionales del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la OMC, (GATT), de la Comunidad Andina y del Tratado de Montevideo de 1980, invocadas en los considerandos de esta resolución, todas las importaciones de celulares provenientes de cualquier país deberán cumplir con la restricción cuantitativa impuesta, incluidas las provenientes de aquellos países con los que Ecuador mantiene acuerdos comerciales.

La medida impuesta tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador deberá renovar automáticamente las cuotas establecidas en el anexo de la presente resolución el 1 de enero de cada año, durante su periodo de vigencia.

Artículo 2.- Disponer al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador incorporar la restricción cuantitativa a su sistema informático y verificar su cumplimiento inmediato. Las importaciones de mercancías que rebasen las cuotas asignadas, deberán ser reembarcadas en la parte que excedan la cuota.

Artículo 3.- El Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, a través de un proceso simplificado, podrá autorizar el traspaso de cuotas asignadas a un mismo importador, dentro de las subpartidas con cupo disponible.

Artículo 4.- Los cuotas establecidas en la presente Resolución no son transferibles a favor de terceros.

Artículo 5.- Se establece un grupo interinstitucional conformado por el INEN, MIPRO, MAE y la Secretaría Técnica del COMEX, para el desarrollo de nueva normativa técnica y/o procesos de certificación de calidad técnica y ambiental, para la importación de vehículos, en un plazo de 120 días, contados a partir de la vigencia de esta Resolución.

Artículo 6.- Se exceptúa de esta medida a las importaciones de vehículos para personas discapacitadas, diplomáticos y funcionarios sujetos a la Ley de Inmidades, Privilegios y Franquicias Diplomáticas, las que realice el Estado y sus instituciones, así como los vehículos que forman parte del PLAN RENOVA.

Los vehículos que se importen a un régimen de perfeccionamiento con fines de exportación, no serán descontados de los cupos asignados, a no ser que luego sean nacionalizados.

Artículo 7.- Las empresas que requieran desarrollar en el país la distribución de nuevas marcas comerciales de vehículos, podrán presentar sus planes de inversión al Comité Ejecutivo del COMEX para su análisis y resolución. Dentro de este análisis se considerará la capacidad económica del peticionario, el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y su no vinculación con empresas que actualmente se dedican a la comercialización de vehículos.

Artículo 8.- Se reforma las Resoluciones Nros. 17 y 24 del COMEX, eliminando de sus anexos las siguientes subpartidas: 8703900091, 8704311090, 8704211090, 8703210090, 8703329090, 8703221090, 8703321090, 8703331090, 8703231090, 8703339090, 8703319090, 8703900099, 8703229090, 8703249090, 8703241090, 8703239090.

Artículo 9.- Las medidas adoptadas por la presente Resolución se aplicarán a todas las mercancías que se embarquen con destino al Ecuador a partir del día siguiente de la publicación de esta Resolución en el Registro Oficial. No obstante, por tratarse de una cuota de importación anual, el SENA E deberá descontar inmediatamente de la cuota asignada, las cantidades y montos importados desde el 1 de enero de 2012, hasta la fecha de publicación de esta resolución.

Para el descuento señalado, el SENA E podrá tomar la totalidad de los cupos asignados a las distintas subpartidas de cada importador.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Las mercancías que se hayan embarcado con destino a Ecuador antes de la vigencia de esta Resolución, al amparo de licencias de importación otorgadas por el MIPRO, podrán ser nacionalizadas siempre que se encuentren dentro del límite de las licencias otorgadas.

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, los saldos no utilizados de las licencias otorgadas o las licencias que no se hubieren utilizado con embarques previos a esta medida, quedaran sin efecto a partir de la vigencia de la presente resolución y los importadores deberán respetar estrictamente las cuotas otorgadas.

SEGUNDA.- Lo establecido en la presente Resolución se aplicará sin perjuicio de la vigencia de la Resolución N° 59 del COMEX.

Esta Resolución fue adoptada en sesión llevada a cabo el 11 de junio de 2012.

Econ. Santiago León Abad
PRESIDENTE

Dr. Rubén Morán Castro
SECRETARIO

ANEXO I

RUC	Consignatario	Partida Arancelaria	Cuota Anual en dólares (FOB)	Cuota Anual en Unidades
1791739205001	AEKIA S.A.	8703229090	13,725,741.40	2,412
		8703239090	16,213,516.90	1,674
		8703241090	192,577.70	9
		8703249090	883,137.50	55
		8703319090	8,302.00	1
		8703329090	2,130,240.00	210
		8703331090	86,800.00	4
		8703339090	41,048.00	2
		8704211090	69,048.00	7
0190007510001	ALMACENES JUAN ELJURI CIA. LTDA.	8703210090	266,433.30	71
		8703241090	31,780.00	1
1790360741001	ALVAREZ BARBA S.A.	8703231090	68,625.12	2
		8703239090	640,899.67	24
		8703241090	82,971.00	2
		8703249090	61,935.30	1
		8703900091	9,857,208.36	134
1890010705001	AMBACAR CIA. LTDA.	8703210090	506,834.02	107
		8703221090	524,835.85	85
		8703229090	294,249.76	50
		8703231090	241,011.69	28
		8703239090	1,060,627.34	106
		8703329090	59,009.72	5
		8703339090	84,240.80	7
		8703900091	1,305,594.33	27
		8704211090	1,620,369.73	171
1790294757001	AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑIA ANONIMA AUTOFRANCIA C.A.	8703229090	342,612.90	35
		8703239090	701,512.70	51
		8703329090	104,647.90	7
1790014797001	AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. AYASA	8703229090	7,684,759.60	979
		8703231090	7,855,094.73	600
		8703239090	57,993,155.76	6,909
		8703241090	257,479.78	9
		8703331090	125,978.00	5
		8704211090	10,650,515.55	766
		8704311090	7,506,691.86	839
1792231116001	AUTOSHARECORP S.A	8703231090	273,388.50	19
		8703241090	381,299.10	14
		8703249090	1,183,700.00	67
		8703900091	4,474,337.00	151
		8704211090	142,075.50	7
		8704311090	8,314,425.70	509
0190354407001	CAMC TRUCK CIA. LTDA.	8703239090	15,750.00	2
		8704211090	150,780.00	17

1790009459001	CASABACA S.A.	8703900091	9,826,507.39	283
0990332169001	CETIVEHICULOS S.A.	8703229090	468,179.60	46
		8703239090	607,581.80	42
		8703329090	56,590.10	5
		8704211090	55,118.00	7
0990919550001	CHRYSLER - JEEP AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR S.A.	8703231090	162,838.90	10
		8703239090	68,094.60	4
		8703241090	140,694.40	7
		8704311090	124,278.00	8
1792028795001	CINASCAR DE ECUADOR S.A.	8703210090	984,754.72	259
		8703221090	260,512.00	45
		8703229090	337,820.00	95
		8703239090	485,128.00	98
		8704311090	807,258.49	186
1791895584001	CORPORACION CARRERA S.A	8703239090	29,540.00	1
		8703241090	95,337.20	4
		8703249090	19,250.00	1
		8703329090	49,700.00	1
		8703900091	5,808,048.40	109
1791938046001	DAIHAUTO S.A.	8703900091	205,365.50	4
0992240776001	DISTRIBUIDORA DE VEHICULOS S.A. DIVESA	8703229090	133,896.00	25
		8704311090	104,195.00	24
0991331433001	EUROVEHICULOS S.A.	8703221090	101,225.60	22
		8703229090	227,546.90	48
		8703231090	1,031,663.50	187
		8703239090	740,626.60	127
		8703319090	14,795.20	3
		8703329090	388,392.20	48
0190347370001	FISUM S.A.	8703239090	7,639,237.20	896
		8704211090	8,387,380.40	536
		8704311090	679,240.80	80
1790598012001	GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	8703210090	13,299,466.43	2,781
		8703229090	5,400,432.40	853
		8703231090	210,901.14	13
		8703239090	17,115,714.07	1,572
		8703241090	3,864,713.68	230
		8703249090	546,182.25	27
		8703900091	11,889,789.68	362
		8704211090	11,169,524.10	674
1792121795001	GERMANMOTORS S.A.	8703229090	32,810.40	2
		8703231090	641,273.50	23
		8703239090	670,900.44	34
		8703241090	86,449.44	2
		8703331090	28,450.80	1
0992284668001	GOTELLI S.A.	8703900091	794,054.80	17
0190003701001	IMPORTADORA TOMBAMBA S.A.	8703241090	17,500.00	1
		8703900091	11,215,442.52	321

1791276647001	INTRANS ECUADOR S.A.	8703231090	739,786.60	38
		8703239090	730,158.80	56
		8703321090	271,625.90	12
		8703331090	23,100.70	1
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8703229090	5,523,210.63	456
		8703239090	9,021,020.48	596
		8703249090	639,904.93	23
		8704211090	2,320,462.87	165
0990022011001	MAQUINARIAS Y VEHICULOS S.A. MAVESA	8703229090	156,625.00	14
		8703239090	485,811.90	32
		8703329090	11,060.70	1
		8703900091	418,964.00	7
1791827430001	MECANOSOLVERS S.A.	8703229090	505,575.00	123
		8703239090	1,925.00	1
		8704311090	373,450.00	116
		8703231090	312,843.25	15
1791998472001	MOSUMI S.A.	8703239090	2,786,858.98	172
		8703241090	173,493.66	7
		8703321090	280,921.44	12
		8703329090	258,017.06	11
		8703331090	557,300.56	21
		8704211090	3,721,480.39	208
		8704311090	232,298.00	12
		8703229090	29,982,016.40	5,297
0190310647001	NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.	8703231090	2,814,577.50	202
		8703239090	46,901,817.20	5,053
		8703241090	1,010,185.40	58
		8703249090	956,883.20	50
		8703319090	192,080.00	28
		8703321090	18,590.60	1
		8703329090	377,048.00	36
		8703331090	30,958.20	1
		8703339090	191,165.80	9
		8704211090	256,137.00	31
		1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704211090
0992578963001	PIEDRAMUNDO S.A.	8703900091	406,247.92	6
1790015424001	QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	8703231090	658,157.50	46
		8703241090	749,883.40	29
		8703249090	1,407,980.00	79
		8703900091	24,033,723.00	809
		8704211090	1,841,310.80	89
		8704311090	30,917,187.00	1,944
1790517454001	RECORDMOTOR S.A.	8703231090	275,703.65	13
		8703239090	1,468,495.40	85
		8703241090	433,439.30	15
		8703249090	273,053.20	11

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

RESOLUCION No. 51

COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con el número 5 del artículo 261 de la Constitución de la República del Ecuador las políticas económicas, tributaria, aduanera, arancelaria, de comercio exterior, entre otras, son competencias exclusivas del gobierno central;

Que el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, COPCI, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 de 29 de diciembre de 2010, crea al Comité de Comercio Exterior (COMEX), como el órgano encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial;

Que de acuerdo al artículo 72, literal c), del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, es facultad del Comité de Comercio Exterior, COMEX, "expedir las normas sobre registros, autorizaciones, documentos de control previo, licencias y procedimientos de importación y exportación, distintos a los aduaneros, general y sectorial, con inclusión de los requisitos que se deben cumplir, distintos a los trámites aduaneros";

Que la Disposición Transitoria Vigésima Tercera del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, establece que "todas las resoluciones que haya adoptado el COMEXI mantendrán su vigencia y surtirán los efectos legales respectivos hasta que sean expresa o tácitamente derogadas.";

Que el Consejo de Comercio e Inversiones, COMEXI, expidió la Resolución 184 publicada en el Registro Oficial N° 57 de 8 de abril de 2003, mediante la cual se estableció procedimientos para la importación de vehículos terrestres, sus partes, piezas y accesorios, clasificados en el Capítulo 87 y en la subpartida 9808.00.00.94 del Arancel Nacional de Importaciones, con excepción de las partidas 8712.00.00; 87.13 y 87.16;

Que la mediante Resoluciones Nros. 203, 231, 440, 454, 476, 495 y 539 del COMEXI, publicados en los Registros Oficiales Nros. 157, 272, 425, 480, 550, 645 y 122 de 28 de agosto de 2003, 12 de febrero de 2004, 15 de septiembre de 2008, 3 de diciembre de 2008, 17 de marzo de 2009, 30 de julio de 2009 y 03 de febrero de 2010, respectivamente, se ha reformado la Resolución 184 del COMEXI;

Que el Comité de Comercio Exterior, COMEX, en sesión de 27 de marzo de 2012 conoció el Informe Técnico MCPEC-COMEX-019-2011, respecto de la reforma de la Resolución 539 y resolvió codificar la Resolución 184 del COMEXI, incluyendo todas sus reformas;

Que mediante Memorando Nro. MCPEC-DESP-2012-0073-M de 27 de marzo de 2012, se delegó al Dr. Rubén Morán Castro, Secretario Técnico del Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad, para presidir la Sesión de Pleno del Comité de Comercio Exterior, COMEX, de 27 de marzo de 2012;

En ejercicio de las facultades que le confiere la ley,

RESUELVE:

Artículo 1.- Las importaciones de vehículos automóviles y demás vehículos terrestres, sus partes, piezas y accesorios, clasificables en el Capítulo 87 y en la subpartida 9808.00.00.94 del Arancel Nacional de Importaciones, con excepción de las partidas 8712.00.00, 87.13 y 87.16; se registrarán, además, por las siguientes disposiciones:

- a) Se permite la importación de vehículos automóviles, y demás vehículos terrestres, siempre y cuando sean nuevos y su año modelo corresponda al año en que se realice la importación o al año siguiente de la importación. El año modelo se verificará por el Número de Identificación del Vehículo (VIN).

Para la determinación del año en que se realice la importación de los vehículos señalados, se considerará la fecha de embarque.

No se consideran como nuevos aquellos vehículos cuyos documentos señalen otra condición.

- b) Se permite la importación de partes, piezas y accesorios de los vehículos automóviles, y demás vehículos terrestres, siempre y cuando sean nuevos.
- c) Para efectos de proteger el medioambiente, las importaciones amparadas en esta Resolución, deberán cumplir con todas las normas aplicables para su protección vigentes en el Ecuador.
- d) Los vehículos automóviles y demás vehículos terrestres que ingresen al país con el propósito de cumplir contratos de obras públicas bajo el Régimen de Importación Temporal con Reexportación en el mismo Estado y que soliciten cambio de Régimen a Importación a Consumo, serán considerados como nuevos, siempre que, al momento de haber ingresado a este régimen especial, hayan cumplido con lo estipulado en el literal a) del artículo 1 de la presente Resolución.

Artículo 2.- Se permite la importación de motores clasificables en las partidas arancelarias 84.07 y 84.08, siempre y cuando sean nuevos, con las siguientes excepciones:

- a) Se permite la importación de motores de aviación y para la propulsión de barcos, remanufacturados (overholeados) clasificados en las subpartidas arancelarias 8407.10.00, 8407.29.00 y 8408.10.00;
- b) Se permite la importación de los demás motores remanufacturados, clasificados en las subpartidas arancelarias 8408.90.10 y 8408.90.20;
- c) Se permite la importación de partes remanufacturadas, clasificables en la partida arancelaria 84.09 siempre y cuando sean para motores de las subpartidas descritas en los literales a) y b) anteriores. Para la importación de las partes clasificables en esta partida, se requerirá la licencia de importación del Ministerio de Industrias y Productividad.

Artículo 3.- Se permite la libre importación de equipo caminero, equipos agrícolas, sus componentes y accesorios, usados, siempre que su año modelo de fabricación corresponda a los últimos quince (15) años anteriores al año de la importación.

Se Incluye la subpartida arancelaria 8704.10.00.90 entre las partidas y subpartidas de libre importación de equipo caminero inmersas en este artículo.

Artículo 4.- Se permite la importación de vehículos especiales, usados y donados a favor de instituciones públicas o privadas sin fines de lucro, cuya función esté relacionada con las actividades que realizan las entidades beneficiarias.

Los vehículos mencionados en el inciso anterior no podrán ser objeto de traspaso de dominio, dentro de los cinco años subsiguientes al de su nacionalización; debiendo la Autoridad Nacional de Tránsito, registrar la correspondiente prohibición de enajenar.

Artículo 5.- Para los casos de donaciones, las instituciones públicas o privadas sin fines de lucro, que vayan a beneficiarse de donaciones de vehículos automotores de uso especial, presentarán ante el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, junto con la solicitud de exoneración de los tributos al comercio exterior, los siguientes documentos:

- Copia certificada del Convenio de Donación, debidamente legalizado por el Cónsul del Ecuador en el país de origen, en el que conste la especificación de que el vehículo donado es compatible con las actividades que realiza la institución beneficiaria; y,

- Copia certificada de los estatutos de la entidad beneficiada, aprobados por el Ministerio del ramo respectivo.

Adicionalmente, durante el trámite de nacionalización respectivo, la autoridad aduanera deberá verificar que se cumpla la revisión técnica vehicular por parte de la Autoridad Nacional de Tránsito, tal como lo establece el Art. 213 de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Artículo 6.- Se permitirá la importación de otros vehículos automotores terrestres usados, pese a estar clasificados en el Capítulo 87 del Arancel Nacional de Importaciones, siempre que se demuestre que sus características, condiciones de fabricación y destino o uso natural, impidan la normal circulación de estos vehículos en las vías públicas y dentro de la red de carreteras del país, clasificadas en las siguientes subpartidas arancelarias:

8705.90.11.00 (Coches barredoras); 8705.10.00.00 (Camiones Grúas); 8433.51.00.00 (Cosechadoras-Trilladoras); 8701.90.00.00 (vehículos para recolección de cosechas [entiéndase por Tractor agrícola con acople para cosechadora]); 8701.10.00.00 (Motocultores); y, 8716.20.00.00 (Remolques y semirremolques, autocargadores o autodescargadores, para uso agrícola), siempre que su año de fabricación corresponda a los últimos 15 años anteriores a la fecha de nacionalización.

Se permitirá también la importación de otros vehículos automotores terrestres usados, que cumplan la especificación del primer párrafo de este artículo, clasificados en las subpartidas arancelarias 8703.21.00.90 (cuadrones); y 8703.10.00.00 (carros de golf y go karts) siempre que su año de fabricación corresponda a los últimos 15 años anteriores a la fecha de nacionalización y se trate de menaje de casa.

Adicionalmente, durante el trámite de nacionalización respectivo, la autoridad aduanera deberá verificar que se cumpla la revisión técnica vehicular por parte de la Agencia Nacional de Tránsito o Comisión de Tránsito del Ecuador, tal como lo establece Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, con excepción de los menajes de casa.

Artículo 7.- Se permitirá la nacionalización de vehículos usados a los funcionarios que se amparen en la Ley sobre Inmidades, Privilegios y Franquicias Diplomáticas, siempre que acrediten haber matriculado dichos vehículos en el país sede desde donde retorna el funcionario, con excepción de los casos de vehículos nuevos, contemplados en la misma norma; condición que deberá ser debidamente certificada, citando los causales aplicables, por parte del MRECI en la autorización que se emita.

Estos vehículos sólo podrán ser objeto de transferencia de dominio en los términos establecidos en la Ley de de Inmidades, Privilegios y Franquicias Diplomáticas y en la legislación aduanera.

Disposición Derogatoria.- Quedan derogadas las Resoluciones del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones Nros. 184, 203, 231, 440, 454, 476 y 539 publicadas en el Registros Oficiales Nros. 57, 157, 272, 425, 480, 550 y 122, de 8 de abril de 2003, 28 de agosto de 2003, 12 de febrero de 2004, 15 de septiembre de 2008, 3 de diciembre de 2008, 17 de marzo de 2009 y de 3 de febrero de 2010, respectivamente. Al igual que cualquier norma de igual o menor jerarquía que se contraponga a esta Resolución.

Esta resolución fue adoptada en sesión llevada a cabo el 27 de marzo de 2012 y entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.



Dr. Rubén Morán Castro
PRESIDENTE (E)



Ing. Jaime Albuja
SECRETARIO AD-HOC

Anexo 3. Tabla Impuesto a los Consumos especiales

Vehículos motorizados < 3,5 toneladas, conforme el siguiente detalle;		
3072	CAMIONETAS, FURGONETAS, CAMIONES Y VEHÍCULOS DE RESCATE CUYO PVP SEA HASTA DE 30.000 USD	5%
3073	VEHÍCULOS MOTORIZADOS CUYO PVP SEA HASTA DE 20.000 USD	5%
3074	VEHÍCULOS MOTORIZADOS, EXCEPTO CAMIONETAS, FURGONETAS, CAMIONES Y VEHÍCULOS DE RESCATE CUYO PVP SE ENCUENTRE ENTRE 20.000 Y 30.000 USD	10%
3075	VEHÍCULOS MOTORIZADOS, CUYO PVP SE ENCUENTRE ENTRE 30.000 Y 40.000 USD	15%
3077	VEHÍCULOS MOTORIZADOS, CUYO PVP SE ENCUENTRE ENTRE 40.000 Y 50.000 USD	20%
3078	VEHÍCULOS MOTORIZADOS, CUYO PVP SE ENCUENTRE ENTRE 50.000 Y 60.000 USD	25%
3079	VEHÍCULOS MOTORIZADOS, CUYO PVP SE ENCUENTRE ENTRE 60.000 Y 70.000 USD	30%
3080	VEHÍCULOS MOTORIZADOS, CUYO PVP SEA SUPERIOR A 70.000 USD	35%

Fuente: Ley de régimen tributario Interno