



**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EQUINOCCIAL**  
**Extensión Santo Domingo**

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y NEGOCIOS**  
**CARRERA DE INGENIERÍA EN COMERCIO EXTERIOR, INTEGRACIÓN Y**  
**ADUANAS.**

Tesis previa la obtención del título de  
**INGENIERA EN COMERCIO EXTERIOR, INTEGRACIÓN Y ADUANAS**

**INCIDENCIA ECONÓMICA EN LA BALANZA COMERCIAL POR**  
**LA APLICACIÓN DE RESTRICCIONES CUANTITATIVAS EN LA**  
**SUBPARTIDA ARANCELARIA 8703.90.00.91.**

**Estudiante:**  
SILVIA PATRICIA CARRANZA BERNAL

**Director de tesis**  
ING. CESAR EFRÉN MIÑACA LÓPEZ

Santo Domingo – Ecuador  
Junio, 2013

**INCIDENCIA ECONÓMICA EN LA BALANZA COMERCIAL POR  
LA APLICACIÓN DE RESTRICCIONES CUANTITATIVAS EN LA  
SUBPARTIDA ARANCELARIA 8703.90.00.91.**

Ing. Cesar Efrén Miñaca López  
**DIRECTOR DE TESIS**

---

**APROBADO**

Eco. Raúl Luna  
**PRESIDENTE DEL TRIBUNAL**

---

Eco. Marco Canelos  
**MIEMBRO DEL TRIBUNAL**

---

Ing. Jaime Merizalde  
**MIEMBRO DEL TRIBUNAL**

---

Santo Domingo ..... de ..... del 2013.

**Autor: SILVIA PATRICIA CARRANZA BERNAL**

**Institución: UNIVERSIDAD TECNÓLOGICA  
EQUINOCCIAL.**

**Título de Tesis: INCIDENCIA ECONÓMICA EN LA  
BALANZA COMERCIAL POR LA  
APLICACIÓN DE RESTRICCIONES  
CUANTITATIVAS EN LA SUBPARTIDA  
ARANCELARIA 8703.90.00.91.**

**Fecha: Junio, 2013**

El contenido del presente trabajo, está bajo la responsabilidad del autor/a.

---

**Silvia Patricia Carranza Bernal**

**C.I. 1724505373**

**UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EQUINOCCIAL**  
**Extensión Santo Domingo**

**INFORME DEL DIRECTOR DE TESIS**

Economista

Raúl Luna

**COORDINADOR DE CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR,  
INTEGRACIÓN Y ADUANAS  
UTE – Santo Domingo**

Estimado Economista

Cumplo en informar que el trabajo investigativo realizado por (el) o (la) (señor) o (señorita): **SILVIA PATRICIA CARRANZA BERNAL** cuyo tema es: **“INCIDENCIA ECONÓMICA EN LA BALANZA COMERCIAL POR LA APLICACIÓN DE RESTRICCIONES CUANTITATIVAS EN LA SUBPARTIDA ARANCELARIA 8703.90.00.91.”** ha sido elaborado bajo mi supervisión y revisado en todas sus partes, por lo cual autorizo su respectiva presentación.

Particular que informo para los fines pertinentes.

Santo Domingo 15 de abril del 2012.

Atentamente,

---

Ing. Cesar Miñaca



## DEDICATORIA

*Para mi Sra. Madre  
mi Sr. Padre y  
Hermanos.*

## AGRADECIMIENTO

*A Dios, por cada una de las bendiciones recibidas durante toda mi vida, sin su voluntad no hubiera sido posible lograr este objetivo, gracias por permitirme ser parte de mi familia, tener el ejemplo de dos padres maravillosos Uribe y Patricia gracias a el amor de mi madre y al apoyo de mi padre hoy he culminado un logro más en mi vida, los amo.*

*A Luis, mi hermano gracias por tu amor, apoyo y tus consejos que junto con tu familia me han llenado de cariño cada día. A mi linda sobrina Lulita mi pedacito de cielo, no tengo una palabra para delimitar el amor que le tengo a mi pequeña.*

*A Willy por el amor que me has brindado y por permitirme ser tu hermana.*

*A mi querido Ing. César Miñaca que con su dirección y paciencia hoy presento este trabajo, gracias por todo su apoyo, amistad y cariño Ing.*

*A mis queridos profesores: Ángel Villavicencio, Jaime Camacho, Raúl Luna, Walter Parraga, Patricio Pérez, entre otros.*

*A mis amigos Johanna, Andrea, Jessica, Kathy, Karla, Paola, Vanessa, Ulises, Mario que con ellos compartí 4 largos años de amistad.*

*A mi querida UTE que me permitió formarme como persona y profesional a la vez.*

*A los señores de las empresas comercializadoras de vehículos que no dudaron en abrirme las puertas de sus empresas.*

*A los señores del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador que me han ayudado en esta tesis, su formación como empresa me ha hecho participe de su información que posee esta digna empresa.*

*Y a todos y cada una de las personas que aportaron al desarrollo de mis conocimientos como profesional y persona, gracias por formar parte de este logro, Dios los bendiga a todos.*

*Silvia*

## ÍNDICE DE CONTENIDOS

TEMA	PAG.
Portada.....	i
Sustentación y Aprobación de los Integrantes del Tribunal.....	ii
Responsabilidad del Autor.....	iii
Aprobación del Director de Tesis.....	iv
Dedicatoria.....	v
Agradecimiento.....	vi
Índice.....	viii
Resumen Ejecutivo.....	xvii
Executive Summary.....	xviii

### CAPÍTULO I

	Pag.
<b>1.1. Planteamiento del problema</b> .....	<b>1</b>
1.1.1. Diagnóstico.....	1
1.1.2.Pronóstico.....	2
1.2. Formulación del problema.....	3
1.1.2.Sistematización del Problema.....	3
1.3. Objetivos.....	4
1.3.1.Objetivo general.....	4
1.3.2.Objetivos Específicos.....	4
1.4. Justificación de la Investigación.....	4
1.4.1.Justificación Teórica.....	4
1.4.2.Justificación Metodológica.....	5
1.4.3.Justificación Práctica.....	5
1.5. Marco de Referencia.....	6
1.5.1.Marco Teórico.....	6
1.5.2.Marco Conceptual.....	7
1.5.2.1.Definición de Términos Conceptuales.....	7
1.5.2.2.Definición de Términos Operacionales.....	7
1.5.3.Marco Temporal /Espacial.....	8
1.6. Hipótesis.....	8

1.6.1.Hipótesis o Idea a Defender.....	8
1.6.2.Variables e indicadores.....	9
1.6.2.1.Variables:.....	9
1.6.2.1.1.Variable independiente.....	9
1.6.2.1.2.Variable dependiente.....	9
1.6.2.2.Indicador:.....	9
1.7. Metodología.....	9
1.7.1.Unidad de análisis o de estudio.....	9
1.7.2.Población de estudio y sus características.....	10
1.8. Tipo de investigación.....	10
1.8.1.Investigación exploratoria.....	10
1.8.2.Investigación descriptiva.....	10
1.8.3.La muestra, tipo, cálculo y tamaño.....	10
1.8.4.Diseño estadístico para la prueba de hipótesis.....	11
1.9. Método de investigación.....	11
1.9.1.Método de observación.....	11
1.9.2.Método Inductivo.....	11
1.10.Fuentes de investigación.....	11
1.10.1.Fuentes primarias.....	11
1.10.2.Fuentes secundarias.....	11
1.11.Técnicas de investigación.....	12
1.12.Organización, tratamiento y tipo de análisis de la información.....	12

## CAPÍTULO II

<b>2.Comercio Mundial.....</b>	<b>13</b>
2.1. Comercio Intraindustrial.....	13
2.2. Comercio Interindustrial.....	13
2.3. Globalización.....	14
2.3.1.Productividad:.....	14
2.3.2.Competitividad.....	15
2.3.3.Libre comercio.....	15
2.4. Barreras al Comercio Internacional.....	16
2.4.1.Barreras Arancelarias.....	17
2.4.2.Barreras no Arancelarias.....	18
2.4.2.1.Los contingentes.....	18
2.4.2.2.Las barreras técnicas.....	19
2.4.2.3.Las barreras administrativas o burocráticas.....	19
2.4.3.Otras barreras al Comercio Internacional.....	20
2.4.3.1.Cláusulas de salvaguardia.....	20

2.4.3.2. Medidas anti-dumping.....	20
2.5. Organismos e Instituciones Económicas Internacionales.....	20
2.5.1. Banco Mundial (BM).....	21
2.5.2. Fondo Monetario Internacional (FMI).....	22
2.5.3. La Organización Mundial de Comercio (OMC).....	22
2.5.3.1. Antecedentes.....	22
2.5.3.2. ¿Qué es la OMC?.....	23
2.5.3.3. Actividades Principales de la OMC.....	24
2.5.3.4. Principios de la OMC.....	25
2.6. Distintas formas de Integración.....	25
2.6.1. Zona de preferencias arancelarias.....	25
2.6.2. Zona de Libre Comercio.....	26
2.6.3. Unión Aduanera.....	26
2.6.4. Mercado Común.....	26
2.6.5. Unión Económica.....	26
2.6.6. El TLC.....	27
2.7. Unión Europea.....	27
2.8. Tratado de Libre Comercio de América del Norte (NAFTA):.....	27
2.9. APEC (Asia-Pacific Economic Cooperation):.....	27
2.10. Asociación de Naciones del Sudeste Asiático.....	28
2.11. Comunidad Andina.....	28
2.12. Mercosur.....	29
2.13. ALADI.....	29
2.14. Unión de Naciones Suramericanas.....	29
2.15. El ALBA.....	29
2.16. La Organización Mundial de Aduanas (OMA).....	30
2.16.1. Antecedentes.....	30
2.16.2. ¿Qué es la OMA?.....	31
2.16.3. Actividades principales de la OMA.....	31

### CAPÍTULO III

<b>3. Organismos nacionales del comercio.....</b>	<b>33</b>
3.1. Banco Central del Ecuador.....	33
3.2. Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE).....	33
3.2.1. Concepto de Aduana.....	34
3.2.2. Misión Organizacional.....	34

3.2.3. Visión Organizacional.....	34
3.3. Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO).....	35
3.4. Instituto Ecuatoriano de Normalización.....	35
3.5. Servicio de Rentas Internas.....	36
3.6. Comité de Comercio Exterior (COMEX).....	36
3.7. Leyes y reglamentos relacionados.....	37
3.7.1. Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI).....	37
3.7.2. Ley de Régimen Tributario Interno.....	38
3.7.3. Arancel de Importaciones.....	38
3.7.3.1. Capítulos del arancel de mayor importación.....	39
3.7.3.2. Evolución de bienes sujetos a licencias.....	40
3.7.3.3. Evolución arancelaria de la subpartida 8703.90.00.91.....	41
3.8. ¿Qué es importación?.....	44
3.8.1. Importación a consumo.....	45
3.8.2. Procedimiento aduanero de importación a consumo.....	49

## CAPÍTULO IV

<b>4. El sector automotriz en el mundo.....</b>	<b>52</b>
4.1. Principales productores a nivel mundial.....	52
4.2. Principales países andinos productores.....	53
4.2.1. Colombia.....	53
4.2.2. Venezuela.....	53
4.2.3. Perú.....	54
4.2.4. Bolivia.....	54
4.2.5. Ecuador.....	54
4.3. Análisis FODA del Sector Automotriz Ecuatoriano.....	55
4.3.1. Fortalezas.....	55
4.3.2. Oportunidades.....	56
4.3.3. Debilidades.....	56
4.3.4. Amenazas.....	56
4.4. El sector Automotriz en el Ecuador.....	57
4.5. Localización de las empresas ensambladoras de vehículos del Ecuador.....	60
4.6. Importación de vehículos por País.....	61
4.7. Composición de las ventas en el mercado Ecuatoriano.....	62
4.8. Ventas anuales en el mercado Ecuatoriano por tipo de vehículos.....	63
4.9. Importaciones anuales por tipo de vehículos en el mercado ecuatoriano.....	64
4.10. Producción nacional de vehículos.....	65
4.11. Principales marcas del sector.....	66
4.12. Vehículos híbridos y su utilización.....	68

4.12.1.Marcas de híbridos.....	68
4.13.Aspecto socio – económico.....	70
4.14.Asociación de Empresas Automotrices Del Ecuador (AEADE).....	71
4.14.1.Visión.....	72
4.14.2.Misión.....	72
4.14.3.Servicios.....	72
4.15.Muestreo.....	73
4.16.Análisis de los resultados.....	73

## CAPÍTULO V

<b>5.Evaluación económica en la balanza comercial.....</b>	<b>82</b>
5.1. Políticas del comercio exterior en el Ecuador.....	82
5.1.1.Política Comercial.....	82
5.1.2.Política Macroeconómica.....	84
5.1.3.Política Monetaria.....	84
5.1.4.Política Fiscal.....	85
5.1.5.Política Gubernamental.....	85
5.2. Balanza de Pagos.....	86
5.2.1.Estructura de la Balanza de Pagos.....	86
5.2.1.1.Balanza de servicios.....	87
5.2.1.2.Balanza de transferencias y/o balanza corriente.....	88
5.2.1.3.Balanza de capital a largo plazo y/o balanza básica.....	88
5.2.1.4.Balanza comercial.....	88
5.3. Comercio Exterior Ecuatoriano.....	90
5.3.1.Exportaciones.....	94
5.3.2.Importaciones.....	97
5.4. Balanza comercial petrolera.....	100
5.5. Balanza comercial no petrolera.....	100
5.6. Evolución en la importación de la subpartida arancelaria 8703.90.00.91.....	101
5.7. Exportaciones ecuatorianas de la subpartida arancelaria 8703.90.00.91.....	103

## CAPÍTULO VI

<b>6.Conclusiones y recomendaciones.....</b>	<b>104</b>
6.1. Conclusiones.....	104
6.2. Recomendaciones.....	106
BIBLIOGRAFÍA.....	109



## ÍNDICE DE TABLAS

		<b>Página</b>
Tabla N° 1	Capítulos del arancel de mayor importación .....	39
Tabla N° 2	Evolución de bienes sujetos a licencias .....	40
Tabla N° 3	Capítulos con sub-partidas sujetas a licencias de importación.....	41
Tabla N° 4	Actualización del Arancel de Importaciones.....	43
Tabla N° 5	Actualización de las observaciones en la siguiente Subpartida Arancelaria.....	44
Tabla N° 6	Ventas anuales de vehículos en el mercado Ecuatoriano.....	59
Tabla N° 7	Localización de las empresas ensambladoras en Ecuador.....	60
Tabla N° 8	Importaciones de vehículos por país de origen período 2010-2012.....	61
Tabla N° 9	Composición de las ventas en el mercado Ecuatoriano .....	62
Tabla N° 10	Ventas anuales en el mercado Ecuatoriano por tipo de vehículos.....	63
Tabla N° 11	Importaciones anuales por tipo de vehículos en el mercado Ecuatoriano .....	64
Tabla N° 12	Producción nacional de vehículos.....	65
Tabla N° 13	Principales marcas vendidas en el sector automotriz Ecuatoriano.....	66
Tabla N° 14	Ventas de híbridos por marca en el mercado Ecuatoriano.....	69
Tabla N° 15	Tiempo en el mercado ecuatoriano de las marcas de vehículos.....	73
Tabla N° 16	Encuestas-composición de la comercialización de vehículos.....	74
Tabla N° 17	Composición de la comercialización de vehículos.....	74
Tabla N° 18	Encuesta-Unidades de vehículos que comercializa al año.....	75
Tabla N° 19	Encuesta-Marcas que comercializan vehículos híbridos.....	76
Tabla N° 20	Encuesta-las restricciones cuantitativas impuestas por el gobierno incidieron en su nivel de ventas .....	77
Tabla N° 21	Encuesta-porcentaje que representa el total de sus ventas a nivel nacional .....	78
Tabla N° 22	Encuesta-la aplicación de las restricciones cuantitativas a los vehículos ¿En qué porcentaje redujeron sus ventas?.....	79
Tabla N° 23	Encuesta-porcentaje que se incremento el valor de los vehículos por la aplicación de restricciones cuantitativas.....	80
Tabla N° 24	Porcentaje que se incremento el valor de los vehículos por la aplicación de restricciones cuantitativas .....	81
Tabla N° 25	Balanza Comercial Total.....	89
Tabla N° 26	Principales mercados de exportaciones Ecuatorianas 2012.....	91
Tabla N° 27	Importaciones por continente y país año 2012.....	93
Tabla N° 28	Exportaciones ecuatorianas por tipo de bienes.....	95
Tabla N° 29	Importaciones Ecuatorianas de acuerdo a la Clasificación Económica de los Productos por Uso o Destino Económico (CUODE).....	98
Tabla N° 30	Balanza Comercial Petrolera.....	100

Tabla N° 31	Balanza Comercial No Petrolera.....	100
Tabla N° 32	Evolución en la importación de la subpartida arancelaria 8703.90.00.91.....	102

## ÍNDICE DE GRÁFICOS

	<b>Página</b>
Gráfico N° 1 Estructura de las Barreras al Comercio Exterior .....	16
Gráfico N° 2 Ventas anuales de vehículos en el mercado Ecuatoriano.....	60
Gráfico N° 3 Importaciones de vehículos por origen período 2010 - 2012.....	62
Gráfico N° 4 Principales marcas vendidas en el sector automotriz Ecuatoriano.....	67
Gráfico N° 5 Ventas de híbridos por marcas en el mercado Ecuatoriano.....	70
Gráfico N° 6 Tiempo en el mercado Ecuatoriano de las marcas de vehículos.....	74
Gráfico N° 7 Composición de los vehículos que comercializa el Ecuador.....	75
Gráfico N° 8 Unidades de vehículos que comercializa al año.....	76
Gráfico N° 9 Marcas que comercializan vehículos híbridos.....	77
Gráfico N° 10 Las restricciones cuantitativas impuestas por el gobierno incidieron en su nivel de ventas.....	78
Gráfico N° 11 Porcentaje que representa el total de sus ventas a nivel nacional.....	79
Gráfico N° 12 Porcentaje que redujeron las ventas por la aplicación de restricciones cuantitativas.....	80
Gráfico N° 13 Porcentaje que se incremento el valor de los vehículos por la aplicación de restricciones cuantitativas.....	81
Gráfico N° 14 Estructura de la Balanza de Pagos.....	87
Gráfico N° 15 Balanza Comercial Total.....	90
Gráfico N° 16 Principales mercados de exportaciones Ecuatorianas 2012.....	92
Gráfico N° 17 Importaciones por continente y país año 2012.....	94
Gráfico N° 18 Balanza Comercial No Petrolera .....	97
Gráfico N° 19 Importaciones Ecuatorianas.....	99
Gráfico N° 20 Balanza Comercial No Petrolera.....	101
Gráfico N° 21 Importaciones por año de la Subpartida Arancelaria 8703.90.00.91. ....	103

## ÍNDICE DE ANEXOS

	<b>Página</b>
Anexo N° 1	Encuesta aplicada a las empresas comercializadoras de vehículos..... 113
Anexo N° 2	Resolución No. 66..... 116
Anexo N° 3	Impactos por las restricciones al importador..... 131
Anexo N° 4	Efectos de las restricciones cuantitativas al sector automotriz..... 133
Anexo N° 5	Importación de los híbridos cae 84,3%..... 134
Anexo N° 6	Declaración Aduanera Única A..... 135
Anexo N° 7	Declaración Aduanera Única B..... 136
Anexo N° 8	Declaración Aduanera Única C..... 137
Anexo N° 9	Declaración Aduanera Única / Detalle de Vehículos..... 138
Anexo N° 10	Declaración en Aduana del Valor DAV (1)..... 138
Anexo N° 11	Conocimiento de Embarque..... 139
Anexo N° 12	Factura..... 141
Anexo N° 13	Certificado de Origen..... 142
Anexo N° 14	Póliza de Seguro..... 143
Anexo N° 15	Solicitud de licencia para la importación de Vehículos..... 144
Anexo N° 16	Guía de Entrega de Documentos..... 146
Anexo N° 17	Liquidación de Declaración Aduanera Única Electrónica..... 147

## RESUMEN EJECUTIVO

La información obtenida en el presente trabajo, es el desarrollo de una investigación del beneficio que se obtiene en la subpartida arancelaria 8703.90.00.91 por la aplicación de restricciones cuantitativas y cuál ha sido la incidencia económica en la balanza comercial, que se ha presentado en el sector automotriz.

Con la finalidad de facilitar el entendimiento de este trabajo, se realiza un compendio de los organismos internacionales del comercio exterior en los cuales participa Ecuador, como son la Organización Mundial del Comercio, Comunidad Andina y de forma adicional se presenta un análisis completo de las resoluciones tomadas por el Consejo de Comercio Exterior e Inversiones sus objetivos, salvaguardias aplicaciones cuantitativas, y restricciones.

Con la realización de un estudio del sector importador de los vehículos híbridos, se presenta la información completa del mismo, realizando un análisis de la balanza comercial por la aplicación de restricciones cuantitativas en la subpartida arancelaria 8703.90.00.091., los puntos de vista a la situación económica del sector, nos permite conocer la incidencia económica de la aplicación de dichas restricciones.

Proyectando un análisis financiero que posee el sector automotriz ecuatoriano durante los años 2009-2012, de forma adicional realizando la comparación de los saldos deficitarios de la balanza comercial del 2011-2012, se ha tomado en cuenta que el total de las importaciones ecuatorianas de la subpartida arancelaria de nuestro estudio 87.03.90.00.91, obtenemos el impacto económica de las aplicaciones cuantitativas en la balanza comercial.

## **EXECUTIVE SUMMARY**

The information contained in this work is the development of a research of benefit obtained under subheading 8703.90.00.91. by the application of quantitative restrictions and what has been the economic impact on the trade balance, which has been presented in the automotive sector.

In order to facilitate the understanding of this paper, we make a compendium of international agencies of foreign trade which participates in Ecuador, such as the World Trade Organization, the Andean Community and additionally provides a comprehensive analysis of the resolutions taken by the Board of Foreign Trade and Investment objectives, quantitative applications safeguards and restrictions.

With the completion of a study of the import sector of hybrid vehicles, we report the complete information of the same, with an analysis of the trade balance in the application of quantitative restrictions under subheading 8703.90.00.091. the views of the economic situation of the sector, allows us to know the economic impact of the application of such restrictions.

Projecting a financial analysis that has the auto sector Ecuador during the years 2009-2012, in addition to performing the comparison balances the trade balance deficit of 2011-2012, has taken into account that the total imports of Ecuadorian tariff subheading 87.03.90.00.91 our study, we get the economic impact of quantitative applications in the trade balance.

## CAPÍTULO I

### INTRODUCCIÓN

#### 1.1. Planteamiento del problema

##### 1.1.1. Diagnóstico

El sector vehicular tiene un papel vital dentro de la economía de un país. Su desarrollo está ligado al transporte de personas y productos para la generación de diferentes actividades. Asimismo, gracias al propio comercio generado como a todas las actividades relacionadas se generan puestos de trabajo e ingresos monetarios para el país.

“El sector automotor es un importante generador de mano de obra. De acuerdo a cifras obtenidas por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), en el año 2004 el sector generó aproximadamente 77 mil fuentes de empleo directas e indirectas, lo que representa alrededor del 1.6% de la Población Económicamente Activa (PEA) y 7.7% del empleo formal del país. Este número de fuentes de empleo corresponde principalmente a la actividad de comercialización de vehículos”<sup>1</sup>

Desde épocas antiguas uno de los bienes sujetos a gravamen eran los vehículos, la justificación para ello venía dada por el hecho de ser considerado un bien suntuario o de lujo. En la medida que el vehículo se constituyó en un medio de transporte general y no único de la clase alta, la justificación para gravarlo es por un tema medio ambiental y para financiar actividades relacionadas a su uso, como carreteras. El gravamen se puede dar tanto en el momento de su adquisición, como por su uso.

Al mismo tiempo para el sector automotor ecuatoriano ha sido de gran importancia el impacto que ha tenido sobre la demanda las variables ingreso disponible, precios y nivel de inflación en términos generales para el caso de vehículos importados como

---

<sup>1</sup> AEADE: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, [http://www.aeade.net/images/stories/sector\\_en\\_cifras\\_2007.pdf](http://www.aeade.net/images/stories/sector_en_cifras_2007.pdf), Download, 23/11/09.

nacionales. Dependiendo si el vehículo es importado desde el país de la marca, este tendrá un mayor o valor precio respectivamente, por tal razón las personas dedicadas a esta actividad deben de cubrir costos para importar un vehículo al país, lo que produce un encarecimiento en el valor del vehículo.

### **1.1.2. Pronóstico.**

Pese al proteccionismo gubernamental que se ha presentado año tras año, las ensambladoras y los comercializadores disminuirán el equipamiento de los vehículos sin ciertos accesorios tales como aire acondicionado, vidrios eléctricos, las bolsas de aire AIRBAG, etc. Esto a su vez ocasiona que los vehículos sean fabricados con menor seguridad, se estaría retrocediendo en cuanto a seguridad automotriz. Por tal motivo muchos importadores se han inclinado por la nueva tecnología híbrida, es un modelo que no pagaba impuestos por ser un vehículo que apoya a la política energética y la mejora del medio ambiente, pero hace unos años dio marcha atrás y comenzó a cambiar aranceles e incrementar impuestos.

El principal objetivo de la aplicación de restricciones cuantitativas en la subpartida arancelaria 8703.90.00.91 es tratar de bajar la compra de vehículos importados a un 20%, para disminuir la contaminación y mejorar la producción nacional, pero el sector automotor tiene otra visión de la medida, lejos de contribuir al medio ambiente consideran que esta medida está logrando disminuir las importaciones, que esto a su vez a generado una reducción en sus ventas.

### **Control del Pronóstico**

A través de los avances tecnológicos y la innovación en el diseño y equipamiento de los vehículos, las empresas comercializadoras de vehículos importados están renovando las estrategias de comercialización del sector.



Si bien reconocen que la medida de la aplicación de restricciones cuantitativas en la subpartida arancelaria 8703.90.00.91, están perjudicando el volumen de ventas de estos vehículos, también poseen maneras que ayudan a mejorar la situación actual. Considerando que este sector posee una gran variedad de vehículos, que están en capacidad de vender para sustituir aquellos de diversos modelos y marcas logrando mantener los precios y la calidad de los mismos.

## **1.2. Formulación del problema.**

¿Cuál es la principal incidencia económica que ha causado en la Balanza Comercial la aplicación de restricciones cuantitativas en la subpartida arancelaria 8703.90.00.91?

### **1.1.2. Sistematización del Problema.**

El presente estudio tiene por objetivo dar respuesta y aclarar las siguientes inquietudes:

- ¿Cómo se está desarrollando en la actualidad la comercialización de la subpartida arancelaria 8703.90.00.91 en el Ecuador?
- ¿La aplicación de restricciones cuantitativas en la subpartida arancelaria 8703.90.00.91 mejorará el déficit en la Balanza Comercial?
- ¿Se notaría la escasez del 90% de sus modelos en el mercado en la subpartida arancelaria 8703.90.00.91 con la aplicación de restricciones cuantitativas?
- ¿Mediante la aplicación de restricciones cuantitativas en la subpartida arancelaria 8703.90.00.91 se estará contraponiendo a la idea de favorecer el medio ambiente?

### **1.3. Objetivos**

#### **1.3.1. Objetivo general**

Establecer la incidencia económica en la Balanza Comercial por la aplicación de restricciones cuantitativas en la subpartida arancelaria 8703.90.00.91 mediante su comercialización.

#### **1.3.2. Objetivos Específicos**

- Investigar la importación y comercialización de la subpartida arancelaria 8703.90.00.91, con el fin de determinar el impacto que causa las restricciones cuantitativas en la Balanza Comercial.
- Establecer el volumen de ventas de la subpartida arancelaria 8703.90.00.91 a partir de la aplicación de restricciones cuantitativas.
- Identificar si la aplicación de restricciones cuantitativas en la subpartida arancelaria 8703.90.00.91 provocaron variaciones en la Balanza Comercial y en las condiciones del mercado.
- Desarrollar las conclusiones y recomendaciones de acuerdo con el análisis de lo contenido en este trabajo.

### **1.4. Justificación de la Investigación**

#### **1.4.1. Justificación Teórica**

Mediante la aplicación de los distintos conocimientos aprendidos en las aulas universitarias para este trabajo se requerirá el conocimiento práctico y concreto de teorías del Comercio Internacional, igualmente conocer las aplicaciones económicas que el sector de importación de vehículos está expuesto, pese a las distintas variables políticas las importaciones del sector vehicular son una estructura que favorece al desarrollo económico y social del país.

Lo cual incentiva al sector de importaciones en la subpartida arancelaria 8703.90.00.91, determinar alternativas para mejorar los mecanismos de comercialización pese a la aplicación de restricciones cuantitativas, mediante la incidencia económica en la Balanza Comercial; teniendo en cuenta que las comercializadoras son capaces por si mismos de lograr el objetivo de poder encontrar nuevas estrategias de mercado. Por tanto, es imperativo fortalecer la unión del sector para esclarecer y definir procedimientos que faciliten una mayor rentabilidad de productos más baratos o de mayor calidad, que en el país no se producen beneficiando a los consumidores y el medio ambiente.

#### **1.4.2. Justificación Metodológica.**

El cumplimiento de los objetivos propuestos en la investigación, se logrará acudiendo a la utilización de las técnicas de investigación que más se ajusten al tema sujeto de análisis, como la investigación exploratoria mediante las encuestas a las empresas importadoras y comercializadoras de la subpartida arancelaria 8703.90.00.91, entrevistas a personas de organismos estatales y privadas relacionadas con el sistema de importación y comercialización de los mismos, observación indirecta en los procesos de importación de vehículos en la subpartida antes mencionada, el manejo de estadísticas que permita cuantificar el volumen de las importaciones las cuales ayudarán sin duda alguna a describir los problemas presentados, luego de la aplicación de restricciones cuantitativas en la subpartida arancelaria 8703.90.00.91 y lo más importante que permitirá dar una alternativa de solución factible, y de la misma forma facilitará expresar los resultados de la investigación.

#### **1.4.3. Justificación Práctica**

Como ecuatorianos comprometidos con el desarrollo de nuestro país es primordial apoyar de una forma clara y precisa a su crecimiento con el desarrollo de estudios existentes y válidos que sirvan de base para la toma de decisiones de las unidades productivas de nuestra patria.

## **1.5. Marco de Referencia.**

### **1.5.1. Marco Teórico.**

En los últimos años se observa claramente un importante crecimiento del comercio internacional en las importaciones del sector vehicular, esto a su vez el gobierno ha fijado nuevas medidas como la aplicación de restricciones cuantitativas en la subpartida arancelaria 8703.90.00.91, por la incidencia económica que ha causado en la Balanza Comercial.

Pese a la implantación de dicha reforma generó cuestionamientos de diferentes sectores, por lo cual los resultados de la investigación deberán esclarecer si la aplicación de restricciones cuantitativas en la subpartida arancelaria 8703.90.00.91 ha reducido las ventas producto del incremento en las tarifas, tomando en cuenta que esta aplicación provoca efectos colaterales mayores ya sea en términos de mayor desempleo e ineficiencia en el sector o en sectores complementarios al vehicular; además si adicionalmente estas pérdidas pueden ser compensadas con el incremento en la recaudación tributaria producto de la medida, igualmente la reducción de la contaminación ambiental por una menor circulación de vehículos, una disminución de la congestión vehicular o la reducción de los desequilibrios en la balanza comercial.

Para realizar la investigación es importante la revisión y el empleo del material bibliográfico de acuerdo al tema a desarrollar, para lo cual se plantea las siguientes definiciones. El comercio Internacional según el Diccionario de Comercio Exterior “es el intercambio de bienes y servicios de un país con el resto del mundo que ha permitido la globalización y el crecimiento de los mercados”<sup>2</sup>

Los principales obstáculos al comercio exterior son:

---

<sup>2</sup> Diccionario de Comercio Exterior-España200, Pag.88

- Los aranceles “Es un impuesto que un gobierno aplica a ciertos productos importados que podrían estar diseñados para recaudar ingresos para el estado o para proteger la industria nacional”<sup>3</sup>, existen diferentes tipos de aranceles:
- Arancel específico: “son una cantidad fija exigida por cada unidad de un bien importado”<sup>4</sup>
- Arancel Ad-Valorem: “es el gravamen arancelario al que están afectadas las mercancías en el Arancel Aduanero cuya aplicación se la hace tomando en cuenta como basen impositiva el valor”<sup>5</sup>
- Aranceles combinados es una combinación de los aranceles antes mencionados.

## 1.5.2. Marco Conceptual.

### 1.5.2.1. Definición de Términos Conceptuales.

- **Investigación de mercados:** Es un conjunto de procedimientos con que se recaba y se analiza información nueva para ayudar a tomar decisiones.
- **Importación:** Es el ingreso legítimo de bienes y servicios extranjeros al país.
- **Aplicación:** Poner en marcha o ejecución alguna cosa u objeto para conseguir un fin adjudicando un bien u efecto.
- **Servicio:** Cualquier actividad o beneficio, fundamentalmente intangible, que una parte puede ofrecer a otra y que no conlleva propiedad alguna.
- **Empresa:** La empresa es todo ente económico cuyo esfuerzo se orienta a ofrecer bienes o servicios que, al ser vendidos, producirán una rentabilidad.

### 1.5.2.2. Definición de Términos Operacionales.

- **Impuestos:** Además de los aranceles existen otros tipos de impuestos a la importación para una serie de productos, “el objetivo de estos impuestos es la

---

<sup>3</sup> ¿Cómo hacer importaciones?, ESTRADA, Luis. Pag.131.

<sup>4</sup> ¿Cómo hacer importaciones?, ESTRADA, Luis. Pag.132.

<sup>5</sup> ¿Cómo hacer importaciones?, ESTRADA, Luis. Pag.132.

protección por parte del gobierno del país importador de un sector que en condiciones de libre mercado no sería competitivo”.<sup>6</sup>

- **Aranceles:** “impuesto a satisfacer para poder trasladar una mercancía de un país a otro, recogidas en las tablas arancelarias de cada país, las tarifas aduaneras suponen un obstáculo a la importación de bienes extranjeros, con ánimo de proteger la economía nacional”<sup>7</sup>
- **Preferencias Arancelarias:** Reducción o eliminación de los impuestos de importación, concedida por un país a otro en el marco de un acuerdo.

### **1.5.3. Marco Temporal /Espacial.**

El presente estudio se lo realizará en el Ecuador, ya que la subpartida arancelaria de nuestro estudio es decir 8703.90.00.91 se comercializa a nivel nacional, lo cual se ejecutará durante el periodo 2012-2013.

## **1.6. Hipótesis.**

### **1.6.1. Hipótesis o Idea a Defender.**

Incidencia económica en la Balanza Comercial por la aplicación de restricciones cuantitativas en la subpartida arancelaria 8703.90.00.91, para de esta manera desarrollar la actividad económica y comercial del país.

---

<sup>6</sup> Diccionario de Comercio Exterior-España200, Pag.241

<sup>7</sup> Diccionario de Comercio Exterior-España200, Pag.41

## **1.6.2. Variables e indicadores.**

### **1.6.2.1. Variables:**

#### **1.6.2.1.1. Variable independiente.**

Incidencia económica en la Balanza Comercial por la aplicación de restricciones cuantitativas en la subpartida arancelaria 8703.90.00.91.

#### **1.6.2.1.2. Variable dependiente.**

- Balanza Comercial
- Rentabilidad
- Productividad
- Competitividad

### **1.6.2.2. Indicador:**

- Volumen de Importación
- Producción

## **1.7. Metodología.**

### **1.7.1. Unidad de análisis o de estudio.**

En esta investigación se realizará un análisis de la incidencia económica en la Balanza Comercial por la aplicación de restricciones cuantitativas en la subpartida arancelaria 8703.90.00.91.

### **1.7.2. Población de estudio y sus características.**

Los problemas que existen en el mercado nacional, por la incidencia económica en la Balanza Comercial por la aplicación de restricciones cuantitativas en la subpartida arancelaria 8703.90.00.91, para lo cual es necesario investigar cuáles son las causas de esta medida de protección, para analizarlas y enfatizar las ventajas que tiene dicha ejecución para así poder impulsar el desarrollo económico del país.

### **1.8. Tipo de investigación.**

#### **1.8.1. Investigación exploratoria.**

La dificultad de encontrar un análisis de la incidencia económica en la Balanza Comercial por la aplicación de restricciones cuantitativas en la subpartida arancelaria 8703.90.00.91, si se ha convertido en una debilidad para la industria nacional, lo cual nos permite brindar una herramienta importante que pueda mejorar y contribuir con el desarrollo del comercio.

#### **1.8.2. Investigación descriptiva.**

La aplicación de esta investigación está dirigida a la identificación de variables y características de problemas, busca la comprensión de los distintos comportamientos económicos, políticos y técnicos que ha generado la aplicación de restricciones cuantitativas en la subpartida arancelaria 8703.90.00.91.

#### **1.8.3. La muestra, tipo, cálculo y tamaño.**

$$n = \frac{Z^2 NPQ}{E^2(N - 1) + (Z^2 PQ)}$$



#### **1.8.4. Diseño estadístico para la prueba de hipótesis.**

Se aplicará métodos estadísticos e investigativos para determinar la incidencia económica en la Balanza Comercial por la aplicación de restricciones cuantitativas en la subpartida arancelaria 8703.90.00.91.

#### **1.9. Método de investigación.**

##### **1.9.1. Método de observación.**

Mediante este método equipararemos cada una de las características tanto cuantitativas como cualitativas existentes en el objeto de estudio.

##### **1.9.2. Método Inductivo**

Mediante este método podremos determinar si la incidencia económica en la Balanza Comercial por la aplicación de restricciones cuantitativas en la subpartida arancelaria 8703.90.00.91 es una de las características tanto cuantitativo existente en el objeto de estudio.

#### **1.10. Fuentes de investigación.**

##### **1.10.1. Fuentes Primarias**

- Encuestas
- Observación

##### **1.10.2. Fuentes Secundarias**

- Internet

- Tesis
- Textos
- Prensa
- Resoluciones, decisiones, y Acuerdos del tema expuesto.

### **1.11. Técnicas de investigación.**

- Encuestas: Permitiendo determinar los beneficios económicos de tener del incremento de los impuestos en las importaciones en el sector automotriz.
- Análisis de la investigación del incremento de impuestos a las empresas automotrices: para determinar cuáles son las medidas que han tomado de acuerdo a esta política de proteccionismo económico.
- Consultas a los Departamentos de Comercio Exterior: para así reflejar los cambios en los aranceles e impuestos que tiene el Ecuador para las importaciones en el sector automotriz, para determinar si este tipo de medidas, en particular permite disminuir o atenuar la pobreza en el país.

### **1.12. Organización, tratamiento y tipo de análisis de la información.**

La información obtenida en la tesis, se la utilizará para tener un mayor conocimiento que el Sector Automotriz está compuesto por varias partes principalmente por los sub sectores: importadores, empresas ensambladoras, firmas de auto partes y distribuidores.

Es importante tomar en cuenta que un análisis más detallado de este sector no se contendría sólo a la venta de vehículos nuevos, sino además a la actividad de los talleres, venta de llantas, lubricantes, accesorios y otros negocios relacionados como: seguros, venta de combustibles, entre otros. Por tal razón debemos de tomar en cuenta que al incrementar los impuestos a las importaciones del sector automotriz no solo afectará ha un solo sector, porque esta inmerso muchas actividades dentro de las importaciones de vehículos.

## CAPÍTULO II

### 2. Comercio Mundial

“El comercio mundial o internacional es el intercambio de bienes y servicios a través de las fronteras y territorios”<sup>8</sup>, a lo largo de la historia el comercio ha sido de gran importancia económica, social y política. La industrialización, el avance en los transportes, la globalización y las empresas multinacionales han tenido un gran peso en el crecimiento de este comercio. Podemos decir que el comercio internacional tiene dos características claras: los países industriales son los grandes exportadores mundiales y el grueso del comercio mundial tiene su lugar en el propio seno de estos países.

Además el comercio internacional, al igual que otras disciplinas, ha sido clasificado de diversas formas, para poder distinguir distintos tipos de comercio según el tipo de bienes con que se comercializa, entre ellos son:

#### 2.1. Comercio Intraindustrial

El comercio intraindustrial permite la creación de economías de escala y la diferenciación de los productos, es decir se comercializa con bienes similares porque las diferentes empresas producen productos no idénticos aunque satisfagan la misma necesidad y al producir más cantidad de productos consiguen una reducción mayor de costes.

#### 2.2. Comercio Interindustrial

El comercio interindustrial crea ventajas comparativas es decir la productividad relativa es mayor en los productos exportados que en los importados.

---

<sup>8</sup> [http://es.wikipedia.org/wiki/Comercio\\_internacional](http://es.wikipedia.org/wiki/Comercio_internacional)

Es por ello que poco a poco el comercio mundial o internacional empezó a verse como un elemento básico para el crecimiento de las empresas y de las economías en general, las principales razones del crecimiento del comercio son las siguientes:

- El intercambio internacional el cual genera beneficios sobre la producción, el consumo y la competencia.
- Compromiso por parte de los estados para ir reduciendo poco a poco las barreras al comercio.
- Las necesidades de las empresas multinacionales.
- Evolución de los medios de transportes.
- Mejora de las comunicaciones.

### **2.3. Globalización**

La globalización son aquellas operaciones realizadas por empresas y gobiernos para incrementar su participación en los mercados internacionales a través de la apertura de sus fronteras, la eliminación de sus barreras arancelarias y las alianzas corporativas o nacionales, su acción consiste principalmente en lograr una penetración mundial de capitales, lo cual ha permitido que la economía mundial moderna de paso a espacios de integración activa que intensifiquen la vida económica mundial; es decir que se trata de un concepto únicamente político, económico o social. Es un fenómeno complejo de alcance global, con un componente económico esencial, que ha tenido un impacto considerable sobre el funcionamiento de los mercados nacionales, así como de las relaciones comerciales internacionales.

Los elementos ideológicos que se apoyan al proceso de globalización económica y que le sirven de justificación a su expansión son:

**2.3.1. Productividad:** Es un indicador que refleja la relación entre los recursos utilizados y los productos obtenidos, en realidad la productividad debe ser definida como el indicador de eficiencia; lo cual permite a las empresas aprovecharse de las

economías de escala al disminuir los costes medios con el aumento de la cantidad producida para satisfacer un mercado más amplio aumentando la rentabilidad.

**2.3.2. Competitividad:** Es un entorno global los países y sus organizaciones se especializan en producir bienes y servicios sobre los que tienen mayor ventaja comparativa, los cuales sean capaces de producir a un coste significativamente menor que sus competidores, para alcanzar sostener una determinada posición en el entorno socioeconómico.

**2.3.3. Libre comercio:** Es la libertad de comercializar con países del resto del mundo, por la reducción de las barreras arancelarias y las restricciones comerciales con el objetivo de facilitar el comercio entre los distintos países del mundo, además la libertad de producción y de comercio crea la competencia y las relaciones económicas se equilibran por la ley de la oferta y la demanda fijando por sí mismas el justo precio.

Por consiguiente la globalización ofrece nuevos retos competitivos a naciones y empresas, además de oportunidades que las empresas y las economías nacionales deben ser capaces de aprovechar y permitir crear economías de escala, dar salida al excedente de producción y ser más competitivas.

Las consecuencias de la globalización en las empresas son:

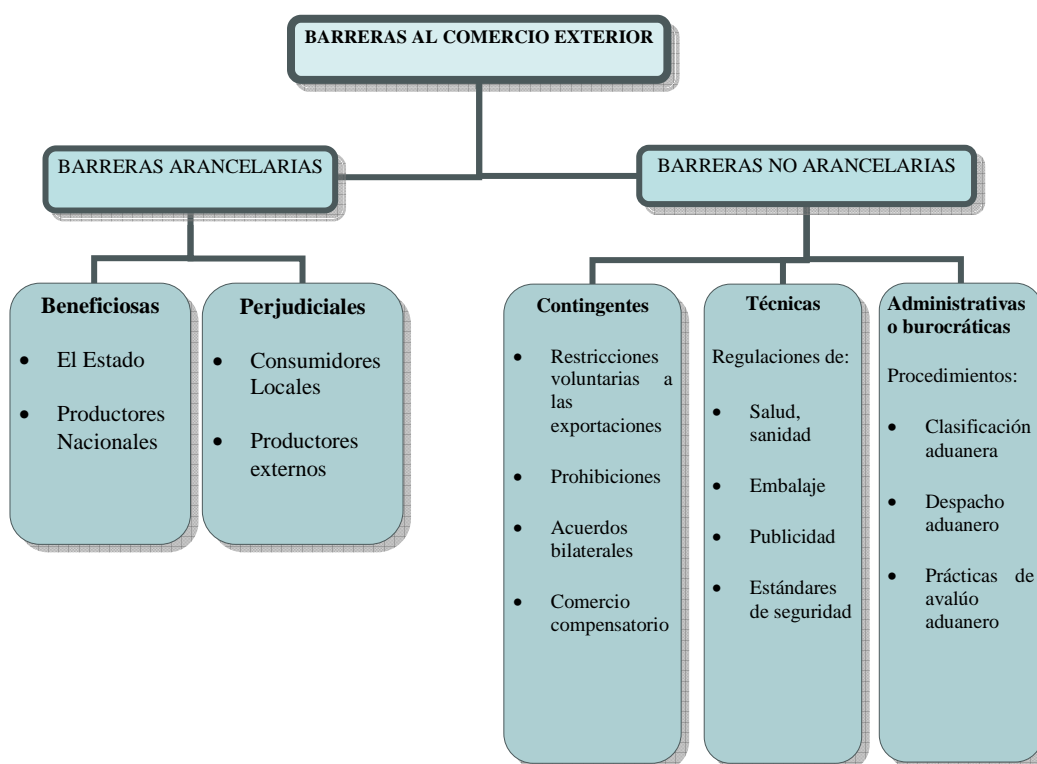
- La apertura de nuevos mercados para la distribución de productos y servicios.
- La disposición de mercados mucho más amplios de proveedores y materias primas.

En el entorno económico de las empresas la globalización obtiene ventajas muy significativas que se ha visto reflejado principalmente en tres factores: La disminución de la distancia económica, la segmentación internacional de la producción y los súbitos traslados de dinero.

## 2.4. Barreras al Comercio Internacional

“En la práctica del comercio internacional, existen algunos factores y medidas que impiden el libre comercio; para frenar la entrada de productos muy competitivos los cuales causarían problemas a los productos nacionales, por lo cual se establecen decisiones por los distintos gobiernos implementando barreras comerciales que dificultan la entrada de productos de otros países”<sup>9</sup>. Las barreras al comercio internacional pueden ser clasificadas principalmente como:

**Gráfico N° 1**  
**Estructura de las Barreras al Comercio Exterior**



**Fuente:** Comercio y Marketing Internacional, Cuarta Edición.

**Elaborado Por:** Silvia Carranza

La existencia de este tipo de factores obedece a muchas situaciones particulares de los países: protección de sus sectores productivos, cierre de su economía al exterior, razones políticas, etc. De cualquier manera, ante un mundo en globalización que va en

<sup>9</sup> <http://aulacomerciointernacional.blogspot.com/2011/08/las-barreras-al-comercio-internacional.html>

camino hacia un mercado mundial, las barreras del comercio exterior parecen estar cada vez más fuera de lugar. Algunas todavía tiene una pequeña justificación, pero otras obedecen mas a falta de visión del beneficio que puede traer una liberalización del comercio.

El hecho de que se celebren cada vez más tratados de libre comercio habla de que poco a poco, se está tendiendo a dejar que la mano invisible de la economía, en este caso del comercio internacional, tome las riendas del engranaje económico mundial para que el más capaz, eficaz y competitivo sobreviva en este mundo económico.

Expliquemos un poco cada una de estas Barreras del Comercio Internacional:

#### **2.4.1. Barreras Arancelarias**

Las barreras arancelarias o barreras impositivas son impuestos que se convierten en un obstáculo para la importación, consisten en el establecimiento de una tasa o tarifa aduanera que grava la entrada en un país de una mercancía extranjera, provocando así una subida en el precio de venta interior del producto importado, con el fin de proteger la producción local en determinados sectores. El nivel de impuestos puede ser distinto dependiendo de cual sea el país de origen del producto y según los acuerdos internacionales que tenga firmado el gobierno importador.

Las barreras arancelarias derivan resultados beneficiosos para el estado, es decir se beneficiara por los ingresos adicionales cada vez que se produce una importación de una mercancía sujeta a la aplicación del arancel, de igual forma los productores nacionales competirán con las condiciones de mercado a su favor, dado que ya no se ven obligados a tomar como referencia el precio mundial, sino a su vez le agregaran al precio mundial más el arancel. Además de estos resultados positivos también genera a su vez efectos perjudiciales tanto para los consumidores locales es decir, van a verse obligados a consumir productos locales poco competitivos, como también los productores externos que notarán como sus productos se vuelven menos competitivos y disminuyen sus posibilidades de generar un negocio en los mercados internacionales.

## **2.4.2. Barreras no Arancelarias**

Las barreras no arancelarias o barreras no impositivas son requisitos que se imponen para la entrada de los distintos productos que no son de carácter económico, cada vez existen más y es la única manera de proteger los productos nacionales siguiendo los principios de libre competencia que conlleva la globalización y que se determinan en los distintos acuerdos entre países.

Las barreras no arancelarias pueden ser de dos tipos: directas cuando afectan al producto importado, dificultando de alguna manera su entrada al país; e indirectas cuando son medidas básicamente que protegen a las industrias nacionales.

### **2.4.2.1. Los contingentes**

Las cuotas o contingentes son barreras cuantitativas, restricciones o límites a la cantidad y valor de las importaciones o exportaciones de diversas mercancías, durante un periodo determinado de tiempo, administradas selectivamente o bilateralmente, con el objetivo de defender su industria nacional. En algunos países frente a estas barreras existe la posibilidad de solicitar una provisión de licencia.

Existen otras barreras cuantitativas como:

- Las prohibiciones, restricciones.
- Los acuerdos bilaterales
- El comercio compensatorio

Cabe señalar que durante los últimos años en el Ecuador han sido especialmente comunes las restricciones cuantitativas en algunos sectores. El motivo de la preocupación, según las fuentes consultadas, son “las restricciones a las importaciones adoptadas por el Gobierno y los efectos que estas medidas oficiales generan en importadores y comercializadores de vehículos, electrodomésticos, licores y ropa,



principalmente en el sector de vehículos, por ejemplo, los temores se sustentan con cifras, entre enero y agosto de este año, las ventas cayeron un 9,6% frente al mismo período del año anterior. Esto según representantes del sector, ocurre por la fijación de cupos para las empresas automotrices que fue decretada por el Gobierno”<sup>10</sup>.

#### **2.4.2.2. Las barreras técnicas**

Son aquellos requisitos técnicos a los productos importados, los cuales dificultan la entrada de los productos en estos países, los gobiernos pueden exigir a las importaciones el cumplimiento de determinados requisitos técnicos estos son relacionados con seguridad, salud, calidad del producto, etc. Son disposiciones declaradas garantía de calidad de los productos, en muchas ocasiones, fundamentando a las preocupaciones bien vistas por la opinión pública, como la defensa de los consumidores, la salud pública y el medioambiente.

Entre las barreras técnicas al comercio internacional son:

- Regulaciones de salud, sanidad y estándares de calidad.
- Estándares y regulaciones de seguridad y de industria.
- Regulaciones de embalaje y etiqueta, incluyendo marcas de fábrica.

#### **2.4.2.3. Las barreras administrativas o burocráticas**

Las barreras administrativas son muchas, estas son impuestas por un país con la finalidad de dificultar la libre entrada en su territorio de mercancías procedentes del resto del mundo. Hay organismos mundiales interesados en el desarrollo y expansión del comercio internacional como el FMI, GATT, entre otros que intentan reducir este tipo de restricciones; entre las barreras más utilizadas son las siguientes:

---

<sup>10</sup> [http://www.revistalideres.ec/informe-semanal/restriccion\\_importaciones-Ecuador-comercio-empresa\\_0\\_788321166.html](http://www.revistalideres.ec/informe-semanal/restriccion_importaciones-Ecuador-comercio-empresa_0_788321166.html)

- Procedimientos de clasificación aduanera
- Procedimientos de despacho aduanero
- Prácticas de avalúo aduanero

### **2.4.3. Otras barreras al Comercio Internacional**

#### **2.4.3.1. Cláusulas de Salvaguardia**

“Son medidas de defensa comercial que favorecen el establecimiento de barreras proteccionistas”<sup>11</sup>. Se establecieron en el sistema legal del Sistema Multilateral de Comercio y permiten que los distintos países se amparen en ellas para limitar las importaciones a sus mercados.

#### **2.4.3.2. Medidas anti-dumping**

La aplicación de un derecho de importación adicional a un determinado producto, para intentar que ese producto se acerque a su precio medio o para evitar el mal que pueda causar la importación en ese sector, se trata de una sobretasa.

“Si una empresa exporta un producto a un precio inferior al que aplica normalmente en el mercado de su propio país, se dice que hace dumping”<sup>12</sup>. Este tipo de prácticas son las que la Organización Mundial del Comercio apremia para que el intercambio internacional se produzca de la más clara y mejor manera posible.

### **2.5. Organismos e Instituciones Económicas Internacionales**

Los organismos e instituciones internacionales son sistemas diseñados para lograr metas y objetivos de carácter y espectro internacional. La globalización tiene factores positivos y negativos, de los cuales se crean tensiones entre países debido a las desigualdades comerciales, por esto a su vez es más esencial la existencia de organismos a nivel internacional que nos ayuden a regular las situaciones.

---

<sup>11</sup> Diccionario de Comercio Internacional-Cristóbal Osorio Arcila, Pag.76

<sup>12</sup> [http://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/adp\\_s/adp\\_s.htm](http://www.wto.org/spanish/tratop_s/adp_s/adp_s.htm)

Una institución económica internacional es una organización establecida por el acuerdo de un grupo de estados, se rige por el derecho público internacional, que tiene personalidad jurídica propia y es totalmente independiente a la hora de funcionar; su principal objetivo es el desarrollo económico y la lucha contra la pobreza.

Los principales organismos e instituciones económicas internacionales son:

### **2.5.1. Banco Mundial (BM)**

El Banco Mundial (WB World Bank) es uno de los organismos especializados de las Naciones Unidas, que se define como una fuente de asistencia financiera y técnica para los llamados países en desarrollo, “su denominación original fue BIRD (Banco Internacional de Reconstrucción y Desarrollo) y se constituyó en 1944 con prácticamente todos los países del mundo que asistieron a la conferencia”.<sup>13</sup> Su objetivo principal es reducir la pobreza mediante préstamos de bajo interés, créditos sin intereses a nivel bancario y apoyos económicos a las naciones en desarrollo, está integrado por 186 países miembros.

Con el transcurso del tiempo ha ido incorporando nuevas instituciones para adaptarse a los cambios:

- 1956. Corporación Financiera Internacional (CFI)
- 1966. El Centro Internacional de Arreglo de Diferencias Relativas a Inversiones (CIADI)
- 1960. Asociación Internacional de Fomento (AIF)
- 1988. Organización Multilateral de Inversiones (OMGI)

---

<sup>13</sup><http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/BANCOMUNDIAL/QUIENESSOMOS/0,,contentMDK:20143048~menuPK:2450131~pagePK:64057863~piPK:242674~theSitePK:263702,00.html>

### **2.5.2. Fondo Monetario Internacional (FMI)**

El Fondo Monetario Internacional (FMI) fue fundado en 1945 es un conjunto de reglas que regulan los intercambios entre los diferentes tipos de monedas de los distintos países, “es administrado por 188 países miembros a los cuales les rinde cuentas”<sup>14</sup>, los principales objetivos son:

- Fomentar la cooperación monetaria internacional.
- Facilitar la expansión y el crecimiento equilibrado del comercio internacional.
- Fomentar la estabilidad cambiaria.
- Coadyuvar a establecer un sistema multilateral de pagos.
- Poner a disposición de los países miembros con dificultades de balanza de pagos (con las garantías adecuadas) los recursos de la institución.

### **2.5.3. La Organización Mundial de Comercio (OMC).**

#### **2.5.3.1. Antecedentes.**

Si bien el Comercio Internacional ha sido favorable para el desarrollo de muchas naciones, el sistema capitalista, no ha sido del todo equitativo en el ámbito económico internacional, por lo que los participantes en este intercambio de bienes y servicios se han visto en la necesidad de crear una serie de organismos y proponer un conjunto de normas y reglamentaciones que se ocupen de regular y nivelar tales desigualdades.

El GATT (General Agreement on Tariffs and Trade) es un organismo internacional que se firmó en 1948 un grupo de países acordaron un conjunto de normas comerciales y concesiones arancelarias. Los aranceles se redujeron continuamente desde 1950 lo que ayudó al crecimiento del comercio mundial que era mayor que el aumento de la producción. Se creó como una institución provisión que duró 50 años.

---

<sup>14</sup><http://www.imf.org/external/np/exr/facts/spa/glances.htm>

“La secretaría general del GATT con sede en Ginebra, convocó una serie de rondas de negociaciones que permitieron acuerdos plurilaterales, no era obligatoria la participación, pero permitieron importantes reducciones arancelarias. Tras la caída del sistema soviético en los años 80, la Ronda de Uruguay permitió el incremento de miembros del GATT; fue un reconocimiento que el sistema multilateral de comercio ayuda al desarrollo a la reforma política y comercial, como resultado principal de la Ronda de Uruguay de Negociaciones Comerciales Multilaterales fue creada la Organización Mundial del Comercio (OMC), que inició en septiembre de 1986 en Punta del Este de Uruguay y se dieron por terminadas legalmente en la Reunión Ministerial celebrada en abril de 1994 en Marrakech (Marruecos).”<sup>15</sup>

La OMC inició sus operaciones el 1 de enero de 1995, en esta fecha el GATT dejó de ser institución y pasó a formar parte de la Organización Mundial del Comercio, está integrada por más de 150 miembros, que representan más del 90% del comercio mundial, más de 30 países están negociando su adhesión a la organización.

“A finales de julio de 1995 el Consejo General reunido en Ginebra aprobaba por unanimidad la adhesión del Ecuador como primer miembro de la flamante OMC; sin embargo no fue sino hasta el 21 de diciembre de 1995 cuando el Congreso del Ecuador aprobó el Protocolo de Adhesión de miembros oficiales del principal foro de comercio mundial”.<sup>16</sup>

### **2.5.3.2. ¿Qué es la OMC?**

La Organización Mundial del Comercio es el único organismo internacional que se ocupa de las normas que rigen el comercio internacional entre los países. Es la base donde descansan los acuerdos de la OMC, que han sido negociados y firmados por la mayoría de los países que participan en el comercio mundial y ratificados por sus respectivos parlamentos.

---

<sup>15</sup>[http://www.wto.org/spanish/thewto\\_s/secret\\_s/intro\\_s.htm](http://www.wto.org/spanish/thewto_s/secret_s/intro_s.htm)

<sup>16</sup>[http://www.comercioexterior.ub.edu/fpais/ecuador/politica\\_comercial\\_del\\_ecuador.htm](http://www.comercioexterior.ub.edu/fpais/ecuador/politica_comercial_del_ecuador.htm)

“El objetivo de la OMC es ayudar a los productores de bienes y servicios, los exportadores e importadores a llevar adelante sus actividades, permitiendo así que las corrientes comerciales circulen con la máxima facilidad, previsibilidad y libertad posible”<sup>17</sup>. Además el entorno económico mundial se vuelve más próspero, tranquilo y fiable. En la OMC las decisiones suelen adoptarse por aprobación de todos los países miembros para después ser ratificadas por los respectivos parlamentos, permitiendo así que las relaciones comerciales tengan una reducción de obstáculos al comercio, eliminando de igual manera todo tipo de barreras que se interponen entre los pueblos y las naciones.

Los pilares fundamentales de la OMC son:

- Conferencias Ministeriales: Este es el órgano de adaptación de decisiones más importantes de la OMC, que se reúne una vez cada año.
- Conferencia General, es el órgano de adopción de decisiones más importantes en la actividad diaria.

### **2.5.3.3. Actividades Principales de la OMC**

Las principales actividades desarrolladas en el ámbito de la Organización Mundial del Comercio son:

- La negociación de la reducción o eliminación de los obstáculos al comercio y acuerdos sobre las normas por las que se rige el comercio internacional.
- La administración y vigilancia de la aplicación de las normas acordadas de la OMC que regulan el comercio de mercancías y de servicios, los aspectos de los derechos de propiedad intelectual relacionados con el comercio.
- La vigilancia y examen de las políticas comerciales de sus Miembros y el logro de la transparencia en los acuerdos comerciales regionales y bilaterales

---

<sup>17</sup> [http://www.wto.org/spanish/thewto\\_s/whatis\\_s/whatis\\_s.htm](http://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/whatis_s.htm)

- La solución de diferencias entre los miembros sobre la interpretación y aplicación de los Acuerdos.
- El fortalecimiento de la capacidad de los funcionarios públicos de los países en desarrollo en contenidos relacionados con el comercio internacional.
- La realización de estudios económicos, difusión de datos comerciales en apoyo de las demás actividades principales de la OMC.
- La explicación y trasmisión al público de información sobre la OMC, su misión y sus actividades.

#### 2.5.3.4. Principios de la OMC

Los 5 principios de la OMC no sólo son gravitantes para entender su funcionamiento sino que son la base legal para los acuerdos de los Estados miembros, y configuran a su vez el conjunto de normas.

- **No discriminatorio:** Un país que comercialice en el ámbito internacional deberá tratar a todos los demás actores por igual.
- **Más libre:** Mediante negociaciones deben reducirse los obstáculos.
- **Previsible:** En el ámbito de las relaciones comerciales será de mutua confianza de acuerdo a la transparencia de los acuerdos.
- **Más competitivo:** Se desalientan las prácticas “desleales”, se realiza negociaciones para evitar procedimientos que impidan una competencia “sana” como las subvenciones a la exportación y el dumping de productos.
- **Ayudar a los países menos adelantados:** Brindando más tiempo para adaptarse, una mayor flexibilidad y privilegios especiales.

## 2.6. Distintas formas de Integración

**2.6.1. Zona de preferencias arancelarias:** Es considerado como un bloque comercial que otorga acceso preferencial a determinado producto de determinados países, llevándose a cabo mediante una reducción de tarifas, pero no las elimina totalmente,

esta zona preferencial de comercio se establece mediante un tratado de comercio y es la modalidad más débil de integración económica.

**2.6.2. Zona de Libre Comercio:** Se determina como un área de un país donde las barreras comerciales como por ejemplo los aranceles se eliminan de ciertos productos facilitando la circulación de mercancías entre los países firmantes en el área de libre comercio, reduciendo los trámites burocráticos con la esperanza de atraer inversiones extranjeras, por ejemplo la Comunidad Andina.

**2.6.3. Unión Aduanera:** Esta forma de integración es similar a la Zona de Libre Comercio que además establecen una política comercial común entre los estados que no son miembros, sin embargo en algunos casos los países tienen derecho de aplicar un sistema de cuotas de importación único debido a que su propósito principal es incrementar la eficiencia económica y la unión entre los participantes sino existe una tarifa única, cada estado tendría una política exterior diferente y se verán obligados las autoridades aduaneras a realizar revisiones fronterizas entre los países participantes.

**2.6.4. Mercado Común:** Esta forma de integración liberaliza los intercambios comerciales entre los países miembros también supone a su vez libertad de movimiento de los factores de producción, por ejemplo la Unión Europea.

**2.6.5. Unión Económica:** Además de considerarse como un mercado común también ayuda a la armonización de las políticas económicas de los distintos estados miembros con un carácter obligatorio por un ente supranacional y una política económica armonizada, tienen un mercado en común y una sola moneda, respetando las cuatro libertades, que son: circulación de mercancías, servicios, personas y capitales.

Dentro de las formas de integración tenemos:



**2.6.6. El TLC:** El Tratado de Libre Comercio es un acuerdo comercial regional o bilateral para ampliar el mercado de bienes y servicios entre los países participantes. Básicamente consiste en la eliminación o rebaja sustancial de los aranceles para los bienes entre las partes.

**2.7. Unión Europea:** “La Unión Europea es una comunidad política de Derecho constituida en régimen de organización internacional”<sup>18</sup>, nacida para propiciar y acoger la integración y gobernanza en común de los estados de Europa. Está compuesta por veintisiete estados europeos.

**2.8. Tratado de Libre Comercio de América del Norte (NAFTA):** “El Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN) sus siglas en inglés (North American Free Trade Agreement)”<sup>19</sup>, es un acuerdo firmado por los gobiernos de Canadá, México y Estados Unidos, creando un bloque comercial trilateral en América del Norte. El acuerdo entró en vigor el 1 de enero de 1994, es responsable de la Administración de las disposiciones y solución de controversias sobre el TLCAN.

**2.9. APEC (Asia-Pacific Economic Cooperation):** La región Asia-Pacífico se destaca por su dinamismo y por su crecimiento económico, fue creado en 1989 en respuesta a la creciente interdependencia entre las economías de la región Asia-Pacífico, actualmente tiene 21 miembros. Se trata de un foro que busca facilitar la cooperación entre las economías de sus miembros para lograr un intercambio libre y abierto de flujos de comercio e inversión y promover un desarrollo sostenido y equitativo en la región.

Los objetivos principales de la APEC son:

---

<sup>18</sup> [http://europa.eu/about-eu/index\\_es.htm](http://europa.eu/about-eu/index_es.htm)

<sup>19</sup> <http://translate.google.com.ec/translate?hl=es&sl=en&u=http://www.nafta-sec-alena.org/&prev=/search%3Fq%3Dnafta%26hl%3Des%26biw%3D1024%26bih%3D451%26prmd%3Dilmvnsa&sa=X&ei=vtN8UNTFBciw0QHJmoGgCQ&ved=0CCIQ7gEwAA>

- Sostener el crecimiento y desarrollo de la región, a la vez que de la economía mundial.
- Reforzar las ganancias de la región, estimulando así el flujo de bienes, servicios, capital y tecnología.
- Fortalecer un sistema multilateral abierto por el interés de la región y de la economía mundial.
- Reducir las barreras al comercio entre los participantes.
- Fomentar la cooperación económica entre sus países miembros.

**2.10. Asociación de Naciones del Sudeste Asiático:** “La Asociación de Naciones del Sudeste Asiático (ANSA) en inglés: (Association of Southeast Asian Nations - ASEAN) es un grupo regional de cooperación de largo plazo integrado por diez estados, cuyo objetivo es promover una activa colaboración y mutua asistencia, fue creada el 8 de agosto de 1967”<sup>20</sup>.

Uno de los principales proyectos que se encuentran ahora bajo este acuerdo de colaboración, es la creación de un Área de Libre Comercio en entre sus miembros, conocida como AFTA.

Se trata, por tanto, de un esquema de liberalización comercial enmarcado en un amplio proceso multidimensional de cooperación regional de largo plazo, complementado por otras iniciativas de integración regional, tanto económicas como políticas.

**2.11. Comunidad Andina:** Es un organismo regional de cuatro países que tienen un objetivo común alcanzar un desarrollo integral, más equilibrado y autónomo, mediante la integración andina, sudamericana y latinoamericana. “El proceso andino de integración se inició con la suscripción del Acuerdo de Cartagena el 26 de mayo de 1969. Está constituida por Bolivia, Colombia, Ecuador y Perú.”<sup>21</sup>

---

<sup>20</sup> <http://www.aseansec.org/>

<sup>21</sup> <http://www.comunidadandina.org/index.aspx>

**2.12. Mercosur:** Es una unión subregional integrada por Argentina, Brasil, Paraguay, Uruguay, tiene como países asociados a Bolivia, Chile, Colombia, Perú, Ecuador y México. La libre circulación de bienes, servicios y factores productivos entre países, el establecimiento de un arancel externo común y la adopción de una política comercial común, la coordinación de políticas macroeconómicas y sectoriales entre los Estados buscan fortalecer el proceso de integración.

**2.13. ALADI:** La Asociación Latino de Integración es un organismo internacional de ámbito regional, “actualmente cuenta con 14 estados miembros, fue creado el 12 de agosto de 1980 por el Tratado de Montevideo, en sustitución de la Asociación Latinoamericana de Libre Comercio.”<sup>22</sup>

**2.14. Unión de Naciones Suramericanas:** Es un organismo de ámbito regional que tiene como objetivos construir una identidad y ciudadanía sudamericanas, al igual que desarrollar un espacio regional integrado, está formada por doce estados de Suramérica, con la ratificación parlamentaria de Uruguay, que se sumó a las de Argentina, Perú, Chile, Venezuela, Ecuador, Guayana, Surinam y Bolivia.

### **2.15. El ALBA**

“Es considerada una Alternativa Bolivariana para América Latina y el Caribe siendo una propuesta para la integración latinoamericana y la negociación de bloques subregionales, para alcanzar una calidad de vida para los pueblos, erradique la pobreza y corrija las desigualdades sociales, concretándose con la colaboración y complementación política, social y económica entre países de esta región”.<sup>23</sup>

El ALBA también comprende conceptos como:

---

<sup>22</sup> [http://www.aladi.org/nsfaladi/arquitec.nsf/VSITIOWEB/quienes\\_somos](http://www.aladi.org/nsfaladi/arquitec.nsf/VSITIOWEB/quienes_somos)

<sup>23</sup> [http://www.alianzabolivariana.org/que\\_es\\_el\\_alba.php#ancla1](http://www.alianzabolivariana.org/que_es_el_alba.php#ancla1)

- Integración tecnológica-productiva
- Soberanía alimentaria
- Participación de los pueblos en los asuntos públicos
- Garantía de comercio justo y sustentable
- Competencia productiva con los países no miembros del ALBA
- Justicia social
- Soberanía
- Pluralidad de culturas
- Diversidad
- Reconocimiento de la cultura afro descendiente
- Derecho de la autodeterminación de los pueblos indígenas tal como lo establece los pactos de derechos humanos.

## **2.16. La Organización Mundial de Aduanas (OMA)**

### **2.16.1. Antecedentes.**

La historia de la OMA se inició en 1947, cuando los trece gobiernos europeos representados en el Comité de Cooperación Europea acordaron crear un grupo de estudio. El Grupo examinó la posibilidad de establecer una o más inter-europeas uniones aduaneras basadas en los principios del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT).

“En 1952 como el Consejo de Cooperación Aduanera nombre que utilizó hasta 1994, año en que se cambió por el vigente. Su sede está en Bruselas Bélgica, y su labor contribuye a desarrollar reglas consensuadas en procedimientos aduaneros, así como a prestar asistencia y aconsejar a los servicios de aduanas”.<sup>24</sup>

---

<sup>24</sup> [http://www.wcoomd.org/home\\_about\\_us\\_auhistory.htm](http://www.wcoomd.org/home_about_us_auhistory.htm)

Ahora es la voz de 177 administraciones de aduanas que operan en todos los continentes y representan todas las etapas del desarrollo económico. Hoy en día, miembros de la OMA se encargan de procesar más del 98% de todo el comercio internacional, además posee dos lenguajes oficiales, inglés y francés. No obstante, el español es también usado para asuntos de valoración aduanera que se presentan en el código del GATT/OMC. El español fue introducido como lengua oficial en el Comité Técnico de Reglas de Origen y recientemente, también fue aprobado como idioma oficial de trabajo en lo relativo al Sistema Armonizado, es decir, en los ámbitos del Comité del Sistema Armonizado y sus Sub Comités.

### **2.16.2. ¿Qué es la OMA?**

La Organización Mundial de Aduanas es el único organismo mundial de carácter intergubernamental con competencia en materia de aduanas, que tiene como misión mejorar la efectividad y eficiencia de las aduanas miembros, para lo que las asiste fomentando el desarrollo exitoso de los objetivos nacionales, particularmente en las áreas de facilitación de comercio, recaudación de ingresos, protección a la comunidad y seguridad nacional.

### **2.16.3. Actividades principales de la OMA.**

Actualmente, para la OMA, las Aduanas van más allá de sus funciones tradicionales de control del movimiento de mercancías, personas y medios de transporte hoy por hoy, abarcan un universo mucho más amplio de actividades, dichas actividades les otorgan un importante papel en áreas como la protección de la sociedad.

En efecto, tareas como el combate al terrorismo y las organizaciones criminales, la protección de los mercados contra productos falsificados, la lucha contra el tráfico de drogas y estupefacientes, la seguridad en el transporte internacional, la preservación del medio ambiente y de las especies amenazadas o en peligro de extinción, son ejemplos de estos amplios y nuevos roles aduaneros. Por otra parte, las Aduanas han asumido el importante rol de facilitar el comercio internacional ha continuación se detallan las funciones que desempeña la OMA a fin de contribuir al desarrollo económico de las

naciones y asegurar que el comercio internacional sea desarrollado de manera efectiva y segura para todos.

- Establece, mantiene, soporta y promueve instrumentos internacionales para la aplicación uniforme y armonizada de sistemas y procedimientos simplificados y efectivos que regulen el movimiento de personas, vehículos y productos a través de las fronteras aduaneras, contribuyendo de esta manera al desarrollo del comercio y la economía y el bienestar social de las naciones.
- Refuerza los empeños realizados por los miembros para asegurar, mediante el control y la lucha contra el fraude, el cumplimiento de sus legislaciones, en particular, esforzándose para maximizar el nivel de efectividad de la cooperación entre los mismos miembros y con Agencias Internacionales, para combatir los ilícitos aduaneros.

## **CAPÍTULO III**

### **3. Organismos nacionales del comercio**

Los organismos nacionales que intervienen y regulan el comercio exterior tienen por objetivo principal normalizar y promover el comercio y la inversión directa, incrementar la competitividad de la economía ecuatoriana, por lo cual estableceremos la importancia de estos organismos, con el objetivo de realizar un breve análisis del grado de responsabilidad que estos conllevan.

#### **3.1. Banco Central del Ecuador**

El Banco Central del Ecuador (BCE) es la Institución encargada de la elaboración de las estadísticas de los principales sectores de la economía de nuestro país, es decir del sector externo, interno, fiscal, monetario y financiero. Además es una entidad encargada de procesar la información estadística de base, que ayudan adicionalmente a visualizar la marcha económica ecuatoriana, promoviendo y colaborando a una mejor estabilidad económica.

Considerando que el objetivo de tener indicadores económicos sirve de base para la recomendación y toma de decisiones en la política económica, el Banco Central del Ecuador es el que elabora y propaga las cuentas nacionales anuales, trimestrales y mensuales, además de los indicadores monetarios y financieros, la balanza de pagos, las cuentas fiscales del resto del sector público no financiero, las encuestas de coyuntura trimestrales al sector agropecuario, industrial y de la construcción, las estadísticas de comercio exterior la previsión económica, entre otros sectores económicos.

#### **3.2. Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE)**

El tema aduanero ha sido de constante accionar, el cual ha tenido diversos cambios de acuerdo a los períodos gubernamentales los cuales han marcado su presencia y

desenvolvimiento a través del tiempo. En la actualidad el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador es una empresa estatal, autónoma y moderna, que esta orientada al servicio nacional e internacional, facilitando el comercio exterior, así mismo esta institución está en constante innovación, y perfeccionamiento de los procesos, con el objetivo de brindar la mejor calidad en el servicio al usuario.

### **3.2.1. Concepto de Aduana**

“Una aduana es un servicio público de constitución fiscal situada en puntos estratégicos, por lo general en costas y fronteras. Encargada del control de operaciones de comercio exterior, con el objetivo de registrar el tráfico internacional de mercancías que se importan y exportan desde un país concreto, y cobrar los impuestos que establezcan las aduanas, se podría afirmar que las aduanas fueron creadas para recaudar dicha tributación, y por otro lado regular mercancías cuya naturaleza pudiera afectar la producción, la salud o la paz de la nación.”<sup>25</sup>

### **3.2.2. Misión Organizacional**

“Impulsan el buen vivir de la sociedad Ecuatoriana, a través de un control eficiente al comercio exterior que promueva una competencia justa en los sectores económicos; teniendo como base un recurso humano honesto y productivo, una tecnología adecuada y un enfoque a la mejora permanente de los servicios”.<sup>26</sup>

### **3.2.3. Visión Organizacional**

“Ser un referente tecnológico en controles y servicios aduaneros con todos sus procesos automatizados e integrados, sustentados en un recurso humano altamente productivo, con una gestión orientada a los usuarios y a un comercio ágil y seguro”.<sup>27</sup>

---

<sup>25</sup> <http://es.wikipedia.org/wiki/Aduana>

<sup>26</sup> <http://www.aduana.gob.ec/contenido/historia.html>

<sup>27</sup> <http://www.aduana.gob.ec/contenido/historia.html>



### **3.3. Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO)**

El Ministerio de Industrias y Productividad (MIPRO, ex-MICIP) está encargado de aplicar la política comercial, esta actividad exige una estrecha coordinación con el Ministerio de Relaciones Exteriores (MRE), responsable de las negociaciones comerciales internacionales, y con entidades de los sectores público y privado además este organismo regula las áreas de MIPYMES y Artesanías, Jurídica, Competitiva, Innovación Tecnológica, Comercio e Inversiones.

No hay ningún órgano independiente es decir no gubernamental, que evalúe las políticas comerciales relacionadas con el comercio del Ecuador y proporcione asesoramiento a los encargados de formular las políticas.

El objetivo principal del Ministerio de Industrias y Productividad es impulsar el desarrollo productivo nacional para la sustitución estratégica de importaciones en los sectores priorizados, razón por la cual se han adoptado medidas destinadas al control estadístico de las importaciones “aplicando el registro de los importadores de vehículos y de otras mercancías como un requisito de carácter obligatorio, de acuerdo con la resolución adoptada por el Comité de Comercio Exterior (COMEX), el pasado 1 de abril”<sup>28</sup>. A su vez la aplicación de registro de importadores ayudan a regular las actividades de los importadores de vehículos y otras mercancías, que ayudan a verificar su idoneidad respecto de la ética y responsabilidad de los operadores de comercio exterior en materia de relaciones laborales, fiscales, medioambientales competencia y servicio al consumidor.

### **3.4. Instituto Ecuatoriano de Normalización**

Es el organismo oficial de la República del Ecuador para la normalización, la certificación y la metrología, sus funciones principales son:

---

<sup>28</sup> <http://comercioexterior.com.ec/qs/content/mipro-aplica-registro-obligatorio-de-importadores-de-vehiculos>

- Formular Normas Técnicas Ecuatorianas que definan las características de materias primas, productos intermedios y productos terminados que se comercialicen en el Ecuador.
- Administrar el Sistema de Concesión de Certificación de Calidad de Conformidad con Norma y Sello.
- Verificar el cumplimiento de los productos con los requisitos establecidos en las Normas Técnicas Ecuatorianas de los productos nacionales e importados.

### **3.5. Servicio de Rentas Internas**

“El Servicio de Rentas Internas es una entidad técnica y autónoma que tiene la responsabilidad de recaudar los tributos internos establecidos por Ley mediante la aplicación de la normativa vigente. Su finalidad es la de consolidar la cultura tributaria en el país a efectos de incrementar sostenidamente el cumplimiento voluntario de las obligaciones tributarias por parte de los contribuyentes”<sup>29</sup>.

El SRI tiene a su cargo el cumplimiento de la política tributaria del país en lo que se refiere a los impuestos internos, el cual es responsable de las siguientes jurisdicciones:

- Recaudar los tributos internos.
- Capacitar al contribuyente sobre las obligaciones tributarias.
- Aplicar las sanciones cuando sean necesarias.
- Realizar estudios de innovación a la legislación tributaria.

### **3.6. Comité de Comercio Exterior (COMEX)**

El Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, de diciembre de 2010, “creó el Comité de Comercio Exterior (COMEX) como órgano interinstitucional encargado de formular y regular la política comercial”.<sup>30</sup> Desde abril de 2011, “la

<sup>29</sup> <http://www.sri.gob.ec/web/guest/67>

<sup>30</sup> [http://piloto.aduana.gob.ec/pro/reglamento\\_copci.action](http://piloto.aduana.gob.ec/pro/reglamento_copci.action)

Secretaría Técnica del COMEX, es decir, el anteriormente denominado Consejo de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI)”<sup>31</sup>, es el órgano responsable de diseñar, monitorear y evaluar la política comercial del Ecuador. Las entidades gubernamentales que participan en la labor del COMEX son, los ministerios que están a cargo de la política de comercio exterior, la política agrícola, la política industrial y las finanzas públicas, así como el Servicio de Rentas Internas, la autoridad aduanera y la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo entre otras.

Este organismo es un foro de concertación de políticas de comercio exterior e inversiones, establece estrategias para incentivar al sector productivo para lograr la apertura de mercados y alienta la modernización del estado; su misión es mantener un nexo constante entre el sector público y privado para instaurar de forma conjunta los lineamientos de corto, mediano y largo plazo que promuevan las relaciones comerciales del país con el mundo exterior.

### **3.7. Leyes y reglamentos relacionados**

Es el conjunto de leyes y reglamentos procedidos por el poder público competente para hacer efectivo el cumplimiento de las mismas entre ellas tenemos:

#### **3.7.1. Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI)**

“Mediante Suplemento del Registro Oficial No. 351 de 29 de diciembre de 2010 se publicó el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, a través del cual se designa al Comité de Comercio Exterior (COMEX) como el organismo que aprobará las políticas públicas nacionales den materia de política comercial, en remplazo a las funciones que venía ejerciendo el COMEXI”.<sup>32</sup>

---

<sup>31</sup> <http://www.comexi.gob.ec/comexi/index.shtml>

<sup>32</sup> [http://piloto.aduana.gob.ec/pro/reglamento\\_copci.action](http://piloto.aduana.gob.ec/pro/reglamento_copci.action)

**Art 3.-** “El presente código tiene como objeto regular el proceso productivo en las etapas de producción, distribución, intercambio, comercio, consumo manejo de externalidades e inversiones productivas orientadas a la realización del buen vivir. Esta normativa busca también generar y consolidar las regulaciones que potencien, impulsen e incentiven la producción de mayor valor agregado, que establezcan las condiciones para incrementar productividad y promuevan la transformación de la matriz productiva, facilitando la aplicación de instrumentos de desarrollo productivo, que permitan generar empleo de calidad y un desarrollo equilibrado, equitativo y económicamente sostenible con el cuidado de la naturaleza”<sup>33</sup>.

En virtud de lo dispuesto en el Código Orgánico de diciembre de 2010 se ha establecido el Consejo Consultivo de Desarrollo Productivo y Comercio Exterior, el cual es el encargado de formular recomendaciones en materia de desarrollo productivo, inversiones y comercio exterior, sus miembros son entre otros representantes del sector privado, las empresas mixtas, los sindicatos, los gobiernos locales y el ámbito académico. El Consejo Sectorial de la Producción, según lo dispuesto en el Código Orgánico de 2010, formula las políticas de producción y desarrollo productivo.

### **3.7.2. Ley de Régimen Tributario Interno**

**Art.1.-** “Establéese el impuesto a la renta global que obtengan las personas naturales, las sucesiones indivisas y las sociedades nacionales o extranjeras, de acuerdo con las disposiciones de la presente Ley”<sup>34</sup>.

### **3.7.3. Arancel de Importaciones**

El Arancel nacional de Importaciones constituye un instrumento de política comercial, que ayuda a promover el desarrollo de las actividades productivas en el país, además brinda información tanto de Impuestos, nomenclaturas, tasas aduaneras vigentes, preferencias, negociaciones, restricciones de productos, exoneraciones y toda la

---

<sup>33</sup> <http://www.slideshare.net/josedcaza/cocip#btnNext>

<sup>34</sup> [http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=4140&Itemid=441](http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com_content&view=article&id=4140&Itemid=441)

información que requiera para la facilitación de las operaciones para importar mercancías al Ecuador.

Además a partir del 28 de diciembre del 2012 en el Registro Oficial No 859 indica que “reforma íntegramente al Arancel Nacional de Importaciones, y que de conformidad con la resolución 86 del COMEX, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No 801 del 2 de octubre del 2012, entra en vigencia el 1 de enero del 2013”<sup>35</sup>.

### 3.7.3.1. Capítulos del arancel de mayor importación

Los capítulos del arancel de mayor importación son 15 de los cuales se concentran el 80% del volumen total de importaciones de la economía ecuatoriana en términos de valor CIF.

**Tabla N° 1**  
**Capítulos del arancel de mayor importación**  
**(CIF - USD miles)**

Cap	Descripción	Total CIF USD miles			Variación	
		2010	2011	2012	%	USD CIF miles
27	Combustibles minerales, aceites minerales y productos de su destilación; materias bituminosas; ceras minerales	4.380.418	5.406.647	5.642.609	↑ 4%	235.962
84	Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos; y partes	2.459.538	2.861.189	3.345.573	↑ 17%	484.384
87	Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios	2.360.928	2.225.513	2.260.788	↑ 2%	35.275
85	Máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de imagen, sonido.	1.985.966	2.211.015	2.272.699	↑ 3%	61.684
9	Plásticos y sus manufacturas	865.212	1.063.633	1.016.722	↓ -4%	-46.911
30	Productos farmacéuticos	791.578	953.135	981.822	↑ 3%	28.687
72	Fundición, hierro y acero	680.851	901.028	767.025	↓ -15%	-134.003
73	Manufactura de fundición, hierro y acero	475.394	666.751	713.331	↑ 7%	46.580
90	Instrumentos y aparatos de óptica, fotografía o cinematografía, de medida, control o precisión; instrumentos y aparatos médicoquirúrgicos; partes y accesorios	351.934	478.079	527.581	↑ 10%	49.502
48	Papel y cartón y manufacturas	383.076	430.243	429.002	↑ 0%	-1.241
38	Productos diversos de las industrias químicas	380.159	418.207	468.046	↑ 12%	49.839
10	Cereales	333.658	428.733	364.080	↓ -15%	-64.653
40	Caucho y sus manufacturas	336.698	403.858	448.662	↑ 11%	44.804
29	Productos químicos orgánicos	334.777	378.723	414.111	↑ 9%	35.388
31	Abonos	311.846	394.296	360.461	↓ -9%	-33.835
<b>Importaciones Totales</b>		<b>16.432.033</b>	<b>19.221.050</b>	<b>20.012.512</b>	<b>↑ 4%</b>	<b>791.462</b>

**Fuente:** Banco Central del Ecuador

**Elaborado Por:** Silvia Carranza

<sup>35</sup> [http://www.aduana.gob.ec/contents/nov/news\\_letters\\_view.jsp?anio=2013&codigo=2](http://www.aduana.gob.ec/contents/nov/news_letters_view.jsp?anio=2013&codigo=2)

De estos 15 capítulos, (plásticos y sus manufacturas) capítulo 9 ha reducido sus importaciones en valor CIF en un -4% respecto al año 2011, generando una reducción de USD 46.911 millones en el año 2012; el capítulo 72 (fundición hierro y acero) redujo sus importaciones en valor CIF en un -15% respecto al año anterior correspondientes USD 134.003 millones. El capítulo 10 (cereales) y 30(abonos) de la misma manera fueron afectados en sus importaciones en valor CIF en un -15%(cap.10) y -9%(cap. 31) respectivamente.

### 3.7.3.2. Evolución de bienes sujetos a licencias

Mediante las resoluciones 17 y 24 del COMEX se estableció un régimen de licencias previas a las importaciones de bienes a 42 sub partidas arancelarias correspondientes a los siguientes 5 capítulos:

**Tabla N° 2**  
**Evolución de bienes sujetos a licencias**  
**(CIF – USD miles)**

Cap.	Descripción	Total CIF USD miles	
		2010	2011
40	Caucho y sus manufacturas	190,049	196,102
72	Fundición, hierro y acero	109,36	10,947
84	Reactores nucleares, calderas, máquinas, aparatos y artefactos mecánicos; y partes	91,379	109,697
85	Máquinas, aparatos y material eléctrico, y sus partes; aparatos de grabación o reproducción de imagen, sonido.	360,2	381,39
87	Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios	1.525,71	1.215,71
<b>Importaciones Totales</b>		<b>2.277</b>	<b>1.914</b>

**Fuente:** Banco Central del Ecuador

**Elaborado Por:** Silvia Carranza

Algunos de los capítulos con sub-partidas sujetas a licencias de importación han incrementado sus importaciones con relación al año 2010, con lo que respecta al capítulo 87 de las subpartidas arancelarias sujetas a licencias de importación entre el año 2011 y 2012 hubo una reducción del -9% en el total de sus importaciones como lo indica la siguiente tabla.

**Tabla N° 3**  
**Capítulos con sub-partidas sujetas a licencias de importación**  
**(CIF – USD miles)**

Partida	Detalle	Total CIF USD miles			Variación
		2010	2011	2012	
8702109080	VAN y Minibus en CKD diesel	17.889,900	16.369,050	7.380,01	↓ -55%
8703210090	Vehiculos <1000cc	24.741,670	15.940,910	23.273,80	↑ 46%
8703221090	SUV 4x4 >1000 <=1500	2.669,510	1.072,730	567,97	↓ -47%
8703229080	CKD AUT, SUV 4x2 >1000 <=1500	74.964,150	74.145,550	148.854,31	↑ 101%
8703229090	AUT, SUV 4x2 >1000 <=1500	104.971,180	107.649,830	60.740,69	↓ -44%
8703231080	SUV 4x4 >1500 <=3000	54.784,290	36.720,170	20.510,49	↓ -44%
8703231090	SUV 4x4 >1500 <=3000	41.897,830	41.915,490	38.760,15	↓ -8%
8703239080	AUT, SUV 4x2 >1500 <=3000 en CKD	262.268,410	227.976,280	124.780,74	↓ -45%
8703239090	AUT, SUV 4x2 >1500 <=3000	267.255,160	297.348,820	259.849,77	↓ -13%
8703241090	SUV 4x4 >3000	19.205,770	22.343,060	29.062,51	↑ 30%
8703249090	AUT, SUV 4x2 >3000	10.530,370	12.078,150	20.764,52	↑ 72%
8703319090	AUT,SUV 4x2 <=1500 diesel	335,810	160,160	40,19	↓ -75%
8703321090	SUV 4x4 >1500 <=2500 diesel	1.049,830	514,010	52,88	↓ -90%
8703329090	AUT,SUV 4x2 >1500 <=2500 diesel	5.319,120	1.961,450	2.631,79	↑ 34%
8703331090	SUV 4x4 >2500 diesel	2.264,40	618,240	1.450,47	↑ 135%
8703339090	AUT,SUV 4x2 >2500 diesel	675,830	447,340	1.226,09	↑ 174%
8703900091	Híbridos	194.321,130	34.292,510	29.302,29	↓ -15%
8703900099	Eléctricos	30,840	0	325,85	↑ 100%
8704211080	Camioneta camion liviano CKD 4.5T diesel	118.480,800	90.263,450	139.933,39	↑ 55%
8704211090	Camioneta camion liviano 4.5T diesel	86.982,440	64.639,920	39.468,13	↓ -39%
8704311080	Camioneta camion liviano CKD 4.5T gasolina	105.598,350	91.121,670	60.581,29	↓ -34%
8704311090	Camioneta camion liviano 4.5T gasolina	129.471,430	78.130,920	98.172,31	↑ 26%
<b>Total</b>		<b>1.525.708,220</b>	<b>1.215.709,710</b>	<b>1.107.729,64</b>	<b>↓ -9%</b>

**Fuente:** SENAE

**Elaborado Por:** Silvia Carranza

La subpartida arancelaria de nuestro estudio 87.03.90.00.91. en el período 2010- 2012 sus importaciones han reducido de USD 194.321,130millones CIF en el año 2010 a USD 29.302,29 millones, es decir de el año 2011 al 2012 hubo una reducción del 15% en sus importaciones por motivos de restricciones y medidas que el estado aplicó al sector de las importaciones ecuatorianas.

### 3.7.3.3. Evolución arancelaria de la subpartida 8703.90.00.91

Dentro del Sistema Armonizado la “Sección XVII corresponde a Material de transporte”<sup>36</sup>, que a su vez contiene 4 capítulos uno de ellos es el capítulo 87 en el cual

<sup>36</sup> [http://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/safeg\\_s/safeg\\_statindex\\_s.htm](http://www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_statindex_s.htm)

están contenidos los productos que están dentro de la categoría de Vehículos Automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios, dentro de este capítulo encontramos las diferentes partidas del sistema armonizado que marcaría la posición que ocupa una mercancía dentro del mismo.

Dentro del capítulo 87 la tercera posición la ocupa la partida 8703, que incluye Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los de tipo familiar (break o station wagon) y los de carreras. A partir del sexto número las demás codificaciones deberán a la apertura de nuevas partidas en la región, en nuestro caso la subpartida regional que corresponde a dicha partida 8703.90.00 en la cual se concentra nuestro estudio , a partir de esta partida subregional, encontramos a la división nacional 8703.90.00.91, la cual ha sufrido subdivisiones en el arancel nacional. En una partida podemos encontrar diferentes tratamientos nacionales, debido a las diferentes resoluciones que puede emitir el COMEX, dependerá de los aspectos técnicos analizados por entidades involucradas en la sugerencia de la misma.

Para la partida 8703.90.00.91 a partir del 13 de Julio del 2010 se realizó la actualización del Arancel de Importaciones del Ecuador donde se aplicó Partidas Arancelarias del Software mediante el Decreto Ejecutivo 398 / R.O. 229 06/07/2010, y se agregó Aranceles a los Vehículos Híbridos mediante el Decreto Ejecutivo 375. / R.O. 206 suplemento 03/06/2010 / Resolución 564 del COMEXI 20/05/2010, quedando así:



**Tabla N° 4**  
**Actualización del Arancel de Importaciones.**

<b>Detalles del Cambios en el Arancel</b>		
<b>Partidas Eliminadas</b>	4907009000-0000-0000	Los demás
	8523402900-0000-0000	Los demás
	8523402900-0000-0001	Los demás
	8703900091-0000-0000	Vehículos híbridos
<b>Partidas Añadidas</b>	4907009010-0000-0000	Títulos o licencias de adquisición de software, distintos a los destinados a juego, entretenimiento o violentar seguridades
	4907009090-0000-0000	Los demás
	8523402910-0000-0000	Que contengan software, distinto a los destinados a juego, entretenimiento o violentar seguridades
	8523402910-0000-0001	Que contengan software, distinto a los destinados a juego, entretenimiento o violentar seguridades
	8523402990-0000-0000	Los demás
	8523402990-0000-0001	Los demás
	8703900091-0000-0001	Vehículos híbridos
	8703900091-0000-0002	Vehículos híbridos
	8703900091-0000-0003	Vehículos híbridos
	8703900091-0000-0004	Vehículos híbridos

**Fuente:** <http://blog.todocomercioexterior.com.ec/2010/07/arancel-actualizacion-julio-20100713.html#ixzz28MfmncvQ>

**Elaborado Por:** Silvia Carranza

Además para la partida 8703.90.00.91 la Reforma N° 127 a partir de Octubre 2010 los Vehículos Híbridos adquirieron algunos cambios mediante la Resolución COMEXI No. 586, Registro Oficial No. 294, de 06/10/2010, se reforma el artículo uno de la Resolución No. 564 de 20 de mayo del 2010 del COMEXI, en los términos siguientes:

**Tabla N° 5**  
**Actualización de las observaciones en la siguiente Subpartida Arancelaria**

<b>Detalles del Cambio en el Arancel</b>		
<b>Partida Arancelaria</b>	<b>Descripción de la Partida</b>	<b>Observaciones</b>
<b>8703.90.00.91</b>	<b>Vehículos híbridos</b>	De 0 a 2000 cm <sup>3</sup> : 0% ad-val.
		De 2001 A 3000 cm <sup>3</sup> : 5% ad-val.
		De 3001 a 4000 cm <sup>3</sup> : 10% ad-val.
		Mayores de 4000 cm <sup>3</sup> : 15% ad-val.
		<b>Observaciones</b>
		De 0 cm <sup>3</sup> a 2000 cm <sup>3</sup> : híbridos 0%
		De 2001 cm <sup>3</sup> a 3000 cm <sup>3</sup> : híbridos 10%
		De 3001 cm <sup>3</sup> a 4000 cm <sup>3</sup> : híbridos 20%
		Mayores de 4000 cm <sup>3</sup> híbridos 35%

**Fuente:** <http://www.ecomint.com.ec/historial.htm#self>

**Elaborado Por:** Silvia Carranza

### 3.8. ¿Qué es importación?

Es la operación de ingresar mercancías extranjeras al país cumpliendo con las formalidades y obligaciones aduaneras, dependiendo de cual sea el régimen de importación al que se haya sido declarado. Entre los regímenes de importación son:

- Importación para el Consumo (Art. 147 COPCI)
- Admisión Temporal para Reexportación en el mismo estado (Art. 148 COPCI)
- Admisión Temporal para Perfeccionamiento Activo (Art. 149 COPCI)
- Reposición de Mercancías con Franquicia Arancelaria (Art. 150 COPCI)
- Transformación bajo control Aduanero (Art. 151 COPCI)
- Depósito Aduanero (Art. 152 COPCI)
- Reimportación en el mismo estado (Art. 152 COPCI)

Las Personas que pueden importan son las naturales o jurídicas, ecuatorianas o extranjeras radicadas en el país que hayan sido registrados como importador en el sistema ECUAPASS y aprobado por la Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador.

### **3.8.1. Importación a consumo**

Requisitos para las importaciones “una importación a consumo es la nacionalización de mercancías extranjeras ingresadas al país para su libre disposición uso o consumo definitivo, una vez realizado el pago respectivo de los tributos al comercio exterior, pueden importar todas las personas naturales o jurídicas, ecuatorianas o extranjeras radicadas en el país”<sup>37</sup>.

Antes de importar debe realizar los siguientes pasos:

1. Obtenga el Registro Único de Contribuyente (RUC) que expide el Servicio de Rentas Internas (SRI).

Para lo cual debe adquirir el Certificado Digital para la firma electrónica y autenticación otorgado por las siguientes entidades:

- Banco Central del Ecuador: <http://www.eci.bce.ec/web/guest/>
- Security Data: <http://www.securitydata.net.ec/>

2. Obtener el Registro de Importador.

Debe registrarse en el portal de ECUAPASS:(<http://www.ecuapass.aduana.gob.ec>) aquí se podrá:

- Actualizar base de datos

---

<sup>37</sup> <http://www.aduana.gob.ec/index.action>

- Crear usuario y contraseña
- Aceptar las políticas de uso
- Registrar firma electrónica

Una vez realizados los pasos anteriores, ya se encuentra habilitado para realizar una importación; sin embargo, es necesario determinar que el tipo de producto esté habilitado para ser importado, por lo cual es necesario visitar la página del organismo regulador de Comercio Exterior en el Ecuador COMEX [www.comex.gob.ec](http://www.comex.gob.ec), examinar las resoluciones (182, 183, 184, 364, 450, entre otras) en las cuales se disponen las restricciones y requisitos para la importación de cada producto. Luego que cumple los requisitos y restricciones del producto importado podrá realizar el trámite de desaduanización de la mercancía.

Para realizar los trámites de desaduanización de mercancías es necesario la asesoría y servicio de un Agente Acreditado por el SENA E.

La declaración aduanera de Importación (DAI) será presentada de manera electrónica, y física en los casos en que determine la Dirección General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. En los casos de que la declaración aduanera se le asigne aforo físico o documental, esta deberá completarse el mismo día con la transmisión digital de los documentos de acompañamiento y de soporte, que no se puedan presentar en formato electrónico. Cuando no se cumpliera con el envío de los documentos indicados en el presente artículo dentro del término de los treinta días calendario, contados a partir de la fecha de arribo de la mercancía, acarreará su abandono tácito según lo establecido en el art. 142 del COPCI sin perjuicio de la imposición de la respectiva multa por falta reglamentaria de acuerdo a lo establecido en el literal d) del art. 193 del COPCI. (Art. 67 Reg. COPCI).

Los documentos digitales que acompañan a la DAI a través del ECUAPASS son documentos de acompañamiento y de soporte, constituyen documentos de acompañamiento aquellos que son de control previo, deben tramitarse y aprobarse antes

del embarque de la mercancía. Deben presentarse, física o electrónicamente, en conjunto con la Declaración Aduanera, cuando estos sean exigidos. (Art. 72 Reg. COPCI).

Entre los documentos de soporte se constituirán la base de la información de la Declaración Aduanera a cualquier régimen. Estos documentos originales, ya sea en físico o electrónico, deberán reposar en el archivo del declarante o su Agente de Aduanas al momento de la presentación o transmisión de la Declaración Aduanera, y estarán bajo su responsabilidad conforme a lo determinado en la Ley. (Art. 73 Reg. COPCI).

- Factura Comercial
- Certificado de Origen (cuando proceda)
- Conocimiento de embarque, guía área, carta de porte
- Documentos que el SENA o el organismo regulador de Comercio Exterior considere necesarios.

Transmitida la Declaración Aduanera, el Sistema le otorgará un número de validación (Refrendo) y el canal de aforo que corresponda. Entre los canales de aforo que existen son:

- Canal de Aforo Automático (Art. 80 RCOPCI)
- Canal de Aforo electrónico (Art. 81 RCOPCI)
- Canal de Aforo documental (Art. 82 RCOPCI)
- Canal de Aforo Físico Intrusivo (Art. 83 RCOPCI)
- Canal de Aforo físico No Intrusivo (Art. 83 RCOPCI)

Previo al pago de los tributos al comercio exterior, ejecutado el aforo asignado y de no existir novedades la Aduana dispondrá el levante o retiro de las mercancías, los tributos al comercio son:

“La base imponible 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”<sup>38</sup>.

Para el cálculo de los impuestos comprende la suma de los siguientes valores.

- Precio FOB\* (Valor soportado con facturas)
- Flete (Valor del transporte internacional)
- Seguro (Valor de la prima)
- Más otros ajustes determinados por el artículo 8 del acuerdo sobre valoración de la OMC.

Una vez obtenido el valor, podrá hacer el cálculo de los siguientes impuestos:

- AD-VALOREM (Arancel Cobrado a las Mercancías) Impuesto administrado por la Aduana del Ecuador. El porcentaje es variable sobre el valor en aduana de las mercancías importadas, según el tipo de mercancía.
- FODINFA (Fondo de Desarrollo para la Infancia) impuesto que administra el INFA. 0.5% del valor CIF.

---

<sup>38</sup> Art. 110 del Código orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

- ICE (Impuesto a los Consumos Especiales) administrado por el SRI el porcentaje variable según los bienes que se importen.
- Salvaguardia por balanza de pagos son de 3 tipos: (Recargo Ad-Valorem, Recargo Arancelario Especial adicional al arancel vigente, y Restricción Cuantitativa de Valor - cupos) impuesto que administra la Aduana del Ecuador, restricciones que se aplican solamente a cierto productos importados.
- IVA (Impuesto al Valor Agregado) administrado por el SRI, el 12% del resultado de la suma de: Valor en Aduana + Advalorem + FODINFA + ICE + Salvaguardia.
- Impuesto de Salida de Divisas impuesto que se administra el SRI 5% del valor en aduanas.

El valor total a cancelar por el importador es la suma de los impuestos antes mencionados.

### **3.8.2. Procedimiento aduanero de importación a consumo**

En las actividades de importación es fundamental establecer los procesos adecuados que nos garanticen una negociación adecuada y una nacionalización sin inconvenientes. Cuando una empresa o persona natural, ha decidido realizar actividades de comercio exterior como la importación a consumo, es fundamental que analice las características del producto, calidad, precio, pesos, formas de almacenamiento y el costo que este implica, determinar además la clasificación arancelaria adecuada que nos permite descartar las prohibiciones, restricciones de importación, si necesita documentos previos con registro INEN, Registros Sanitarios, Cupos, etc.

Luego que tenemos claro las especificaciones técnicas sobre el producto, se recomienda realizar un análisis del proveedor de nuestro producto en el exterior, localización, y otras características que permitan garantizar que realmente sea un proveedor responsable con la finalidad de disminuir el riesgo de nuestra inversión en el mayor grado posible.

Una vez seleccionado el proveedor nos corresponde la etapa de negociación generalmente de forma presencial, vía telefónica o a través del e-mail, se pueden solicitar lo siguiente: muestras, garantías fichas técnicas del producto, entre otros documentos que considere el importador necesario.

La negociación sobre la compra debe incluir además del precio, formas de pago, tiempos de entrega, el ICOTERMS en el cual se va a realizar la compra, modo de transporte, fecha de embarque y fecha de llegada. Una vez que las dudas referentes a las modalidades de compra han sido resueltas y el vendedor en el país de origen ha aceptado nuestras condiciones de compra de manera que se llega a un acuerdo, el comprador envía su nota de pedido, aunque este no es un documento estricto para trámites aduaneros; resaltando que en el campo práctico se lo utiliza como un mecanismo de control, para lo cual se procede a obtener su RUC y realizar el registro de firmas ante el Servicio Nacional de Aduanas como importador para la obtención del DAI y deberá la contratación de la póliza de seguros en la compañía de su elección dentro de nuestro país. La intervención de Agente de Aduanas es obligatoria para los despachos de las importaciones de mercancía. El proveedor, una vez que reciba la nota de pedido, procede a realizar la factura, ubicar el medio de transporte en el cual se trasladara la mercancía hasta el puerto de destino. El conocimiento de embarque marítimo es el documento por el cual la línea naviera reconoce el haber recibido la mercancía para el transporte hasta el puerto de destino, el B/L puede ser emitido en puerto de origen o destino, si se lo emite en el puerto de origen, es neta responsabilidad del proveedor enviarlo junto con la factura.

Una vez que la mercancía ha llegado al puerto de destino, el almacén temporal y la naviera informan al Servicio Nacional de Aduanas de este proceso, el importador se encuentra en la capacidad de iniciar el proceso de nacionalización de las mercancías importadas, para lo cual deberá enviar de inmediato a su agente aduanero con todos los documentos de acompañamiento para la presentación de la Declaración Aduanera de Importación.



Entre los documentos de acompañamiento tenemos:

- Póliza de seguro
- Autorizaciones
- Licencias
- Los demás documentos exigibles por las regulaciones del COMEX y el directorio del Servicio Nacional de Aduanas en el ámbito de sus competencias.

Con todos los documentos es responsabilidad del agente aduanero ingresar los datos en el ECUAPASS mediante su envío electrónico, con este ingreso el Agente Aduanero obtiene el número de referendo correspondiente a ese trámite de nacionalización y la clase de aforo correspondiente, elaborada la DAI obteniendo la firma del importador autorizados por la SENA, las declaraciones en la aduana de destino en el departamento de nacionalización a consumo.

El departamento de nacionalización de mercancías del SENA, realizará el respectivo aforo sea de cualquier tipo, en el caso de no existir particularidades en las declaraciones, lo envía a liquidación de los tributos, los mismos que deberán ser cancelados como lo establece el COPCI. Una vez realizado el pago de la liquidación aduanera y la cancelación de las tasas de almacenaje y obtenida la carta de salida de las mercancías, el importador podrá retirar su carga en las bodegas correspondientes, es decir la importación a consumo es el trámite de nacionalización de mercancías.

## CAPÍTULO IV

### 4. El sector automotriz en el mundo

El Sector Automotriz es uno de las más importantes a nivel mundial y tiene un papel significativo dentro de la economía global, los vehículos son esenciales para el funcionamiento de la economía de un país, este producto que demanda gran número de actividades dentro del desarrollo de este sector, está ligado al transporte público y privado de personas y bienes el mismo que representa una variedad de sectores productivos que generan fuentes de trabajo directo e indirecto, contribuyendo a los ingresos gubernamentales alrededor del mundo.

Dentro del Sector Automotriz existen grandes empresas a nivel mundial como son: Toyota, Ford, General Motors, entre otras. Es así que estas empresas han crecido notablemente su participación en el mercado a favor de otras más pequeñas originarias del continente Asiático y Europeo. Sin embargo los fabricantes mundiales han tratado de tomar decisiones estratégicas para mantenerse estable dentro del mercado, tratando de controlar los excesos de producción en el continente Europeo y Americano, con ritmos de fabricación inferiores al promedio con el único objetivo de reducir costos.

#### 4.1. Principales productores a nivel mundial

Los principales países productores a nivel mundial que han logrado mejores posiciones en el mercado debido a su rápido desarrollo tecnológico y crecimiento son: Japón, China, Estados Unidos, Australia, Canadá, Brasil, México, Egipto, Venezuela, Perú, Colombia.

Sin embargo el origen de las importaciones proviene de los siguientes países: Corea el cual se importan vehículos de las marcas Hyundai y Kía; Japón proceden las marcas como: Hino, Honda, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Nissan Diesel y Toyota; podemos analizar que la mayor oferta de vehículos importados provienen del continente Asiático.

Estos países, con el perfeccionamiento alcanzado, han ido extendiendo sus plantas automotrices a otras naciones en todo el mundo.

## **4.2. Principales países andinos productores**

### **4.2.1. Colombia**

La política Automotriz en este país se basa en el convenio de complementación de este sector la cual consiste en que cualquier empresa establecida en dicho país, puede ensamblar libremente modelos y versiones de vehículos con la condición de prestar obligatoriamente el servicio de posventa y garantizar el abastecimiento de repuestos.

Las principales ensambladoras de vehículos que existen en Colombia son:

- General Motors Colmotores la misma que ensambla la marca Chevrolet.
- La Compañía Colombiana Automotriz (CCA) que ensambla vehículos Mazda y Campero Mitsubishi.
- Monoblock que ensambla chasis Mercedes Benz
- Sofasa ensambla las marcas Renault y Toyota

### **4.2.2. Venezuela**

Este país al igual que Colombia y Ecuador se rige por el convenio de complementación del sector automotriz, en el año de 1995 mediante la resolución 184 se establecieron normas para el desarrollo de este sector; dentro de ellos están las empresas ensambladoras, fabricantes de autopartes, material de ensamblaje importado, entre otros.

Entre las principales empresas ensambladoras de vehículos en este país son:

- Ford
- General Motors
- MMC Automotriz
- Fiat
- Toyota de Venezuela
- Encava

#### **4.2.3. Perú**

En este país el sector automotriz es poco desarrollado y a su vez no forma parte del convenio de complementación automotriz al cual pertenece actualmente Ecuador, Venezuela y Colombia. Los impuestos que se pagan en Perú sobre los vehículos son: El 18% IVA, arancel 15%, impuesto de promoción mundial el cual es el 2% sobre valor CIF y el impuesto sobre consumo que es el 10% sobre el valor CIF.

#### **4.2.4. Bolivia**

El sector automotriz en Bolivia es muy poco desarrollado al igual que Perú no forma parte del convenio de complementación automotriz, lo cual ofrece libertad de importación de vehículos ya sean estos usados o nuevos porque no cuenta con planta ensambladora del sector automotriz, es así que se considera que un vehículo en este país esta sujeto al 35% de impuestos aproximadamente.

#### **4.2.5. Ecuador**

Actualmente el sector automotriz pertenece al Acuerdo de Complementación Automotriz que mantenemos con Colombia y Venezuela, el mismo que ha logrado que la producción de este sector crezca de manera sostenida durante el período que este convenio lleva en vigencia. El sector automotriz al igual que los demás sectores industriales y comerciales de nuestro país debe mejorar su productividad y competitividad para lograr un mejor desarrollo económico.

Las principales empresas ensambladoras de vehículos en este país son:

- AYMESA
- OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.
- MARESA

### **4.3. Análisis FODA del Sector Automotriz Ecuatoriano**

#### **4.3.1. Fortalezas**

- Presencia de varios años en el mercado, con certificaciones internacionales de calidad y determinación en el ensamblaje de varios modelos de vehículos.
- Empresas ensambladoras cuentan con un personal de ingeniería altamente capacitado.
- El sector automotriz cuenta con una amplia red de concesionarios, distribuidores y certificaciones de calidad.
- El sector automotriz es una de las principales partes productivas del país generando plazas de empleo a los ecuatorianos y extranjeros.
- Excelente organización del sector a nivel de ensambladoras y concesionarios, atractivo para firmas internacionales.
- Realiza sus propias importaciones de Materia Prima.
- Inversión en maquinarias y tecnología para el sector automotriz.
- Cuenta con el Convenio de Complementación de la CAN, permitió el desarrollo del sector.
- Ahorro de tiempo y logística para las exportaciones nacionales hacia el destino de los siguientes países: Colombia, Perú, Bolivia y Venezuela.

#### **4.3.2. Oportunidades**

- El Convenio de Complementación Automotor facilita alianzas estratégicas con países como Colombia y Venezuela y posibilita un aumento en las exportaciones.
- Estrategias de las transnacionales lo cual permite un mejor desarrollo tecnológico en el sector automotriz.
- Negociar un bloque con Colombia y Perú lo cual permitirá una mejor posición en el mercado automotriz.
- El sector automotor tiene un crecimiento sostenible por lo que cuenta con un producto que se ha convertido una necesidad para la humanidad.
- Avances tecnológicos mundialmente en este sector motivando a la actualización que maquinarias para el ensamblaje de vehículos.
- Capacidad de planta para expandir la producción nacional.

#### **4.3.3. Debilidades**

- Dependencia de proveedores de otros países para el ensamblaje de vehículos.
- Alto volumen de vehículos importados y pocas exportaciones de vehículos en el sector automotriz ecuatoriano.
- El no contar con materia prima nacional lo cual obliga necesariamente a ser importada.
- Bajo presupuesto para el desarrollo e investigación en el país para un mayor volumen de producción de vehículos a nivel nacional.
- Limitados modelos para la exportación de vehículos.
- Contaminación en el medio ambiente por parte del sector automotriz.

#### **4.3.4. Amenazas**

- Preferencia por los vehículos importados de mejor calidad que los vehículos ensamblados en el país.

- Inestabilidad política y económica que disminuye el crecimiento del sector automotriz.
- Aumento en las cargas tributarias para el sector automotriz.
- Incremento de costos para los vehículos importados y sus accesorios.
- Escaso nivel de inversión para el acceso de nuevas tecnologías para las empresas ensambladoras.
- Rápidos cambios tecnológicos que resultan poco atractivos los modelos fabricados por la industria automotriz nacional y resta competitividad a los vehículos importados.

#### **4.4. El Sector Automotriz en el Ecuador**

El origen del sector automotriz en el Ecuador se inicia a principios del siglo XX con la visión de los pioneros importadores y distribuidores de vehículos motorizados en las principales ciudades del país. Las importaciones del sector automotor en el Ecuador, facilitó el nacimiento de la industria de ensamblaje automotriz la cual se estableció en la Sierra a fin de impulsar el desarrollo de las ciudades andinas, fue así que nació la perspectiva de un gran mercado Subregional como es la Comunidad Andina, conocida anteriormente como Grupo Andino, este bloque se planteó como objetivo principal entrar en el mundo industrial automotriz “en 1973 comienza la fabricación de vehículos, con un total de 144 de un solo modelo, el Andino, ensamblado por AYMESA hasta el año 1980.

La producción total de vehículos superó las 5.000 unidades durante la década de los años setenta, luego en 1988 con el Plan del Vehículo Popular la producción se incrementó en un 54,21%, pasando de 7.864 vehículos producidos en 1987 a 12.127 vehículos en 1988”<sup>39</sup> En 1992 se perfecciona la Zona de Libre Comercio entre Colombia, Ecuador y Venezuela, se levanta la prohibición de importaciones de vehículos en el país lo cual permitió ingresar una amplia variedad de automotores que crearon una dura competencia a la industria local beneficiando a los usuarios y de esta

---

<sup>39</sup> [http://www.cinae.org.ec/index.php?option=com\\_content&view=article&id=26&Itemid=302&lang=es](http://www.cinae.org.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=26&Itemid=302&lang=es)

manera también dando la apertura a las exportaciones lo cual generó que se establecieran muchas ensambladoras en el país, siendo la primera planta la de la firma Autos y Máquinas del Ecuador S.A. (AYMESA), fundada en 1970 inició sus operaciones a partir del año de 1973, luego la compañía Ómnibus BB Transportes S.A. fundada el 16 de octubre de 1975, otra compañía que incursionó en el sector fue Manufacturas Armaduras y Repuestos del Ecuador (MARESA), fundada en el año 1976 empezó sus operaciones en el año 1979.

Corporación Ensambladora Automotriz Nacional, (COENANSA) fue la última planta ensambladora de Automotores establecida en el Ecuador la cual se ubicó en Manta y pertenecía al grupo Noboa, comenzó sus operaciones en el año 1991 y dejó de ensamblar en el año 1997, es así que estas empresas tuvieron la oportunidad de expandir sus productos a otros mercados como lo es Venezuela y Colombia que actualmente son los principales clientes para la industria nacional generando así un gran incremento en la economía ecuatoriana.

Además de esto hay que tomar en cuenta que el Sector Automotriz es muy amplio no solo está compuesto por importadores y empresas ensambladoras, firmas de auto partes y distribuidores, es importante analizar otros sectores que no sólo se dedican a la venta de vehículos nuevos, los cuales son: talleres, ventas de llantas, lubricantes, seguros combustibles entre otros, los mismos que forman parte del sector automotriz en el Ecuador y contribuyen a generar empleo tanto a nacionales como extranjeros.

Actualmente el sector automotriz en nuestro país ha sufrido algunos cambios, debido a decisiones políticas tomadas por el estado ya que anunció medidas para reducir la importación de vehículos con el objetivo de disminuir el déficit de la balanza comercial no petrolera “el cupo permitido para este año es de 31.650 vehículos en unidades y de 528’994.364 en dólares, en total, para todas las empresas importadoras. Así lo dispuso el Comité de Comercio Exterior (COMEX) para 16 sub-partidas arancelarias de automotores.”<sup>40</sup>

---

<sup>40</sup> <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/excesiva-importaci-n-de-veh-culos>



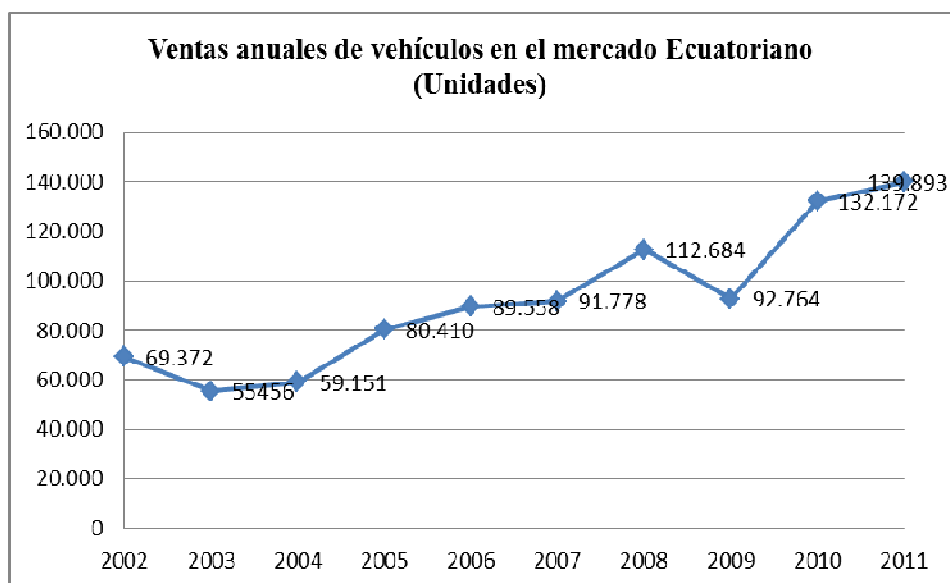
**Tabla N° 6**  
**Ventas anuales de vehículos en el mercado Ecuatoriano**  
**(Unidades)**

Ventas anuales de vehículos en el mercado Ecuatoriano	
(Unidades)	
AÑO	TOTAL
2002	69.372
2003	58.095
2004	59.151
2005	80.410
2006	89.558
2007	91.778
2008	112.684
2009	92.764
2010	132.172
2011	139.893

**Fuente:** <http://www.aeade.com>  
**Elaborado por:** Silvia Carranza

En el siguiente gráfico se muestra las ventas totales por año de vehículos en el Ecuador lo cual se puede concluir que el sector automotriz en el año del 2002 las ventas son de 69.372 unidades luego empezó a descender sus ventas hasta el año 2004 con 59.151 unidades, desde el año 2005 hasta el 2008 sus ventas crecieron notoriamente con un total de 112.684 unidades luego se evidenció un descenso en las ventas en al año 2009 debido a las medidas que el gobierno decidió aplicar al sector automotriz, para así lograr resolver el problema del déficit en la balanza comercial no petrolera, lo cual fue recuperado inmediatamente en los años siguientes con un total de 139.893 para el año 2011.

**Gráfico N° 2**  
**Ventas anuales de vehículos en el mercado Ecuatoriano**  
**(Unidades)**



**Fuente:** <http://www.aeade.com>  
**Elaborado por:** Silvia Carranza

#### 4.5. Localización de las empresas ensambladoras de vehículos del Ecuador

Las empresas ensambladoras de vehículos de Ecuador se encuentran ubicadas en Quito, es decir las sedes de estas empresas están situadas en esta provincia, la cobertura de las empresas comercializadoras y proveedores se encuentran en diferentes lugares de nuestro país, las mismas que ofertan al mercado los vehículos ensamblados por AYMESA, OMNIBUS BB Transportes S.A. y MARESA.

**Tabla N° 7**  
**Localización de las empresas ensambladoras en Ecuador**

Ensambladora	Lugar
AYMESA	Quito
OMNIBUS BB	Quito
MARESA	Quito

**Fuente:** Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana  
**Elaborado por:** Silvia Carranza

#### 4.6. Importación de vehículos por País

El total de las importaciones de vehículos por origen en el año 2010 alcanzó los USD 1.525.708 miles CIF mismos que frente al total de las importaciones efectuadas en el año 2011 obtuvo un total de USD 1.342.352 miles CIF, representa un decrecimiento de USD 183.356 miles, equivalentes al -12%. En el año 2012 alcanzó los USD 1.022.022 miles CIF representa un decrecimiento del -24% respecto al año 2011.

**Tabla N° 8**  
**Importaciones de vehículos por país de origen período 2010-2012**  
**(CIF-USD Miles)**

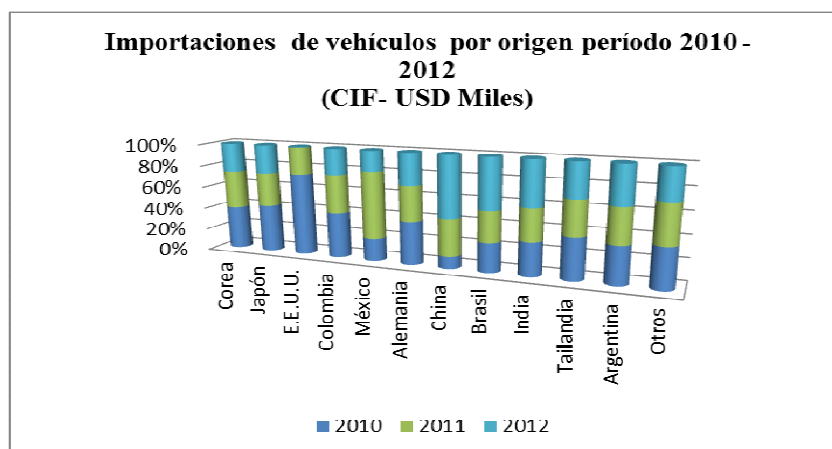
PAÍS	2010		2011		2012	
	CIF-USD MILES	PARTICIPACIÓN	CIF-USD MILES	PARTICIPACIÓN	CIF-USD MILES	PARTICIPACIÓN
Corea	419.279	27,48%	367.887	27,41%	281.083	27,50%
Japón	384.872	25,23%	273.680	20,39%	231.314	22,63%
E.E.U.U.	215.952	14,15%	70820	5,28%	1017	0,10%
Colombia	96.680	6,34%	81778	6,09%	54539	5,34%
México	70.028	4,59%	206.490	15,38%	62.359	6,10%
Alemania	20.183	1,32%	16.246	1,21%	14.839	1,45%
China	23.828	1,56%	74.286,92	5,53%	121.449,71	11,88%
Brasil	10.318	0,68%	10.684,75	0,80%	17.626,85	1,72%
India	10.100	0,66%	9.479,95	0,71%	13.392,21	1,31%
Tailandia	248.211	16,27%	206.490,36	15,38%	200.855,51	19,65%
Argentina	15.417	1,01%	14.045	1,05%	15.364	1,50%
Otros	10.841	0,71%	10.464	0,78%	8.182	0,80%
<b>Total</b>	<b>1.525.708</b>	<b>100%</b>	<b>1.342.352</b>	<b>100%</b>	<b>1.022.022</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Banco Central del Ecuador

**Elaborado por:** Silvia Carranza

Durante el año 2010 los países que tuvieron mayor participación en las importaciones de vehículos por país de origen son: Corea, Japón, E.E.U.U., Colombia, México y Tailandia los cuales representan el 94%. En el año 2011 los países que representan el 95% del total de las importaciones de vehículos provienen de: Corea, Japón, E.E.U.U., Colombia, México, China y Tailandia, en el año 2012 el 93% de las importaciones de vehículos provienen de: Corea, Japón, China y Tailandia.

**Gráfico N° 3**  
**Importaciones de vehículos por origen período 2010 - 2012**  
**(CIF- USD Miles)**



**Fuente:** Banco Central del Ecuador  
**Elaborado por:** Silvia Carranza

#### 4.7. Composición de las ventas en el mercado Ecuatoriano

En la siguiente tabla se puede apreciar la composición de las ventas en el mercado ecuatoriano, en el año 2009 el total de vehículos vendidos está conformado por el ensamblaje local con 55.561 unidades que corresponden al 58% de la composición en ventas en el mercado ecuatoriano, y los vehículos importados conciernen al 42%. Luego en el año 2010 el ensamblaje local decrece su participación en un 9% en unidades con relación al año 2009, causando un incremento en la participación de las importaciones con un total de 79.681 unidades. En el año 2011 el ensamblaje local (50%) y las importaciones (50%) llegan a un equilibrio en la participación de las ventas en el mercado ecuatoriano, correspondientes a un total de 150.844 unidades.

**Tabla N° 9**  
**Composición de las ventas en el mercado Ecuatoriano**  
**(Unidades)**

AÑO	ENSAMBLAJE LOCAL	PARTICIPACIÓN	IMPORTACIONES	PARTICIPACIÓN	TOTAL
2009	55.561	58%	40.649	42%	96.210
2010	76.252	49%	79.681	51%	155.933
2011	75.743	50%	75.101	50%	150.844

**Fuente:** <http://www.aeade.com>  
**Elaborado por:** Silvia Carranza

#### 4.8. Ventas anuales en el mercado Ecuatoriano por tipo de vehículos

Es importante destacar las ventas anuales en el mercado Ecuatoriano por tipo de vehículos, donde analizaremos el desarrollo del sector automotriz durante el período 2007-2011 y el tipo de vehículo más utilizado en nuestro país, como lo indica la tabla siguiente.

**Tabla N° 10**  
**Ventas anuales en el mercado Ecuatoriano por tipo de vehículos**  
**(Unidades)**

AÑO	AUTOMÓVILES	VARIACIÓN	CAMIONETAS	VARIACIÓN	TODO TERRENO	VARIACIÓN	VANS	VARIACIÓN	CAMIONES Y BUSES	VARIACIÓN	TOTAL
2007	38.565	42%	20.660	23%	19.769	22%	1.917	2%	10.867	12%	91.778
2008	46.846	42%	27.963	25%	22.710	20%	2.207	2%	12.958	11%	112.684
2009	35.869	39%	21.336	23%	24.727	27%	1.895	2%	8.937	10%	92.764
2010	57.278	43%	27.808	21%	32.972	25%	3.702	3%	10.412	8%	132.172
2011	62.585	45%	27.469	20%	31.712	23%	5.678	4%	12.449	9%	139.893

**Fuente:** <http://www.aeade.com>

**Elaborado por:** Silvia Carranza

En el año 2007 alcanzó un total de 91.778 unidades, los tipos de vehículos que representaron el 87% de las ventas en el mercado ecuatoriano fueron los automóviles, camionetas y todos terrenos, en el año 2008 el total de sus ventas fue de 112.684 unidades que representan un crecimiento de 20.906 unidades correspondientes al 23% respecto al año 2007, los tipos de vehículos que representaron el 87% de las ventas en el mercado ecuatoriano fueron los automóviles, camionetas y todos terrenos. En el año 2009 el total de sus ventas fue de 92.764 unidades lo cual indica un decrecimiento de 19.920 unidades es decir el -18% en relación al año anterior, el 88% de las ventas en el mercado ecuatoriano fueron los tipos de vehículos antes mencionados.

En el año 2010 el total de sus ventas ascendió con un total de 132.172 unidades, es decir un aumento del 42% en ventas respecto al año 2009, para el año 2011 sus ventas son de 139.893 unidades, que representa un aumento del 6% en sus ventas al año precedente es

decir 7.721 unidades las mismas que fueron vendidas en el mercado ecuatoriano, de las cuales el 87% pertenecen a los vehículos tales como: los automóviles, camionetas y todos terrenos, el 13% esta representado por los vans, camiones y buses.

#### 4.9. Importaciones anuales por tipo de vehículos en el mercado ecuatoriano

En la siguiente tabla indica las importaciones anuales por tipo de vehículos en el mercado ecuatoriano, por lo tanto analizaremos la evolución del sector automotriz en las importaciones durante el período 2007-2011.

**Tabla N° 11**  
**Importaciones anuales por tipo de vehículos en el mercado Ecuatoriano**  
**(Unidades)**

AÑO	AUTOMÓVILES	VARIACIÓN	CAMIONETAS	VARIACIÓN	SUVS	VARIACIÓN	VANS	VARIACIÓN	CAMIONES Y BUSES	VARIACIÓN	TOTAL
2007	22.485	42%	6.212	11%	13.401	25%	1.879	3%	10.127	19%	54.104
2008	32.585	46%	9.038	13%	13.569	19%	1.915	3%	13.215	19%	70.322
2009	15.709	39%	5.343	13%	12.779	31%	919	2%	5.899	15%	40.649
2010	38.418	48%	13.964	18%	15.813	20%	2.938	4%	8.558	11%	79.681
2011	32.090	43%	9.782	13%	15.088	20%	5.264	7%	12.877	17%	75.101

**Fuente:** <http://www.aeade.com>

**Elaborado por:** Silvia Carranza

En el año 2007 alcanzó un total de 54.104 unidades, los vehículos que representaron el 85% de las importaciones en el mercado ecuatoriano fueron los automóviles, suvs, camiones y buses en el año 2008 el total de sus importaciones fue de 70.322 unidades que representan un crecimiento de 16.218 unidades correspondientes al 30% en relación al año 2007, los vehículos que representaron el 84% de las importaciones en el mercado ecuatoriano fueron los automóviles, suvs, camiones y buses. En el año 2009 el total de sus importaciones fue de 40.649 unidades lo cual indica un decrecimiento de 29.673 unidades es decir el -42% en relación al año anterior, el 85% de las ventas en el mercado ecuatoriano fueron los automóviles, suvs, camiones y buses. En el año 2010 el total de las importaciones ascendió con un total de 79.681 unidades, es decir un aumento del 96% en unidades referentes al año 2009, para el año 2011 sus ventas son

de 75.101 unidades, que representa un descenso del -6% en unidades al año 2010 es decir 4.580 unidades, el 80% de las importaciones en este período pertenecen a los vehículos tales como: automóviles, suvs, camiones y buses el 20% esta representado por los vans, y camionetas.

#### 4.10. Producción nacional de vehículos

En la siguiente tabla puntualizaremos el sector de la producción nacional de vehículos durante el período 2009 – 2011, además de los tipos de vehículos que fueron ensamblados por las empresas AYMESA, MARESA Y OMNIBUS.

**Tabla N° 12**  
**Producción nacional de vehículos**  
**(Unidades)**

Producción nacional de vehículos (Unidades)									
	AYMESA 2011	MARESA 2011	OMNIBUS BB 2011	2011	VARIACIÓN	2010	VARIACIÓN	2009	VARIACIÓN
AUTOMÓVILES	4.399	-	22.829	27.228	36%	26.564	35%	18.255	33%
CAMIONETA	-	8.129	15.489	23.618	31%	23.299	31%	17.378	31%
CHASISES	21	-	-	21	0%	-	0%	-	0%
FURGONETAS	2.629	-	-	2.629	3%	1.791	2%	1.290	2%
TODO TERRENO	6.860	-	15.387	22.247	29%	24.598	32%	18.668	34%
<b>TOTAL</b>	<b>13.909</b>	<b>8.129</b>	<b>53.705</b>	<b>75.743</b>	<b>100%</b>	<b>76.252</b>	<b>100%</b>	<b>55.561</b>	<b>100%</b>

Fuente: <http://www.aeade.com>

Elaborado por: Silvia Carranza

En el año 2009 la producción nacional fue de 55.561 unidades, el 97% de los vehículos es decir todo terreno, automóviles y camionetas fueron los vehículos que más se ensamblaron en este período. En el año 2010 la producción nacional progresó con el 32% que corresponden a 20.691 unidades referentes al año posterior, con un total de 76.25 unidades, el 67% de los vehículos ensamblados fueron los automóviles y todo terreno. Para el año 2011 la producción nacional decreció en -0,67% con relación al año precedente, las tres ensambladoras nacionales descendieron su producción y cerraron el año con un total de 75.743 vehículos ensamblados.

OMNIBUS BB, AYMESA y MARESA ensamblaron automóviles, camionetas, furgonetas, chasis y todo terreno destinados al mercado nacional y también a mercados internacionales. Por tipo de vehículos se destacan las furgonetas que crecieron el 46,79% a los años antepuestos, este tipo de vehículos son preferidos por los usuarios para tipo familiar, recorridos de trabajo, escolares, es decir se impusieron como una tendencia, además este incremento en la producción se debe a las exportaciones de vehículos ecuatorianos a Venezuela se dan bajo el Sistema Unitario de Compensación Regional (Sucre), actividad que se realiza entre los Bancos Centrales de los dos países que constituye la forma más eficiente.

#### 4.11. Principales marcas del sector

Como complemento principal a este estudio es necesario presentar la composición del parque automotor por marca en nuestro país para determinar cuales son las marcas más ofertadas como lo detalla el siguiente cuadro.

**Tabla N° 13**  
**Principales marcas vendidas en el sector automotriz Ecuatoriano**  
**(Unidades)**

AÑO	CHEVROLET	VARIACIÓN	HYUNDAI	VARIACIÓN	TOYOTA	VARIACIÓN	MAZDA	VARIACIÓN	KIA	VARIACIÓN	TOTAL
2002	30.741	63%	5.322	11%	4.125	9%	4.039	8%	4.247	9%	48.474
2003	25.685	61%	5.139	12%	3.946	9%	3.793	9%	3.766	9%	42.329
2004	25.745	59%	5.636	13%	4.384	10%	4.929	11%	3.137	7%	43.831
2005	37.594	72%	9.436	0%	5.343	10%	5.713	11%	3.449	7%	52.108
2006	39.855	60%	9.514	14%	7.503	11%	6.328	10%	3.029	5%	66.229
2007	36.174	55%	9.951	15%	8.918	14%	7.848	12%	2.867	4%	65.758
2008	47.519	55%	13.167	15%	10.437	12%	10.360	12%	4.149	5%	85.632
2009	40.185	56%	11.814	17%	7.692	11%	6.372	9%	5.432	8%	71.495
2010	53.429	54%	17.241	17%	8.722	9%	8.589	9%	10.908	11%	98.889
2011	59.189	59%	14.870	15%	6.544	7%	8.012	8%	11.965	12%	100.580
<b>Total</b>	<b>396.116</b>		<b>92.663</b>		<b>67.614</b>		<b>65.983</b>		<b>52.949</b>		<b>675.325</b>

Fuente: <http://www.aeade.com>

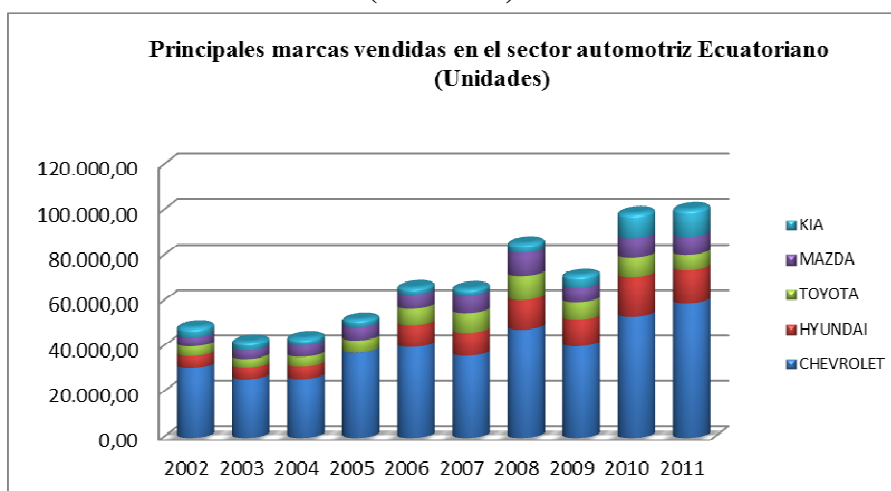
Elaborado por: Silvia Carranza



En el gráfico se puede observar que la marca más vendida en Ecuador desde el año 2002 hasta el año 2011 es Chevrolet, es decir la mayor participación en el parque automotor durante todo este período es liderada por esta marca con un total de 396.116 unidades vendidas en el mercado Ecuatoriano durante el período 2002-2011, en el 2005 tuvo la mayor participación con un 72% correspondientes a 37.594 unidades. Hyundai es la marca más cotizada en el mercado ecuatoriano durante el año 2002 – 2011 registró un total de 92.663 unidades, junto a Toyota con un total de 67.614 unidades de vehículos sin quedarse atrás las marcas Mazda con 65.983 unidades y Kia con 52.949 entre otras marcas que se suman a la ventas de vehículos, durante el período correspondiente.

Durante el año 2011 las ventas registraron un total de 100.580 unidades vendidas en el mercado ecuatoriano, en la cual Chevrolet registra una participación del 59% que corresponden a 59.189 unidades, Hyundai con un 15% es decir 14.870 unidades, Kia con el 12% que pertenece a 11.965 unidades, seguidas por Mazda con el 8% que son 8.012 unidades y Toyota 7% corresponden a 6.544 unidades.

**Gráfico N° 4**  
**Principales marcas vendidas en el sector automotriz Ecuatoriano**  
**(Unidades)**



**Fuente:** <http://www.aeade.com>

**Elaborado por:** Silvia Carranza

## **4.12. Vehículos híbridos y su utilización**

El vehículo híbrido es llamado de esta manera ya que utiliza más de una fuente de energía, es decir, un motor de combustión interna y un motor eléctrico, al hablar de motor tradicional son generalmente los vehículos a gasolina son más ligeros y sencillos, sin embargo los vehículos híbridos a bajas velocidades se mueve con electricidad almacenada en las baterías, y cuando se necesita más potencia entra el motor convencional. La ventaja ambiental de utilizar este tipo de vehículos híbridos son muy beneficiosas para la naturaleza y la humanidad, porque tienen menor consumo de combustible y menores emisiones es decir en recorridos urbanos, donde la velocidad media de los trayectos en coche es tan baja permite detener el motor de gasolina y utilizar sólo electricidad a bajas velocidades o cuando se está parado.

### **4.12.1. Marcas de híbridos**

El encarecimiento de los combustibles, las estrictas normas ambientales y la búsqueda de un mundo más limpio ha hecho que las marcas automotrices busquen nuevas tecnologías; tales como autos híbridos, eléctricos o motorizaciones diesel son un claro ejemplo de ello; teniendo en cuenta que existe una gran variedad de marcas de híbridos entre ellos tenemos:

- Toyota
- Ford
- Chevrolet
- Lexus
- BMW
- Mercedes Benz
- Porsche
- GMC
- Otras

En el siguiente gráfico podemos reflejar el nivel comercial de los automóviles híbridos cuando entraron al Ecuador durante el período 2008-2011.

**Tabla N° 14**  
**Ventas de híbridos por marca en el mercado ecuatoriano**  
**(Unidades)**

Segmento	2009	Participación	2010	Participación	2011	Participación
Toyota	1050	68,90%	1840	40,81%	557	23,91%
Ford	86	5,64%	1056	23,42%	1034	44,38%
Chevrolet	152	9,97%	711	15,77%	328	14,08%
Lexus	152	9,97%	500	11,09%	59	2,53%
BMW	11	0,72%	154	3,42%	82	3,52%
Mercedez B	1	0,07%	86	1,91%	78	3,35%
Porsche	3	0,20%	54	1,20%	111	4,76%
GMC	41	2,69%	53	1,18%	13	0,56%
Otras	28	1,84%	55	1,22%	68	2,92%
<b>Total</b>	<b>1524</b>	<b>100%</b>	<b>4509</b>	<b>100%</b>	<b>2330</b>	<b>100%</b>

Fuente: <http://www.aeade.com>

Elaborado Por: Silvia Carranza

La industria automotriz en el año 2009 tuvo mayor venta en la marca Toyota con una participación de 1050 unidades, esta marca representa el 68% mientras que las demás marcas existentes no tuvieron mucha demanda en el mercado, registrando un total de ventas al año de 1524 unidades; para el año 2010 fue el mejor año en ventas para los vehículos híbridos retomó un mayor crecimiento con un total de 4509 unidades en el año, de la misma manera Toyota fue la marca líder en el mercado con una participación del 40,81%.

Sin embargo en el 2011 la marca mas vendida fue Ford con una participación del 44,38% que corresponden a 1034 unidades, en este período se registro un total en las ventas de 2330 unidades, es decir una disminución del -48% del total de las ventas que se dieron en el año anterior, esto se debe a las medidas gubernamentales que afectan al sector, lo cual se ve reflejado notoriamente en las disminución de sus ventas en los vehículos híbridos.

Sin embargo “según la Asociación Ecuatoriana Automotriz, las ventas registradas a nivel nacional, hasta octubre del año 2012, sumaron 98.276 unidades, lo que representa un 16% menos en comparación al mismo período del 2011”<sup>41</sup> estas medidas no solo están afectando a los vehículos híbridos, sino a su vez perjudica a todo el sector automotriz ecuatoriano.

**Gráfico N° 5**  
**Ventas de híbridos por marcas en el mercado ecuatoriano**  
**(Unidades)**



**Fuente:** <http://www.aeade.com>  
**Elaborado Por:** Silvia Carranza

#### 4.13. Aspecto socio – económico

El sector automotriz en el Ecuador interviene algunas variables tales como: producción nacional, exportación, importación y ventas, entre los rubros principales que forman parte de esta industria son: Los vehículos, llantas, motos y repuestos; todas estas actividades tienen una participación muy importante en la economía del país por los ingresos que esta genera.

<sup>41</sup> <http://www.omu.com.ec/hist%C3%B3rico-de-noticias/3085-la-venta-de-autos-cae-al-nivel-m%C3%ADnimo-en-tres-a%C3%B1os.html>

Además, es fuente de numerosas plazas de trabajo, creando cerca de “25.000 puestos de trabajo en las actividades directas e indirectas relacionadas a este sector; cerca del 30% del empleo generado se concentra en el área de ensamblaje y el 70% en el área de comercialización”<sup>42</sup>, de esto modo queda determinado que mediante el sector automotriz millones de ecuatorianos y extranjeros ayudan a complementar una mejor rentabilidad económica para nuestro país.

#### **4.14. Asociación de Empresas Automotrices Del Ecuador (AEADE)**

Es el organismo que agrupa al sector automotriz ecuatoriano, es una entidad de derecho privado creada sin fines de lucro la misma que trabaja en beneficio del gremio automotriz en sus diferentes actividades, representando oficialmente a este sector. Este organismo fue fundado en 1946 con el nombre de Asociación Ecuatoriana Automotriz del Interior (AEADI) luego de cincuenta seis años es decir en el 2002 decidió plantear el cambio de denominación y adoptar el de Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE).

Los directivos de este organismo trabajan con mente abierta al cambio y la mejora continua del sector Empresarial Automotor, que actualmente es conocido a nivel nacional e internacional contribuye así al desarrollo económico del país. Además forma parte de la Asociación Latinoamericana de Distribuidores Automotrices (ALADDA), Cámaras de Comercio tanto de Quito como de Guayaquil y un sin número de socios que agrupan a empresas localizadas en diferentes ciudades del país, orientadas con el mismo objetivo de defender el sector automotriz.

---

<sup>42</sup> [http://www.cinae.org.ec/index.php?option=com\\_content&view=article&id=26&Itemid=302&lang=es](http://www.cinae.org.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=26&Itemid=302&lang=es)

#### **4.14.1. Visión**

Ser la entidad que represente al Sector Automotor en Ecuador, cumpliendo constantemente con el crecimiento sostenido de metas, comprometida con la prestación de servicios a nuestros afiliados.

#### **4.14.2. Misión**

Representar y salvaguardar los intereses de los afiliados, promoviendo la tecnificación y el desarrollo dentro de un ambiente de equidad, confianza y transparencia, ofreciéndoles servicios de innovación especializados, contribuyendo al desarrollo socio-económico del país.

#### **4.14.3. Servicios**

Dentro de sus servicios constan:

- La realización de cursos de capacitación técnica y profesional en todas las áreas automotrices.
- Organización de ferias conferencias y congresos automotrices.
- Representación ante entidades nacionales e internacionales.
- Asesoría en temas técnicos, reglamentarios y comerciales del sector automotriz.
- La asociación también brinda información del anuario estadístico del sector.
- Actualización de información mensual del mercado automotriz nacional de vehículos nuevos.
- Información mensual sobre el financiamiento de vehículos a nivel nacional.
- Análisis del patio automotriz nacional.
- Información del mercado de vehículos usados.
- Análisis del desempeño laboral de los mercados más significativos del continente.

- Actualización constante del boletín mensual de importación y producción de vehículos.
- Información del boletín trimestral de importación y venta de vehículos híbridos.
- Boletín mensual de importación de llantas, repuestos, motocicletas armadas y desarmadas.

#### 4.15. Muestreo

Las encuestas fueron realizadas a las empresas que se dedican a la comercialización de vehículos en el mercado ecuatoriano.

#### 4.16. Análisis de los resultados

##### 1. ¿Desde hace qué tiempo se dedica a la comercialización de vehículos?

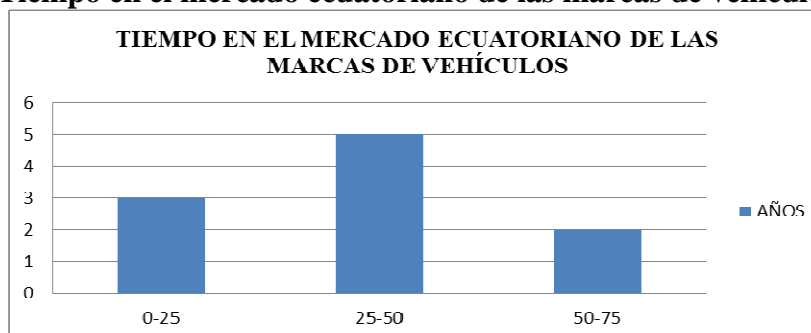
Según las encuestas realizadas a las comercializadoras de vehículos se determinó que en promedio las marcas constituidas en el Ecuador tienen alrededor de 16-54 años de vida en el mercado. Ciertas marcas importan por cuenta propia y las demás compran a empresas importadoras para poder comercializar sus vehículos.

**Tabla N° 15**  
**Tiempo en el mercado ecuatoriano de las marcas de vehículos.**

<b>Tiempo en el mercado Ecuatoriano de las marcas de vehículos</b>		
<b>AÑOS</b>	<b># MARCAS</b>	<b>%</b>
0-25	3	30%
25-50	5	50%
50-75	2	20%
<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Investigación de Campo  
**Elaborado por:** Silvia Carranza

**Gráfico N° 6**  
**Tiempo en el mercado ecuatoriano de las marcas de vehículos**



**Fuente:** Investigación de Campo

**Elaborado por:** Silvia Carranza

Chevrolet, es considerada una de las marcas pioneras en la comercialización de vehículos en el mercado Ecuatoriano, seguida por la marca Toyota que es la segunda marcas más reconocida en nuestro país.

## 2. Los vehículos que su empresa comercializa son:

**Tabla N° 16**  
**Encuestas-composición de la comercialización de vehículos**

Marcas	Ensamblados en el País	Ensamblados en el Extranjero
Chevrolet	x	x
Hyundai		x
Toyota		x
Mazda	x	
Kía Motors	x	x
Ford		x
Otras		x

**Fuente:** Investigación de Campo

**Elaborado por:** Silvia Carranza

**Tabla N° 17**  
**Composición de la comercialización de vehículos**

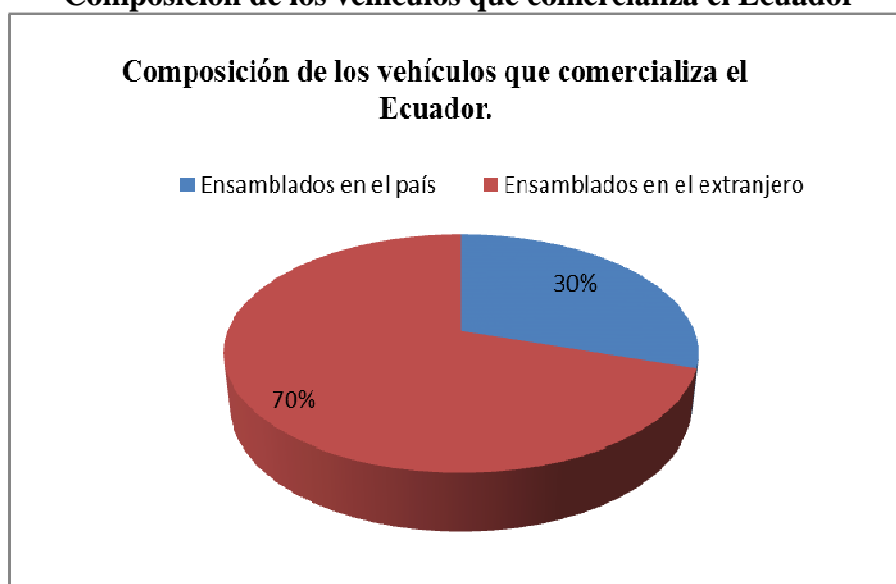
Composición	Marcas	%
Ensamblados en el país	3	30%
Ensamblados en el extranjero	7	70%
<b>Total</b>	10	100%

**Fuente:** Investigación de Campo

**Elaborado por:** Silvia Carranza



**Gráfico N° 7**  
**Composición de los vehículos que comercializa el Ecuador**



**Fuente:** Investigación de Campo  
**Elaborado por:** Silvia Carranza

Según los datos de las marcas encuestadas como Chevrolet, Hyundai, Toyota, Mazda, Kía Motors, Ford, Nissan, entre otras el 70% de los vehículos que estas comercializan en el mercado ecuatoriano son ensamblados en el exterior.

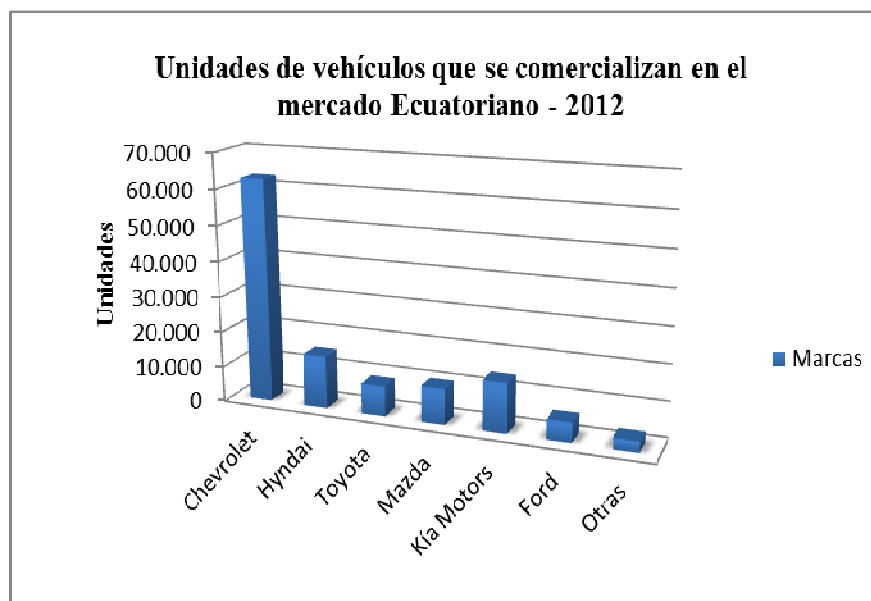
### 3. ¿Cuántas unidades de vehículos comercializa al año?

**Tabla N° 18**  
**Encuesta-Unidades de vehículos que comercializa al año**

Marcas	Unidades
Chevrolet	62.720
Hyundai	14.780
Toyota	8.544
Mazda	10.013
Kía Motors	13.965
Ford	5.610
Otras	3.015
Total	118.647

**Fuente:** Investigación de Campo  
**Elaborado por:** Silvia Carranza

**Gráfico N° 8**  
**Unidades de vehículos que comercializa al año**



**Fuente:** Investigación de Campo  
**Elaborado por:** Silvia Carranza

La marca que comercializa más unidades de vehículos al año en el mercado nacional se encuentra Chevrolet con un total de 62.720 unidades, seguido por la marca Hyundai con 14.780 unidades, Kia Motors con 13.965 unidades, Mazda con 10.013 unidades, Toyota con 8.544 unidades, Ford con 5.610 y otras marcas del mercado con un total de 3.015 unidades.

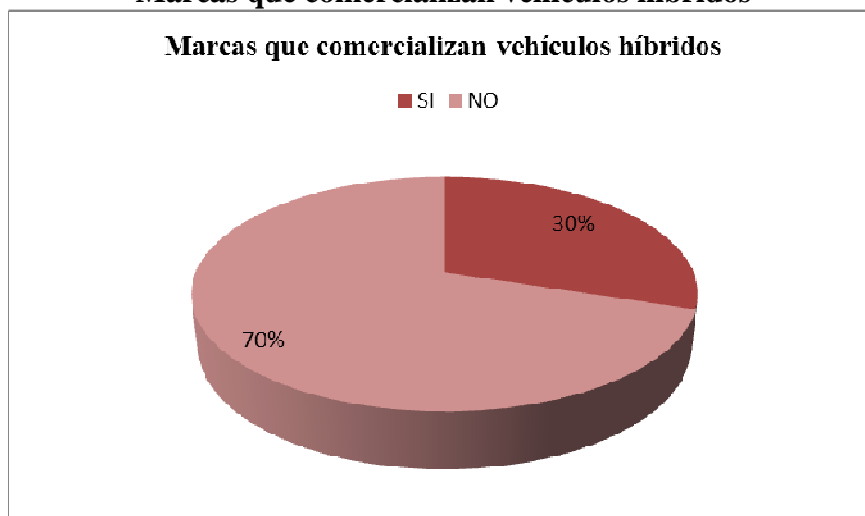
#### 4. ¿Su empresa comercializa vehículos híbridos?

**Tabla N° 19**  
**Encuesta-Marcas que comercializan vehículos híbridos**

Respuestas	Marcas	%
SI	3	30%
NO	7	70%
<b>Total</b>	<b>10</b>	<b>100%</b>

**Fuente:** Investigación de Campo  
**Elaborado por:** Silvia Carranza

**Gráfico N° 9**  
**Marcas que comercializan vehículos híbridos**



**Fuente:** Investigación de Campo  
**Elaborado por:** Silvia Carranza

Según los datos encuestados el 30% de las marcas de vehículos en el mercado ecuatoriano comercializan vehículos híbridos, mientras que el 70% restante de las marcas no comercializa ese tipo de vehículos.

**5. ¿La aplicación de las restricciones cuantitativas impuestas por el gobierno incidieron en su nivel de ventas?**

**Tabla N° 20**  
**Encuesta-las restricciones cuantitativas impuestas por el gobierno incidieron en su nivel de ventas**

Respuestas	Marcas	%
SI	10	100%
NO	0	0%
<b>Total</b>	10	100%

**Fuente:** Investigación de Campo  
**Elaborado por:** Silvia Carranza

Según los datos encuestados las restricciones cuantitativas impuestas por el gobierno si incidieron en su nivel de ventas en un 10% en todas las marcas encuestadas, ha diferencia de otros años que no había este tipo de restricción para los vehículos, esto a

su vez está causando un gran efecto negativo para la comercialización de vehículos importados en el mercado ecuatoriano.

**Gráfico N° 10**  
**Las restricciones cuantitativas impuestas por el gobierno incidieron en su nivel de ventas**



**Fuente:** Investigación de Campo  
**Elaborado por:** Silvia Carranza

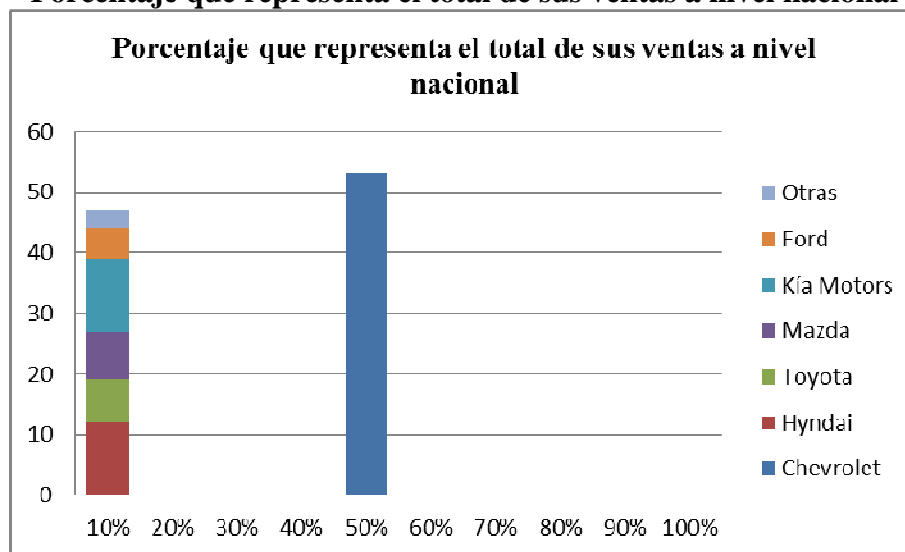
6. ¿Cuál es el porcentaje que representa el total de sus ventas a nivel nacional?

**Tabla N° 21**  
**Encuesta-porcentaje que representa el total de sus ventas a nivel nacional**

Marcas	10%	20%	30%	40%	50%	60%	70%	80%	90%	100%
Chevrolet					53					
Hyundai	12									
Toyota	7									
Mazda	8									
Kia Motors	12									
Ford	5									
Otras	3									

**Fuente:** Investigación de Campo  
**Elaborado por:** Silvia Carranza

**Gráfico N° 11**  
**Porcentaje que representa el total de sus ventas a nivel nacional**



**Fuente:** Investigación de Campo

**Elaborado por:** Silvia Carranza

Según los datos encuestados la marca de vehículo Chevrolet representa un 53% en el mercado ecuatoriano del total de sus ventas, seguido por la marca Hyundai que representa un 12% del total de las ventas en el mercado ecuatoriano, al igual que Kía Motors representa un 12%, Mazda que registra el 8%, Toyota el 7%, Ford 5% y el 3% de las demás marcas de vehículos que se encuentran en nuestro País.

**7. La aplicación de las restricciones cuantitativas a los vehículos ¿En qué porcentaje redujeron sus ventas?**

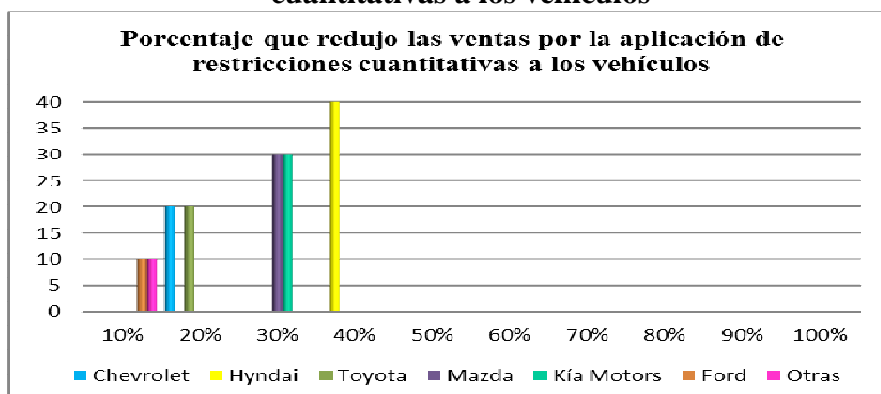
**Tabla N° 22**  
**Encuesta-la aplicación de las restricciones cuantitativas a los vehículos ¿En qué porcentaje redujeron sus ventas?**

Marcas	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Chevrolet		x								
Hyundai				x						
Toyota		x								
Mazda			x							
Kía Motors			x							
Ford	x									
Otras	x									

**Fuente:** Investigación de Campo

**Elaborado por:** Silvia Carranza

**Gráfico N° 12**  
**Porcentaje que redujeron las ventas por la aplicación de las restricciones cuantitativas a los vehículos**



**Fuente:** Investigación de Campo  
**Elaborado por:** Silvia Carranza

Según los datos encuestados porcentaje por marca en el mercado ecuatoriano que redujo las ventas por la aplicación de las restricciones cuantitativas a los vehículos se registraron de la siguiente forma: Chevrolet y Toyota disminuyó sus ventas en un 20%, Mazda y Kía Motors registró una disminución del 30%, Ford y otras marcas en el mercado ecuatoriano disminuyó en un 10% , la marca más afectada fue Hyundai con un porcentaje del 40% los vehículos de esta reconocida marca, fue la que tuvo mayor declive en sus ventas por la aplicación de las restricciones cuantitativas.

**8. ¿En qué porcentaje se incremento el valor de los vehículos por la aplicación de restricciones cuantitativas?**

**Tabla N° 23**  
**Encuesta-porcentaje que se incremento el valor de los vehículos por la aplicación de restricciones cuantitativas**

Marcas	10	20	30	40	50	60	70	80	90	100
Chevrolet	x									
Hyundai	x									
Toyota	x									
Mazda	x									
Kía Motors	x									
Ford	X									
Otras	X									

**Fuente:** Investigación de Campo  
**Elaborado por:** Silvia Carranza

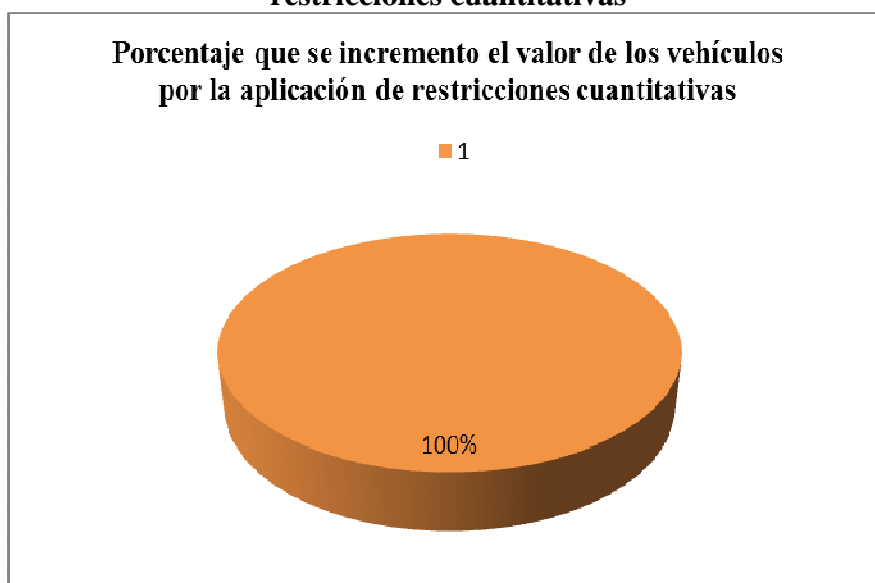
**Tabla N° 24**  
**Porcentaje que se incremento el valor de los vehículos por la aplicación de restricciones cuantitativas**

Dato%	Marcas	%
10	10	100%
<b>Total</b>	10	100%

**Fuente:** Investigación de Campo

**Elaborado por:** Silvia Carranza

**Gráfico N° 13**  
**Porcentaje que se incremento el valor de los vehículos por la aplicación de restricciones cuantitativas**



**Fuente:** Investigación de Campo

**Elaborado por:** Silvia Carranza

Según los datos encuestados el porcentaje que se incremento el valor de los vehículos por la aplicación de restricciones cuantitativas, en todas las marcas encuestadas han incrementado el valor final del bien en un 10% respecto a los años anteriores.

## **CAPÍTULO V**

### **5. Evaluación económica en la balanza comercial**

En el siguiente estudio analizaremos la evaluación económica en la Balanza Comercial en nuestro país, para lo cual es necesario conocer un poco más detallado la estructura de la balanza para tener un conocimiento más claro y amplio de nuestro objetivo principal. Sin dejar atrás las políticas que están inmersas al comercio exterior ecuatoriano a continuación detallaremos cada una de ellas.

#### **5.1. Políticas del comercio exterior en el Ecuador**

La política de comercio exterior puede permitir incentivos o desincentivos a la producción, por su influencia en los precios y las cantidades de los productos competidores que se importan al país y a través de sus efectos sobre los precios internos recibidos por las exportaciones. Las políticas que encarecen los precios de las importaciones en el mercado interno proporcionan protección económica, los instrumentos de la política comercial son los aranceles y las cuotas en las importaciones y varios tipos de incentivos cuando se trata de las exportaciones. En algunos casos se usa una combinación de cuotas y aranceles, cuando las importaciones exceden una cantidad establecida.

Dentro de las políticas del comercio exterior tenemos:

##### **5.1.1. Política Comercial**

Es el conjunto de normas de un Estado que afectan al comercio exterior, el Estado puede intervenir de manera directa cuando es un agente más dentro de la economía del país y utiliza sus herramientas legislativas para alterar el rumbo “natural” de la economía.



La intervención puede ser de manera indirecta con otro tipo de políticas como son la política de empleo y seguridad social, dependiendo del nivel de intervención del estado en la economía encontramos:

- **El Proteccionismo:** Es una fuerte intervención del estado en todo lo económico alterando el proceso de comercio exterior.
- **El Librecomercio** se basa en la poca o nula intervención del estado en las distintas facetas económicas de un país.

Sin embargo el Ecuador está redefiniendo por completo su estrategia de desarrollo económico y social con objeto de diversificar la economía y hacerla más incluyente. La política económica también se ha caracterizado por los intentos de aumentar la productividad total de los factores y mejorar así la competitividad internacional del Ecuador, esfuerzos que se han extendido a la diversificación de productos y mercados. A fin de facilitar el comercio, se han realizado esfuerzos de informatización del despacho de aduana y otros esfuerzos de modernización; por ejemplo, se han reducido las inspecciones físicas y ahora se da más importancia a la evaluación del riesgo. A partir del 2008 se eliminó el régimen de inspección previa a la expedición, las importaciones han estado sujetas algunas recargas arancelarias entre ellas tenemos la contribución al Fondo de Desarrollo para la Infancia y un impuesto a la salida de divisas, todos ellos recaudados sobre una base ad valorem.

Las prohibiciones y restricciones a la importación afectan a numerosos productos, que principalmente se aplican por motivos relacionados con la salud de las personas y de los animales o la preservación de los vegetales, el medio ambiente y la seguridad. Además de esto se adoptaron medidas de salvaguardia por motivos de balanza de pagos en forma de restricciones cuantitativas y recargos arancelarios.

### **5.1.2. Política Macroeconómica**

La política macroeconómica es aquella que afecta a un país o una región en su totalidad, la cual “se ocupa del régimen monetario, fiscal, comercial y cambiario, así como del crecimiento económico, la inflación y las tasas nacionales de empleo y desempleo”.<sup>43</sup> El incremento del comercio en nuestro país se puede dar gracias a la apertura comercial la misma que estimula el crecimiento de la economía nacional, de esta manera contribuye a mejorar el nivel de vida de toda la población. Además hay que tener en cuenta que tanto las exportaciones como las importaciones de un país forman parte del desarrollo económico de un país, por lo tanto al reducir los aranceles a las importaciones, los países incrementan sus ventajas comparativas y estos pueden aumentar sus exportaciones. Es decir, que el proteccionismo arancelario en lugar de beneficiar a la industria habría reducido su capacidad de expansión. El poder acceder a insumos de menor costo, permitirá ofertar bienes finales a precios más competitivos.

Adicionalmente una reducción de los aranceles se traduce en una reducción del costo de la canasta de consumo familiar, incrementando de esta manera la capacidad de compra del ingreso disponible. En nuestro país una mayor internacionalización le ayudaría a reducir la dependencia de los ingresos petroleros que provienen de una fuente no renovable los mismos que están sujetos a la volatilidad de los precios internacionales.

### **5.1.3. Política Monetaria**

La política monetaria o financiera es una rama de la política económica en la cual se usa la cantidad de dinero como una variable para controlar y mantener la estabilidad económica, puesto que comprende las decisiones de las autoridades referidas al mercado monetario, que modifican la cantidad de dinero o el tipo de interés.

Desde enero de 2000, el Ecuador tiene una economía dolarizada que utiliza el dólar de los Estados Unidos como moneda de curso legal, este sistema de dolarización implica

---

<sup>43</sup> <http://www.greenfacts.org/es/glosario/pqrs/politica-macroeconomica.htm>

que nuestro País no emite su propia moneda ni puede utilizar políticas monetarias y cambiarias para gestionar la economía.

Por lo tanto, luego de la estabilidad económica que se palpó en nuestro país tras la dolarización, ha fomentado el desarrollo de la industria automotriz ecuatoriana, es decir que la dolarización continúa brindando estabilidad a la económica a pesar de las variables políticas en que se desenvuelve nuestro país. La dolarización permitió, ante todo, estabilidad financiera y como varios actores del sector han coincidido, el sector bancario es un aliado innegable para la tranquilidad en las empresas automotrices.

#### **5.1.4. Política Fiscal**

La política fiscal constituye el principal instrumento de ajuste macroeconómico en nuestro país, es una rama de la política económica la cual ordena el presupuesto del Estado y sus componentes, el gasto público y los impuestos, disminuyendo las oscilaciones de los ciclos económicos, contribuyendo a mantener una economía creciente, de pleno empleo y sin inflación alta. El país ha experimentado una considerable modificación reglamentaria e institucional, como también a su vez se han adoptado modificaciones fiscales más recientes cabe señalar un aumento de los aranceles de importación aplicables a los vehículos automóviles, “desde enero del año pasado, el Gobierno anunció medidas para reducir la importación de esos productos e intentar disminuir el déficit de la balanza comercial no petrolera”<sup>44</sup>

#### **5.1.5. Política Gubernamental**

Las políticas gubernamentales también conocidas como políticas públicas son las respuestas que el Estado o poder público otorga a las necesidades de los gobernados, en forma de normas, instituciones, prestaciones, bienes públicos o servicios. En este sentido, está ligado directamente a la actividad del Estado centralizada o

---

<sup>44</sup><http://www.eluniverso.com/2012/11/10/1/1356/importaciones-vehiculos-ckd-celulares-cayeron.html>

descentralizada, involucra una toma de decisiones y previamente un proceso de análisis y de valorización de dichas necesidades.

## **5.2. Balanza de Pagos**

Es un estado estadístico o un documento contable que resume sistemáticamente, las transacciones económicas ocurridas para un período específico dado, entre una economía y el resto del mundo. La balanza de pagos registra las transacciones entre agentes residentes y no residentes en términos de flujo, es decir, las operaciones económicas realizadas durante un período determinado, mientras que no reporta el monto total de activos y pasivos financieros al final del período, en términos de stock o saldo, sin embargo es un elemento muy representativo de la situación real de la economía de un país.

### **5.2.1. Estructura de la Balanza de Pagos**

La estructura de la Balanza de Pagos se representa entre la relación existente entre las principales sub-balanzas las cuales son:

**Gráfico N° 14**  
**Estructura de la Balanza de Pagos**

	<b>Ingresos</b>	<b>Pagos</b>	<b>Saldo</b>
Importación			
Exportación			
<b>BALANZA COMERCIAL</b>			
Transportes y seguros			
Turismo y viajes			
Rentas de inversión			
Asistencia Técnica			
<b>BALANZA DE SERVICIOS</b>			
Transferencias privadas			
Transferencias públicas			
<b>BALANZA DE TRANSFERENCIAS</b>			
<b>BALANZA POR CUENTA CORRIENTE</b>			
Capital privado a largo plazo			
Capital público a largo plazo			
<b>BALANZA DE CAPITAL A LARGO PLAZO</b>			
<b>BALANZA BASICA</b>			
Capital a corto plazo			
Pasivos líquidos			
Posición en divisas de entidades financieras			
Saldo en divisas de residentes			
Variación de reservas			
Errores y omisiones			
<b>TOTAL</b>			<b>0</b>

**Fuente:** Gestión del Comercio Exterior, libros profesionales de empresa.

**Elaborado Por:** Silvia Carranza

#### 5.2.1.1. Balanza de servicios

“En macroeconomía constituye una parte de la Balanza de Bienes y Servicios, que a su vez se integra en la Balanza de Operaciones Corrientes o por Cuenta de Renta. La Balanza de servicios recoge los ingresos y pagos que se derivan de servicios prestados por el extranjero. En la columna de ingresos se anotan como exportaciones los servicios prestados al extranjero, y en la de pagos los recibidos.”<sup>45</sup>

Esta sub-balanza recoge las exportaciones e importaciones de servicios (fletes, seguros, turismo, etc.)

<sup>45</sup> <http://www.comercio-exterior.es/es/action-diccionario.diccionario+idioma-223+l-B+p-701+pag-/Diccionario+de+comercio+exterior/balanza+de+capitales.htm>

### **5.2.1.2. Balanza de transferencias y/o balanza corriente**

Las transferencias se refieren a la diferencia entre salidas y entradas de fondos sin una contraparte las cuales pueden ser públicas o privadas, entre las privadas cabe destacar las remesas de los emigrantes y entre las públicas, los fondos transferidos de un país a otro.

La Balanza Corriente o por Cuenta Corriente es un indicador económico que comprende las operaciones de las tres sub-balanzas anteriores: Comercial de Servicios y Transferencias, por lo tanto “resume el flujo de todos los bienes, servicios, ingresos y pagos desde y hacia el país. El informe actúa como un indicador de cómo la economía del país interactúa con el resto del mundo.”<sup>46</sup>

### **5.2.1.3. Balanza de capital a largo plazo y/o balanza básica**

La balanza de capital es “la subdivisión de la balanza de pagos, que incluye las entradas y salidas de capital a largo y a corto plazo y las inversiones. Los movimientos de ésta balanza son los activos financieros y los pasivos financieros (formas de endeudamiento).”<sup>47</sup>

### **5.2.1.4. Balanza comercial**

La balanza comercial forma parte de la balanza de pagos de un país, esta balanza solo incluye las importaciones y exportaciones de mercancías, es decir, que no contempla la prestación de servicios entre países, ni la inversión o movimiento de capitales.

La fórmula para conocer el saldo de la balanza es:

$$BC = X - I$$

---

<sup>46</sup> <http://www.efxto.com/diccionario/c/3546-cuenta-corriente#ixzz2LxA88nhe>

<sup>47</sup> <http://www.efxto.com/diccionario/c/3546-cuenta-corriente#ixzz2LxA88nhe>

BC = Balanza Comercial

X = Exportaciones

I = Importaciones

El saldo de la balanza comercial será el resultado de restar las importaciones a las exportaciones realizadas dentro del país y describe el equilibrio de este tipo de transacciones, lo cual puede arrojar uno de los siguientes resultados:

- Superávit: Es decir cuando hay más exportaciones que importaciones.
- Déficit: Es el resultado cuando se importa más mercancías de las que se exporta.

Estos resultados miden la relación existente entre la demanda de bienes del país por el resto del mundo y la demanda de bienes extranjeros por el país que elabora la Balanza.

Por lo consiguiente presentaremos la evolución de la balanza comercial total del Ecuador durante el período 2009 - 2012 que se lo puede observar en la tabla y gráfico que se presenta a continuación:

**Tabla N° 25**  
**Balanza Comercial Total**  
**(Millones de USD/FOB)**

	2009	2010	2011	2012
<b>Exportaciones</b>	1.386.306	17.489.928	22.322.353	23.898.734
<b>Importaciones</b>	1.407.146	19.278.714	22.945.807	24.017.740
<b>Total BC</b>	-20.840	-1.788.786	-623.454	-119.006

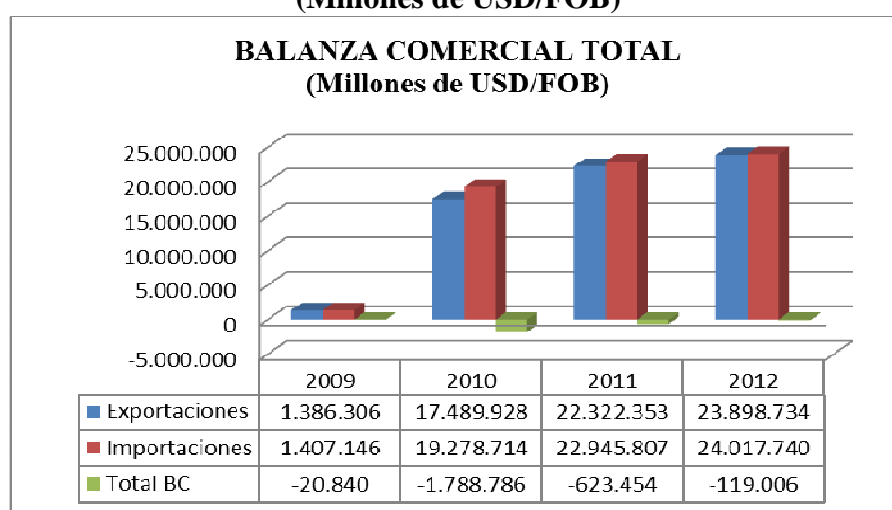
**Fuente:** Banco Central del Ecuador.

**Elaborado Por:** Silvia Carranza.

Al cierre del año 2009 se presenta un déficit de USD 20.840 millones FOB, en el año 2010 se presenta un déficit mayor al año anterior de USD 1.788.786 millones esto se debe al crecimiento de las importaciones durante este período. En el periodo 2011 el saldo de la balanza comercial total disminuye el déficit de USD 1.788.786 millones en el año 2010, a USD 623.454 millones en el 2011, esto se debe a que las exportaciones

totales crecieron en un 28% al comparar estos períodos y las importaciones crecieron en un 19%. En el 2012 se presenta un cambio positivo del saldo de la balanza comercial total disminuyendo el déficit de USD 623 millones en el año 2011, a USD 119 millones en el 2012. Esto se debe a que las exportaciones totales crecieron un 7% al comparar estos mismos períodos del 2011 y 2012, mientras que las importaciones crecieron un 5%.

**Gráfico N° 15**  
**Balanza Comercial Total**  
**(Millones de USD/FOB)**



**Fuente:** Banco Central del Ecuador.

**Elaborado Por:** Silvia Carranza.

### 5.3. Comercio Exterior Ecuatoriano

El comercio ha sido uno de los ejes más importantes para la evolución y desarrollo de las sociedades modernas, esta realidad es aun más poderosa en el siglo XXI donde la generación de tecnologías ha intensificado la conexión entre personas, las empresas tienen vínculos de negocios en distintos lugares del mundo y el intercambio cultural es cotidiano.

El comercio internacional es muy importante para cada país del mundo, pero es aun más importante para una economía como la ecuatoriana, que al ser dolarizada no puede



emitir moneda propia. Sin embargo al hablar del Comercio Exterior Ecuatoriano nos referimos a las exportaciones e importaciones que se realizan mediante el comercio internacional, la principal fuente de ingreso al país son las exportaciones que han sido en su gran mayoría del petróleo, pero a lo largo de su historia otros productos han logrado una gran importancia económica como lo es en el caso del banano, el café, el cacao, camarón, madera, flores y atún, estos productos han logrado que el comercio exterior avance significativamente. En lo que se refiere a las importaciones del Ecuador provienen en su mayoría de los Estados Unidos, seguido por Japón, Alemania, etc. Actualmente existe una política orientada a incentivar la competitividad de la producción y las exportaciones, se han incrementado las prohibiciones y restricciones principalmente a los productos de bienes de capital y bienes de consumo.

Al mismo tiempo conoceremos los principales mercados de las exportaciones ecuatorianas durante el año 2012 que se lo puede observar en la tabla y gráfico que se presenta a continuación:

**Tabla N° 26**  
**Principales mercados de exportaciones Ecuatorianas 2012**  
**(Millones de USD/FOB)**

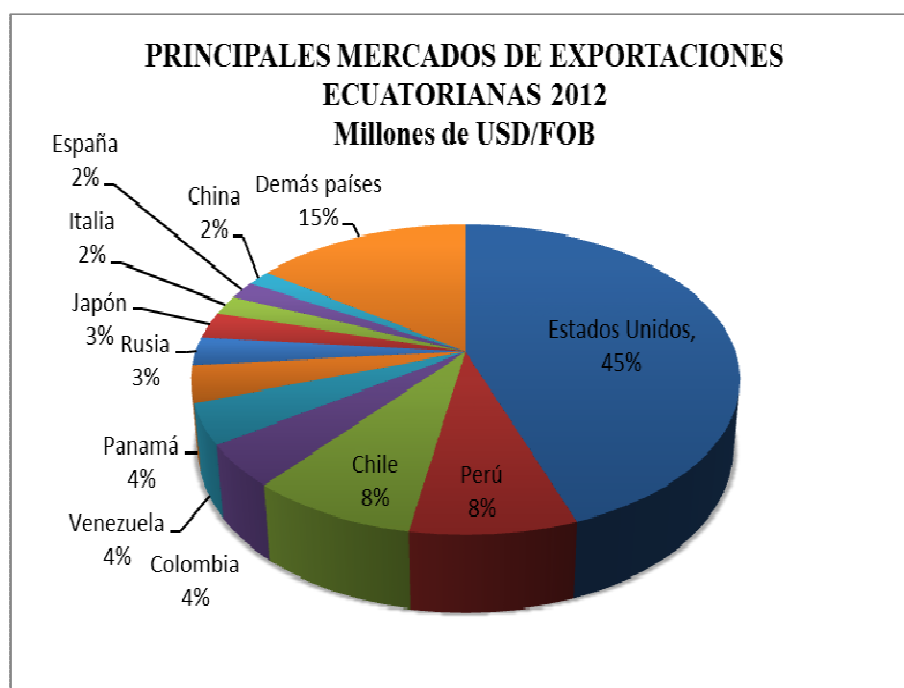
<b>PRINCIPALES MERCADOS DE EXPORTACIONES ECUATORIANAS 2012</b>		
<b>País</b>	<b>Millones de USD/Valor FOB</b>	<b>Participación</b>
Estados Unidos	10.619.808,22	45%
Perú	1.991.616,18	8%
Chile	1.994.259,59	8%
Colombia	1.059.000,68	4%
Venezuela	1.010.074,81	4%
Panamá	922.367,58	4%
Rusia	701.732,31	3%
Japón	653.566,23	3%
Italia	500.564,52	2%
España	443.942,63	2%
China	391.567,47	2%
Demás países	3.610.233,78	15%
<b>Total</b>	<b>23.898.734,00</b>	<b>100,00%</b>

**Fuente:** Banco Central del Ecuador.

**Elaborado Por:** Silvia Carranza.

Los destinos principales de las exportaciones ecuatorianas se registran Estados Unidos como el principal mercado de exportación representando el 45% correspondientes a un valor de USD 10.619.808.22 millones FOB de las exportaciones del 2012. Otros principales mercados del Ecuador son Perú (8 %) con un valor de USD 1.991.616.18 millones, Chile (8%) correspondiente USD 1.994.259.59, Colombia (4%) que corresponde USD 1.059.000.68 millones, Venezuela (4%), Panamá (4%) y Rusia (3%), demás países (15%).

**Gráfico N° 16**  
**Principales mercados de exportaciones Ecuatorianas 2012**  
**(Millones de USD/FOB)**



**Fuente:** Banco Central del Ecuador.  
**Elaborado Por:** Silvia Carranza.

Así mismo conoceremos los principales proveedores de las importaciones ecuatorianas durante el año 2012 que se lo puede observar en la tabla y gráfico que se presenta a continuación:

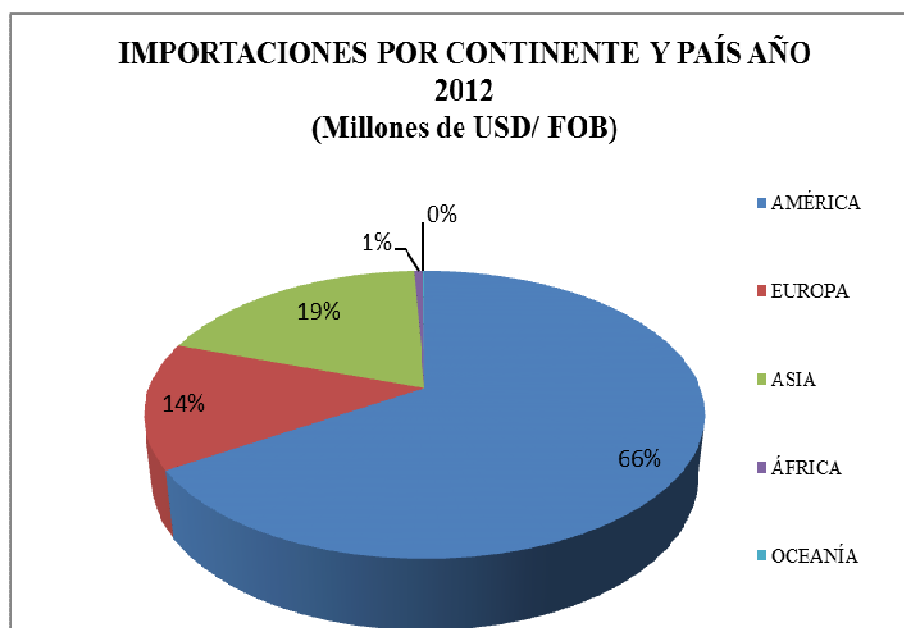
**Tabla N° 27**  
**Importaciones por continente y país año 2012**  
**(Millones de USD / FOB)**

<b>IMPORTACIONES POR CONTINENTE Y PAÍS AÑO 2012</b>		
<b>CONTINENTE Y PAÍS</b>	<b>Millones de USD/Valor FOB</b>	<b>Participación</b>
<b>Total General</b>	<b>24.017.740,00</b>	
<b>AMÉRICA</b>	<b>15.149.855,32</b>	<b>63%</b>
Estados Unidos	6.488.300,79	27%
Argentina	442.340,93	2%
Brasil	881.088,41	4%
Chile	597.148,79	2%
México	844.570,69	4%
Venezuela	222.369,25	1%
Panamá	1.634.469,88	7%
Bolivia	28.970,55	0,12%
Colombia	2.121.252,28	9%
Perú	1.087.948,06	5%
RESTO DE AMÉRICA	801.395,69	3%
<b>EUROPA</b>	<b>3.259.041,44</b>	<b>14%</b>
Bélgica y Luxemburgo	320.487,84	1%
Francia	156.326,04	1%
Holanda	201.177,34	1%
Italia	268.415,66	1%
Reino Unido	467.993,68	2%
Alemania	563.914,31	2%
España	583.629,98	2%
RESTO DE EUROPA	697.096,59	3%
<b>ASIA</b>	<b>4.373.265,84</b>	<b>18%</b>
Taiwán	181.497,12	1%
Japón	692.521,49	3%
Rep. Popular China	2.609.200,85	11%
Corea del Sur	736.530,64	3%
Otros países	153.515,74	1%
<b>ÁFRICA</b>	<b>140.500,00</b>	<b>1%</b>
<b>OCEANÍA</b>	<b>21.100,00</b>	<b>0,09%</b>
<b>OTROS PAÍSES NEP.</b>	<b>1.073.977,40</b>	<b>4%</b>

**Fuente:** Banco Central del Ecuador.

**Elaborado Por:** Silvia Carranza.

**Gráfico N° 17**  
**Importaciones por continente y país año 2012**  
**(Millones de USD / FOB)**



**Fuente:** Banco Central del Ecuador.  
**Elaborado Por:** Silvia Carranza.

Al realizar un análisis por continente se debe notar que América es el principal proveedor de Ecuador representando el 63% del total importado. Asia es el segundo continente desde donde provienen las importaciones ecuatorianas representando el 18%, Europa el 14%, África el 1% y Oceanía el 0.99% en el año 2012

### 5.3.1. Exportaciones

El comercio exterior es un factor clave en la economía ecuatoriana, las exportaciones en el Ecuador son encabezadas por el petróleo, banano, plátano, camarón, atún, cacao, café y elaborados, entre otros productos que son de vital importancia para la economía de nuestro país; dentro del comportamiento general en los últimos años las exportaciones han evolucionado en los productos primarios no tradicionales, productos industrializados, los mismos que se distinguen con una gran relevancia dentro de la balanza comercial. Los principales destinos de las exportaciones Ecuatorianas son:

USA, Chile, Venezuela, Colombia, Antillas Holandesas, Perú, Panamá, Rusia, Italia, Alemania.

En el Ecuador las exportaciones son incentivadas por el Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones el cual es encargado de detectar y generar información actual e importante para apoyar al desarrollo de las exportaciones y la captación de inversiones para el país, el mismo que mediante la elaboración de reportes comerciales y de inversiones, estudios de mercado, información logística, estadísticas y análisis del comercio internacional; otorga a los usuarios poseer una visión global de los mercados, sus oportunidades y amenazas en el ámbito económico, social y cultural, para elaborar tácticas adecuadas para el ingreso de productos nacionales en los mercados extranjeros

**Tabla N° 28**  
**Exportaciones ecuatorianas por tipo de bienes**  
**(Miles de millones de USD FOB)**

	2009	2010	2011	2012	Variación 2012 - 2011
<b>TOTAL</b>	13.863.06	17.489.928	22.322.353	23.898.734	7.1%
<b>Petroleras</b>	6.964.638	9.673.23	12.944.87	13.791.93	6.5%
<b>No Petroleras</b>	6.898,42	7.816.700	9.377.49	10.106.81	7.8%
<b>-Tradicional</b>	3.436.025	3.705.706	4.528.93	4.411.48	-2.6%
<b>-No Tradicional</b>	3.462.40	4.110.994	4.848,56	5.695.33	17.5%

**Fuente:** Banco Central del Ecuador.

**Elaborado Por:** Silvia Carranza.

El valor de las exportaciones en el 2012 alcanzó los USD 23.898.734 millones FOB mismo que frente al valor de las exportaciones efectuadas en el 2011 que llegó a USD 22.322.353 millones, representa un crecimiento de USD 1.576,381 millones equivalente al 7.10%. Las exportaciones petroleras registradas durante el año 2012 totalizaron un valor FOB de USD 13.791.93 millones monto superior en 6.5% respecto al año 2011, que fue de 12.944.87 USD millones. El valor de las exportaciones no petroleras registradas en el año 2012 totalizaron un valor FOB de USD 10.106.81 millones monto superior en 7.8%, respecto al año 2011 que fue de USD 9.377.49 millones. De enero a diciembre de 2012, las ventas externas no petroleras tradicionales alcanzaron los USD

4.411.48 millones y las No Tradicionales USD 5.695.33 millones, estos valores al ser comparados con las exportaciones del período enero - diciembre de 2011, tienen variación en -2.6% (USD 4.528.93 millones) y 17.5% (USD 4.848.56) millones.

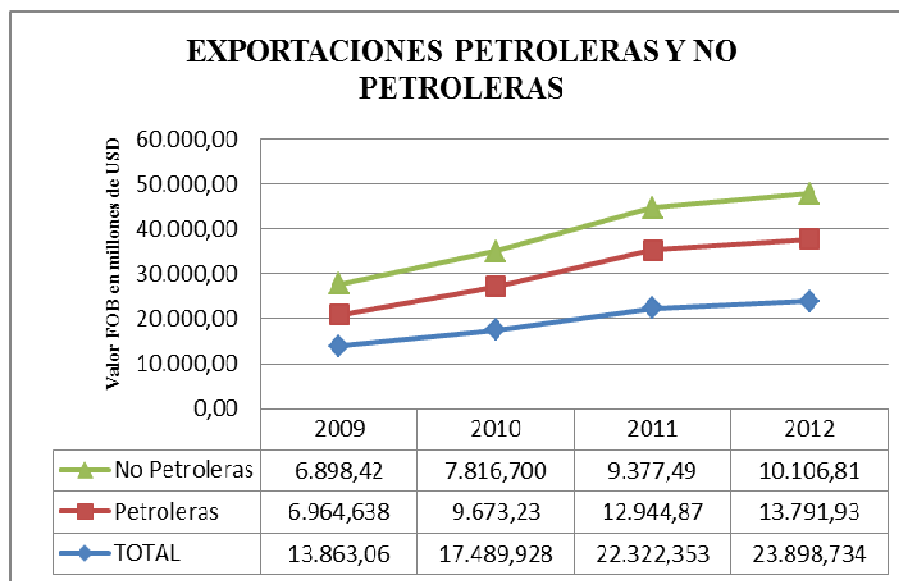
Los productos no petroleros que tradicionalmente ha exportado el Ecuador al mundo, han tenido una disminución en un -2.6% en comparación al período del 2011, esta disminución fue generada principalmente por la caída en la exportación de banano y plátano (productos no petrolero más vendidos en el exterior). Además de esto bajó la comercialización de cacao y hubo un menor ritmo de crecimiento de las ventas de camarón y café. El atún y pescado es el único rubro que tuvo aumento en su porcentaje de crecimiento. Sin embargo la disminución no solo cayó en dólares, sino a su vez disminuyeron las toneladas de productos que se vendieron, “Eduardo Ledesma, presidente de la Asociación de Exportadores de Banano, explica que en el 2012 se exportaron 35 millones menos de cajas de banano (en el 2011 se vendieron 285 millones y en el 2012, 250 millones). Esto, significó perder parte del mercado estadounidense (el banano ecuatoriano tenía el 22% y ahora el 16%).

Además se dejó de enviar cajas a Irán y Siria por los conflictos bélicos de la región.”<sup>48</sup> El no tener muchos tratados y acuerdos económicos como el caso de Europa, nuestro producto será más caro que la oferta de los países que tienen preferencias arancelarias ganadas con los Tratados de Libre Comercio, por lo cual persiste la preocupación de perder más mercados; así mismo si este año se pierden las preferencias arancelarias del ATPDEA, un producto como el atún en funda tendría entre 12,5% y 35% de arancel, mientras que ahora es cero.

---

<sup>48</sup> <http://www.eluniverso.com/2013/01/14/1/1356/exportaciones-tradicionales-caen-primera-vez-8-anos.html>

**Gráfico N° 18**  
**Exportaciones Petroleras y No Petroleras**  
**(Valor FOB en millones de USD)**



**Fuente:** Banco Central del Ecuador.

**Elaborado Por:** Silvia Carranza.

El aumento presentado en las exportaciones principalmente se debe al incremento en volumen y precios. Este valor está conformado por las exportaciones petroleras que al final del 2012 registraron un saldo de USD 13.791 millones equivalentes al 57.71% del valor exportado. El valor de las exportaciones no petroleras representa el 42.29%, el mismo que comprende las tradicionales con USD 4.411 millones que representan un 18.46% y las no tradicionales con USD 5.695 millones que significan el 23.83%.

### 5.3.2. Importaciones

La situación de importaciones en el Ecuador ha surgido algunos cambios durante estos últimos años, debido al desajuste de la balanza comercial que se ha hecho cada año más grande, el problema no radica en ciertas importaciones que ingresan al país; sino a su vez en aquellas importaciones que no han podido ser sustituidas o que las exportaciones no crezcan de la misma manera. Por tal motivo, el país se transformó en consumista, y es así que hemos pasado alrededor de muchos años sin crear una matriz sustituta de

mayor relevancia, sin embargo en el Ecuador se han hecho cambios productivos, pero aun así son insuficientes. Esto a su vez han surgido medidas que afectan principalmente a productos no indispensables, por lo que puede resultar una forma de disminuir la brecha comercial, tras varias decisiones de este tipo surgieron las restricciones que han sido mayores en el caso de los vehículos y celulares; estas restricciones son aplicadas por temas ambientales para conseguir la reducción de la contaminación en el medio. Si bien es cierto el problema ambiental no radica en el volumen de las importaciones que ingresan al país, las compras de bienes de capital o materias primas no son malas, al contrario mejoran el sistema productivo, lo que se debe fomentar es el desarrollo de las cadenas productivas, empezando por las materias primas hasta los productos finales. Las principales importaciones de Ecuador se registraron de: USA, China, Colombia, Brasil, Corea, Perú, México, Alemania, Japón, Chile.

**Tabla N° 29**  
**Importaciones Ecuatorianas de acuerdo a la Clasificación Económica de los**  
**Productos por Uso o Destino Económico (CUODE)**  
**(Miles de USD FOB)**

	2009	2010	2011	2012	Variación 2012-2011
<b>Bienes de Consumo</b>	3.094.035	4.116.47	4.742.92	4.825.740	1.7%
<b>Materias Primas</b>	4.669.81	5.914.77	7.231.02	7.291.050	0.8%
<b>Bienes de Capital</b>	3.926.591	5.129.089	5.844.62	6.417.610	9.8%
<b>Combustibles y Lubricantes</b>	2.338.31	4.042.823	5.086.54	5.441.140	7.0%
<b>Productos Diversos</b>	42.715	75.560	40.713	422.070	3.7%
<b>TOTAL</b>	14.071.46	19.278.714	22.945.807	24.017.740	4.7%

**Fuente:** Banco Central del Ecuador.

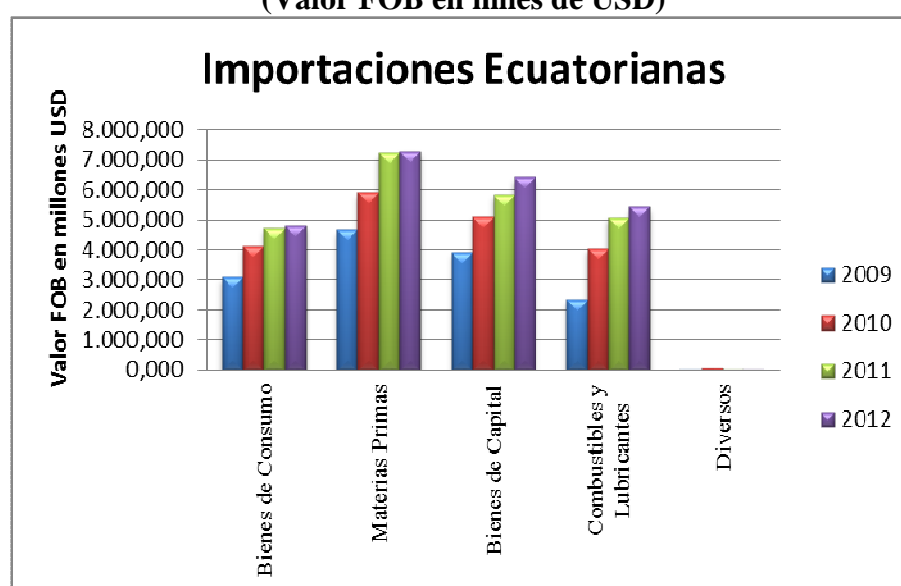
**Elaborado Por:** Silvia Carranza.

Durante el año 2012, las importaciones totales en valor FOB, registró un valor de USD 24.017.740 millones, nivel superior con relación al valor importado en el 2011, alcanzó un valor de USD 22.945.807 millones, representa un crecimiento de USD 1.072 millones, equivalente al 4.7% del total importado. Las importaciones de bienes de capital registradas durante el año 2012 totalizaron un valor FOB de USD 6.417.61 millones monto superior en 9.8% respecto al año 2011, que fue de 5.844.62 USD millones. El valor de los combustibles y lubricantes registradas en el año 2012 totalizaron un valor FOB de USD 5.441.14 millones monto superior en 7.0%, respecto



al año 2011 que fue de USD 5.086.54 millones. El valor de productos diversos en el 2012, fueron de USD 42.207 millones, los bienes de consumo registró un valor de USD 4.825.74 millones y materias primas con un valor de USD 7.291.05 millones; estos valores al ser comparados con las importaciones del período enero - diciembre de 2011, tienen variación en 3.7% (USD 40.713 millones), 1.7% (USD 4.742.92 millones) y 0.8% (USD 7.231.02 millones).

**Gráfico N° 19**  
**Importaciones Ecuatorianas**  
**(Valor FOB en miles de USD)**



**Fuente:** Banco Central del Ecuador.  
**Elaborado Por:** Silvia Carranza.

Las participación total de las importaciones en el año 2012 están constituidas por materias primas en el 30.4%, bienes de capital 26.7%, combustibles y lubricantes 22.7%, bienes de consumo 20.1% y productos diversos en el 0.2%, estructura que favorece al desarrollo económico y social del país.

#### 5.4. Balanza comercial petrolera

La balanza comercial petrolera en el 2012 presentó un saldo favorable de USD 8.350.789 millones FOB, mismos que frente al valor efectuado en el 2011 llegó a USD 7.858,33 millones, es decir, 6.3% más que el superávit comercial obtenido en el año anterior el mismo que representa un crecimiento de USD 492.46 millones. Durante el período analizado las importaciones de combustibles y lubricantes ascendieron tanto en volumen como en valor FOB en 1.1% y 7% respectivamente.

**Tabla N° 30**  
**Balanza Comercial Petrolera (FOB-Millones de USD de 2000)**

<b>Balanza Comercial Petrolera ( FOB-Millones de USD de 2000)</b>				
<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
8.455.38	4.626.329	5.630.404	7.858.329	8.350.790

Fuente: Banco Central del Ecuador

Elaborado Por: Silvia Carranza

#### 5.5. Balanza comercial no petrolera

El comportamiento de la balanza comercial no petrolera para el período 2008 – 2012, se lo puede observar en la tabla y gráfico que se presenta a continuación

**Tabla N° 31**  
**Balanza Comercial No Petrolera (FOB-Millones de USD de 2000)**

<b>Balanza Comercial No Petrolera ( FOB-Millones de USD de 2000)</b>					
	<b>2008</b>	<b>2009</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>
<b>X No Petroleras</b>	6.837.755	6.898.420	7.816.700	9.377.485	10.106.807
<b>M No Petroleras</b>	14.383.249	11.758.596	15.425.831	17.923.008	18.600.401
<b>BC No Petrolera</b>	-7.545.494	-4.860.176	-7.609.131	-8.545.523	-8.493.594

Fuente: Banco Central del Ecuador

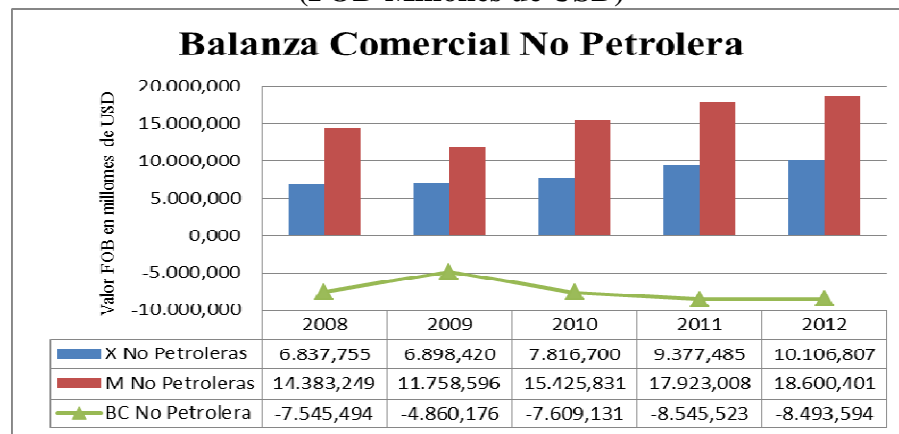
Elaborado Por: Silvia Carranza

Como se observa, las exportaciones no petroleras en el período 2008 – 2012 registró un crecimiento del 12% anual, en el año 2012 alcanzó un valor de USD 10.106.807 millones en FOB. Por su parte, las importaciones no petroleras en el período 2008 –

2012 registra un crecimiento del 7% anual, en el año 2012 alcanzó un valor de USD 18.600.401 millones en FOB.

Dentro de la balanza comercial no petrolera del Ecuador presenta al 31 de diciembre del 2012 un déficit de USD -8.493.594 millones y al 31 de diciembre del 2011 presentó un déficit de USD -8.545.523 millones, con lo cual se redujo el déficit en US\$ 51.929 millones, el cual registra una disminución equivalente al -0.6%.

**Gráfico N° 20**  
**Balanza Comercial No Petrolera**  
**(FOB-Millones de USD)**



**Fuente:** Banco Central del Ecuador

**Elaborado Por:** Silvia Carranza.

## 5.6. Evolución en la importación de la subpartida arancelaria 8703.90.00.91

En la subpartida arancelaria 8703.90.00.91 se encuentran clasificados los vehículos híbridos, los mismos que son utilizados para el transporte de personas, es decir un vehículo de tipo familiar; las importaciones correspondientes a esta mercancía ingresaron al país desde el año 2008. En la siguiente tabla detallaremos como han evolucionado las importaciones de esta subpartida arancelaria.

**Tabla N° 32**  
**Evolución en la importación de la subpartida arancelaria 8703.90.00.91**

Evolución en la importación de la subpartida arancelaria 8703.90.00.91 (Miles/ USD)							
	2008	2009	2010	2011	2012	Variación 2010-2011	Variación 2011-2012
<b>FOB</b>	469,50	65.478,30	189.234,32	33.341,17	28.166,80	-82,4%	-15,5%
<b>CIF</b>	488,52	67.653,58	194.321,13	34.292,51	29.302,28	-82,4%	-14,6%

**Fuente:** Banco Central del Ecuador

**Elaborado Por:** Silvia Carranza

Durante los primeros años las importaciones correspondientes a esta mercancía no fueron muy frecuentes en el año 2008 que registró un valor de USD 488,52 millones CIF para el mismo año “el gobierno decidió liberar de aranceles a la importación de vehículos híbridos, lo que generó un crecimiento gradual de las ventas” en el 2009 ingresaron un total de USD 67.653,58 millones CIF es decir un crecimiento de USD 67.165,06 miles; mientras que en el 2010 se registró un total de USD 194.321,13 millones hubo un incremento en las importaciones de la subpartida arancelaria 8703.90.00.91 que corresponde un valor de USD 126.667,55 millones CIF. Ante este crecimiento se hizo un análisis a partir de septiembre del mismo año proporcionando medidas en la cual “el régimen decidió crear la tabla arancelaria, de acuerdo al cilindraje de los vehículos”<sup>49</sup>.

Para el 2011 estas medidas tributarias afectaron hasta cierto punto al sector automotriz, en este período se registro un total de USD 34.292,51 millones es decir un declinación del -82.4%, que el año 2010 es decir menos USD 160.028,62 millones CIF, cabe mencionar que de la misma manera en el año 2012 se registró un decrecimiento del -14.6% al año anterior, que corresponden al valor de USD 4.990,23 millones, el total de las importaciones registradas en este año fueron de USD 29.302,28 millones.

<sup>49</sup><http://www.burodeanalis.com/2011/06/13/11-medidas-tributarias-para-el-sector-automotriz-en-2-anos/>

**Gráfico N° 21**  
**Importaciones por año de la Subpartida Arancelaria 8703.90.00.91**  
**(CIF- Miles de Dólares)**



**Fuente:** Banco Central del Ecuador  
**Elaborado por:** Silvia Carranza

Por lo tanto al hacer un análisis comparativo del saldo de la balanza comercial total en el año 2012 ha generado un déficit de USD 199.006 miles de dólares FOB, tomando en cuenta que el total de las importaciones ecuatorianas no petroleras del 2012 de la subpartida arancelaria de nuestro estudio 87.03.90.00.91 es de USD 28.166 miles de dólares FOB la misma que corresponde al 0,15% de la balanza comercial no petrolera.

### **5.7. Exportaciones ecuatorianas de la subpartida arancelaria 8703.90.00.91**

No se registran exportaciones en el mercado ecuatoriano de la subpartida arancelaria 8703.90.00.91.

## CAPÍTULO VI

### 6. Conclusiones y recomendaciones

Después de haber realizado la presente investigación se ha llegado a determinar las siguientes conclusiones y recomendaciones:

#### 6.1. Conclusiones

- La apertura al comercio internacional fomenta la variedad para los consumidores, lo cual permite a las empresas aprovechar las economías de escala, aumentando la competencia en los mercados facilitando la difusión de tecnología, es decir que al momento de una aplicación de restricciones cuantitativas a una subpartida arancelaria causa un obstáculo al libre comercio, encareciendo el precio de las mercancías dando como resultado una reducción de las ganancias derivadas del mismo.
- El Ecuador forma parte de algunos organismos internacionales por lo tanto es considerado como una de las estrategias del crecimiento comercial que posee nuestro país, estos organismos permite establecer reglas claras que regulan el comercio internacional tanto en las exportaciones como en las importaciones, por lo tanto al aplicar una restricción cuantitativa esta debe ser analizada por el marco jurídico de la mismas para que no afecten al comercio obteniendo un mejor desarrollo y competitividad en los sectores industriales.
- Además los organismos nacionales del comercio forma parte vital para el desarrollo económico del país como es el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador y el Ministerio de Industrias y Productividad son entidades principales dentro del comercio exterior, la misma que brinda los servicios adecuados para llevar acabo los procedimientos respectivos al momento de realizar una actividad comercial con una mercancía determinada, por lo tanto estos organismos deben hacer cumplimiento a lo que esta establecido en la ley, para establecer reglas claras al comercio exterior en la región contribuyendo a un mejor desarrollo económico del país.

- El sector automotriz en nuestro país ha evolucionado de una manera constante y muy agresiva, en el ensamblaje local nuestro país consta con 3 ensambladoras las cuales son AYMESA, MARESA, OMNIBUS BB las cuales en el año 2011 el ensamblaje local (50%) y las importaciones (50%) llegan a un equilibrio en la participación de las ventas en el mercado ecuatoriano, correspondientes a un total de 150.844 unidades, este equilibrio se reflejó por la aplicación de restricciones cuantitativas algunas subpartidas arancelarias del sector.
- El total de las importaciones de vehículos en el año 2012 alcanzó los USD 1.022.022 miles CIF representa un decrecimiento del -24% respecto al año 2011, esto se produjo por la aplicación de restricciones cuantitativas a las subpartidas arancelarias de vehículos importados lo cual afecta al importador drásticamente, por lo cual la importación del bien tiene que ser limitada en cantidad y valor CIF, es decir la importación ya no es rentable para los titulares de las licencias, lo cual generó un incremento en el precio del bien del 10%, por encima del precio mundial, esto provoca una pérdida irrecuperable de eficiencia inducida por dicha restricción.
- Sin embargo luego del saldo deficitario que obtuvo la balanza comercial ecuatoriana en el 2010, de USD 1.788.786 millones esto se debe al crecimiento de las importaciones durante este período, se tomaron medidas más drásticas aplicando las restricciones cuantitativas en cantidades y valor CIF, la implementación de las licencias de importación ha varias subpartidas arancelarias entre ellas las de los vehículos híbridos, esta restricción tuvo mayor impacto en la partida 87.03.90.00.91, porque antes ingresaban al país con cero arancel y libre de impuestos, en la actualidad ingresan con un arancel del 0% al 35% dependiendo del cilindraje del vehículo además de la aplicación de los impuestos establecidos por la ley de tránsito nacional.
- Además en el año 2011-2012, se siguió reflejando un saldo deficitario de USD 623 millones en el año 2011 y USD 119 millones en el 2012 es decir menos que el año 2010, ya que las exportaciones totales crecieron en un 7% mientras que las importaciones en un 5% al comparar los períodos antes mencionados. Luego dentro de la balanza comercial no petrolera del Ecuador presenta al 31 de diciembre del 2012 tuvo un déficit de USD -8.493.594 millones y al 31 de diciembre del 2011 presentó un déficit

de USD -8.545.523 millones, con lo cual se redujo el déficit en US\$ 51.929 millones, el cual registra una disminución equivalente al -0.6%

- Por lo tanto luego de realizar un análisis en la incidencia económica en la balanza comercial de nuestro país por la aplicación de restricciones cuantitativas en la subpartida arancelaria 87.03.90.00.91., tenemos como resultado que esta partida en el año 2012 solo aportó en un 0,15% del total de la balanza comercial no petrolera; es decir que los vehículos híbridos afectan en un porcentaje mínimo al saldo deficitario que obtuvo como resultado el total de la balanza comercial en el año 2012.

## **6.2. Recomendaciones**

- Fomentar una mayor competitividad a la apertura al comercio internacional para mantener un esquema de mayor desarrollo económico, proporcionando mejores alternativas que ayuden al libre comercio, generando la reducción en el costo de la mercancía importada obteniendo una mayor rentabilidad monetaria.
- Mejorar la productividad y competitividad del país a través de organismos internacionales que permitan seguir impulsando el mundo del comercio exterior, desarrollando una mejor política proteccionista en las subpartidas arancelarias, para mantener un comercio internacional justo generando un mejor rendimiento económico en nuestro país.
- Establecer cuales son las exigencias que deben de cumplir los operadores del comercio exterior que trabajan bajo la partida 87.03.90.00.91. deben de cumplir todos los requisitos necesarios para solicitar la licencia de importación en el Ministerio de Industria y Productividad y sus entidades conexas, para de esta forma agilizar el proceso por lo que facilitará el trabajo y el ahorro del factor tiempo para los importadores ecuatorianos.



- Incentivar las relaciones de los convenios comerciales que tiene el Ecuador con la Comunidad Andina para crear mayores ventajas comparativas en la producción del bien, para impulsar las ventas del sector exportador en el mercado local e internacional, evitando una pérdida irreparable de los saldos deficitarios que se ha registrado en la balanza comercial total de nuestro país al excedente de las importaciones frente a las exportaciones.
- Mejorar la política comercial de nuestro país, buscando mejores alternativas a las importaciones que ingresan al Ecuador mediante modelos sustitutos, ya que un arancel o un contingente sobre las importaciones no es la mejor alternativa para reducir el déficit de la balanza comercial, al contrario estas medidas perjudican a los consumidores con el precio final del bien, generando una pérdida irreparable destruyendo plazas de trabajo en el mercado nacional.
- Buscar alternativas para mejorar el déficit comercial de la balanza comercial, fomentando mayores acuerdos comerciales los cuales ayuden a impulsar el nivel de las exportaciones ecuatorianas, intensificando la diversificación de productos con valores agregados para evitar exportar solo materias primas, para así disminuir el nivel de las importaciones en el país.
- Investigar cuales son las subpartidas arancelarias que más afectan en el saldo deficitario en la balanza comercial total, ya que en la balanza comercial no petrolera del Ecuador durante el año 2011-2012 presento un déficit, el cual registra una disminución equivalente al -0.6% es decir que la subpartida arancelaria 87.03.90.00.91. se encuentra dentro de esta balanza, por lo tanto indica que las aplicaciones cuantitativas que aplicaron a esta subpartida no esta generando mayor incidencia económica en la balanza comercial.
- Analizar las restricciones cuantitativas de los vehículos que se encuentran en la subpartida arancelaria 87.03.90.00.91. son vehículos que no generan un alto porcentaje en las importaciones, ya que el resultado que esta partida en el año 2012 solo apporto en

un 0,15% del total de la balanza comercial no petrolera, por lo cual no deberían entrar con aranceles, al contrario deben incentivar este tipo de importaciones que ayudan a cuidar el medio ambiente.

## BIBLIOGRAFÍA

1. Alejandro E., Lerma Kirchner, Enrique Marquez Castro, Cuarta Edición, Comercio y Marketing Internacional, Pág. 297.
2. Diccionario de Comercio Exterior-España200, Pag. 41-88-241.
3. Diccionario de Comercio Internacional-Cristóbal Osorio Arcila, Pag.76
4. Estrada Luis, ¿Cómo hacer importaciones?, Pag. 131 – 132.
5. Isabel González López, Ana Isabel Martínez Senra, Ma. Carmen Otero Neira, Encarnación González Vázquez, Gestión del Comercio Exterior, Pág. 33.

## NETGRAFÍA

6. [http://www.aeade.net/images/stories/sector\\_en\\_cifras\\_2007.pdf](http://www.aeade.net/images/stories/sector_en_cifras_2007.pdf),Download, 23/11/09.
7. [http://es.wikipedia.org/wiki/Comercio\\_internacional](http://es.wikipedia.org/wiki/Comercio_internacional)
8. <http://aulacomerciointernacional.blogspot.com/2011/08/las-barreras-al-comercio-internacional.html>
9. [http://www.revistalideres.ec/informe-semanal/restriccion\\_importaciones-Ecuador-comercio-empresa\\_0\\_788321166.html](http://www.revistalideres.ec/informe-semanal/restriccion_importaciones-Ecuador-comercio-empresa_0_788321166.html)
10. [http://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/adp\\_s/adp\\_s.htm](http://www.wto.org/spanish/tratop_s/adp_s/adp_s.htm)
11. [http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/BANCOMUNDIAL/QUIENE\\_SOMOS/0,,contentMDK:20143048~menuPK:2450131~pagePK:64057863~piPK:242674~theSitePK:263702,00.html](http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/BANCOMUNDIAL/QUIENE_SOMOS/0,,contentMDK:20143048~menuPK:2450131~pagePK:64057863~piPK:242674~theSitePK:263702,00.html)
12. [http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/BANCOMUNDIAL/QUIENE\\_SOMOS/0,,contentMDK:20143048~menuPK:2450131~pagePK:64057863~piPK:242674~theSitePK:263702,00.html](http://web.worldbank.org/WBSITE/EXTERNAL/BANCOMUNDIAL/QUIENE_SOMOS/0,,contentMDK:20143048~menuPK:2450131~pagePK:64057863~piPK:242674~theSitePK:263702,00.html)
13. <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/spa/glances.htm>
14. [http://www.comercioexterior.ub.edu/fpais/ecuador/politica\\_comercial\\_del\\_ecuador.htm](http://www.comercioexterior.ub.edu/fpais/ecuador/politica_comercial_del_ecuador.htm)
15. [http://europa.eu/about-eu/index\\_es.htm](http://europa.eu/about-eu/index_es.htm)
16. <http://translate.google.com.ec/translate?hl=es&sl=en&u=http://www.nafta-sec-alena.org/&prev=/search%3Fq%3Dnafta%26hl%3Des%26biw%3D1024%26bih>

%3D451%26prmd%3Dimvnsa&sa=X&ei=vtN8UNTFBciw0QHJmoGgCQ&ved=0CCIQ7gEwAA

17. <http://www.aseansec.org/>
18. <http://www.comunidadandina.org/index.aspx>
19. [http://www.aladi.org/nsfaladi/arquitec.nsf/VSTITIOWEB/quienes\\_somos](http://www.aladi.org/nsfaladi/arquitec.nsf/VSTITIOWEB/quienes_somos)
20. [http://www.alianzabolivariana.org/que\\_es\\_el\\_alba.php#ancla1](http://www.alianzabolivariana.org/que_es_el_alba.php#ancla1)
21. [http://www.wcoomd.org/home\\_about\\_us\\_auhistory.htm](http://www.wcoomd.org/home_about_us_auhistory.htm)
22. <http://www.aduana.gob.ec/contenido/historia.html>
23. <http://www.aduana.gob.ec/contenido/historia.html>
24. <http://www.sri.gob.ec/web/guest/67>
25. <http://www.comexi.gob.ec/comexi/index.shtml>
26. <http://www.slideshare.net/josedcaza/cocip#btnNext>
27. [http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com\\_content&view=article&id=4140&Itemid=441](http://www.derechoecuador.com/index.php?option=com_content&view=article&id=4140&Itemid=441)
28. [http://www.aduana.gob.ec/contents/nov/news\\_letters\\_view.jsp?anio=2013&codigo=2](http://www.aduana.gob.ec/contents/nov/news_letters_view.jsp?anio=2013&codigo=2)
29. [http://www.wto.org/spanish/tratop\\_s/safeg\\_s/safeg\\_statindex\\_s.htm](http://www.wto.org/spanish/tratop_s/safeg_s/safeg_statindex_s.htm)
30. <http://www.aduana.gob.ec/index.action>
31. Art. 110 del Código orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.
32. [http://www.cinae.org.ec/index.php?option=com\\_content&view=article&id=26&Itemid=302&lang=es](http://www.cinae.org.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=26&Itemid=302&lang=es)
33. <http://www.greenfacts.org/es/glosario/pqrs/politica-macroeconomica.htm>
34. <http://www.eluniverso.com/2012/11/10/1/1356/importaciones-vehiculos-ckd-celulares-cayeron.html>
35. <http://www.comercio-exterior.es/es/action-diccionario.diccionario+idioma-223+l-B+p-701+pag-/Diccionario+de+comercio+exterior/balanza+de+capitales.htm>
36. <http://www.efxto.com/diccionario/c/3546-cuenta-corriente#ixzz2LxA88nhe>
37. <http://www.efxto.com/diccionario/c/3546-cuenta-corriente#ixzz2LxA88nhe>
38. <http://www.burodeanalisys.com/2011/06/13/11-medidas-tributarias-para-el-sector-automotriz-en-2-anos/>

39. <http://www.omu.com.ec/hist%C3%B3rico-de-noticias/3085-la-venta-de-autos-cae-al-nivel-m%C3%ADnimo-en-tres-a%C3%B1os.html>
40. <http://es.wikipedia.org/wiki/Aduana>
41. <http://comercioexterior.com.ec/qs/content/mipro-aplica-registro-obligatorio-de-importadores-de-vehiculos>
42. [http://piloto.aduana.gob.ec/pro/reglamento\\_copci.action](http://piloto.aduana.gob.ec/pro/reglamento_copci.action)
43. [http://piloto.aduana.gob.ec/pro/reglamento\\_copci.action](http://piloto.aduana.gob.ec/pro/reglamento_copci.action)
44. <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/excesiva-importaci-n-de-veh-culos>

# ANEXOS

**Anexo N° 1**  
**Encuesta aplicada a las empresas comercializadoras de vehículos**

**ENCUESTA**



**UNIVERSIDAD TECNÓLOGICA EQUINOCCIAL**

**Extensión Santo Domingo**

**FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y NEGOCIOS**

**ESCUELA DE INGENIERÍA EN COMERCIO EXTERIOR INTEGRACIÓN Y  
ADUANAS**

**Objetivo.-** Medir la incidencia económica en la Balanza Comercial por la aplicación de restricciones cuantitativas en la subpartida arancelaria 8703900091.

Solicito se digne en responder las siguientes preguntas cuyo propósito es de carácter educativo.

**Datos Personales del Encuestado:**

Cargo.....

**Favor marcar con una X**

**1. ¿Desde hace qué tiempo se dedica a la comercialización de vehículos?**

.....

**2. Los vehículos que su empresa comercializa son:**

- Ensamblados en el país
- Ensamblados en el extranjero

3. ¿Cuántas unidades de vehículos comercializa al año?

.....

4. ¿Su empresa comercializa vehículos híbridos?

- SI
- NO

Si su respuesta es SI, pase a la pregunta 5

Si su respuesta es NO, pase a la pregunta 6

5. ¿La aplicación de las restricciones cuantitativas impuestas por el gobierno incidió en su nivel de ventas?

- SI
- NO

6. ¿Cuál es el porcentaje que representa sus ventas a nivel nacional?

- 10%
- 20%
- 30%
- 40%
- 50%
- 60%
- 70%
- 80%
- 90%
- 100%



**7. La aplicación de las restricciones cuantitativas a los vehículos ¿En qué porcentaje redujeron sus ventas?**

- 10%
- 20%
- 30%
- 40%
- 50%
- 60%
- 70%
- 80%
- 90%
- 100%

**8. ¿En qué porcentaje se incremento el valor de los vehículos por la aplicación de restricciones cuantitativas?**

- 10%
- 20%
- 30%
- 40%
- 50%
- 60%
- 70%
- 80%
- 90%
- 100%

**Muchas Gracias**

**Anexo N° 2**  
**Resolución 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 período 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.-** Las 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 Inmunidades, 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 SENAЕ 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**

**Dr. Rubén Morán Castro**

**PRESIDENTE**

**SECRETARIO**



<b>RUC</b>	<b>Consignatario</b>	<b>Partida Arancelaria</b>	<b>Cuota Anual en dólares (FOB)</b>	<b>Cuota Anual en Unidades</b>
<b>1791739205001</b>	<b>AEKIA S.A.</b>	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
<b>0190007510001</b>	<b>ALMACENES JUAN ELJURI CIA. LTDA.</b>	8703210090	266,433.30	71
		8703241090	31,780.00	1
<b>1790360741001</b>	<b>ALVAREZ BARBA S.A.</b>	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
<b>1890010705001</b>	<b>AMBACAR CIA. LTDA.</b>	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
		8704311090	1,137,223.36	167
<b>1790294757001</b>	<b>AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑIA ANONIMA AUTOFRANCIA C.A.</b>	8703229090	342,612.90	35
		8703239090	701,512.70	51
		8703329090	104,647.90	7
<b>1790014797001</b>	<b>AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. AYASA</b>	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
<b>1792231116001</b>	<b>AUTOSHARECORP S.A</b>	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
<b>0190354407001</b>	<b>CAMC TRUCK CIA. LTDA.</b>	8703239090	15,750.00	2
		8704211090	150,780.00	17
<b>1790009459001</b>	<b>CASABACA S.A.</b>	8703900091	9,826,507.39	283
<b>0990332169001</b>	<b>CETIVEHICULOS S.A.</b>	8703229090	468,179.60	46
		8703239090	607,581.80	42
		8703329090	56,590.10	5
		8704211090	55,118.00	7
<b>0990919550001</b>	<b>CHRYSLER - JEEP AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR S.A.</b>	8703231090	162,838.90	10
		8703239090	68,094.60	4
		8703241090	140,694.40	7
		8704311090	124,278.00	8
<b>1792028795001</b>	<b>CINASCAR DE ECUADOR S.A.</b>	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
<b>1791895584001</b>	<b>CORPORACION CARRERA S.A</b>	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
<b>1791938046001</b>	<b>DAIHAUTO S.A.</b>	8703900091	205,365.50	4
<b>0992240776001</b>	<b>DISTRIBUIDORA DE VEHICULOS S.A. DIVESA</b>	8703229090	133,896.00	25
		8704311090	104,195.00	24
<b>0991331433001</b>	<b>EUROVEHICULOS S.A.</b>	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
<b>0190347370001</b>	<b>FISUM S.A.</b>	8703239090	7,639,237.20	896
		8704211090	8,387,380.40	536
		8704311090	679,240.80	80
<b>1790598012001</b>	<b>GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.</b>	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
<b>1792121795001</b>	<b>GERMANMOTORS S.A.</b>	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
<b>0992284668001</b>	<b>GOTELLI S.A.</b>	8703900091	794,054.80	17
<b>0190003701001</b>	<b>IMPORTADORA TOMBAMBA S.A.</b>	8703241090	17,500.00	1
		8703900091	11,215,442.52	321
<b>1791276647001</b>	<b>INTRANS ECUADOR S.A.</b>	8703231090	739,786.60	38
		8703239090	730,158.80	56
		8703321090	271,625.90	12
		8703331090	23,100.70	1
<b>1790279901001</b>	<b>MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA</b>	8703229090	5,523,210.63	456
		8703239090	9,021,020.48	596
		8703249090	639,904.93	23
		8704211090	2,320,462.87	165
<b>0990022011001</b>	<b>MAQUINARIAS Y VEHICULOS S.A. MAVESA</b>	8703229090	156,625.00	14
		8703239090	485,811.90	32
		8703329090	11,060.70	1
		8703900091	418,964.00	7

		8704211090	191,911.30	20
<b>1791827430001</b>	<b>MECANOSOLVERS S.A.</b>	8703229090	505,575.00	123
		8703239090	1,925.00	1
		8704311090	373,450.00	116
<b>1791998472001</b>	<b>MOSUMI S.A.</b>	8703231090	312,843.25	15
		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
<b>0190310647001</b>	<b>NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.</b>	8703229090	29,982,016.40	5,297
		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
<b>1790233979001</b>	<b>OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.</b>	8704211090	13,444.20	1
<b>0992578963001</b>	<b>PIEDRAMUNDO S.A.</b>	8703900091	406,247.92	6
<b>1790015424001</b>	<b>QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL</b>	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
<b>1790517454001</b>	<b>RECORDMOTOR S.A.</b>	8703231090	275,703.65	13
		8703239090	1,468,495.40	85
		8703241090	433,439.30	15
		8703249090	273,053.20	11
<b>1716118052001</b>	<b>SANCHEZ ROSAS EYMI JE ZAEL</b>	8703900091	483,388.50	8
<b>1792008077001</b>	<b>STARMOTORS S.A.</b>	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
<b>1790010309001</b>	<b>TEOJAMA COMERCIAL SA</b>	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



### **Anexo N° 3**

#### **Impactos por las restricciones al importador**

#### **Las restricciones al importador ya impactan al comercio.**

Líderes - Lunes 08/10/2012

El último trimestre del año, tradicionalmente el más importante en lo que se refiere a ventas en el sector comercial, empezó. Sin embargo, las expectativas de cuatro sectores no son las más optimistas. El motivo de la preocupación, según las fuentes consultadas, son las restricciones a las importaciones adoptadas por el Gobierno y los efectos que estas medidas oficiales generan en importadores y comercializadores de vehículos, electrodomésticos, licores y ropa, principalmente. En el sector de vehículos, por ejemplo, los temores se sustentan con cifras. Entre enero y agosto de este año, las ventas cayeron un 9,6% frente al mismo período del año anterior. Esto según representantes del sector, ocurre por la fijación de cupos para las empresas automotrices que fue decretada por el Gobierno. En el mercado ecuatoriano, históricamente, el parque automotor ha estado dividido de la siguiente manera: un 55% de vehículos es importado, mientras que el 45% restante es ensamblado en el país. Ahora, el sector está preocupado por la caída proyectada en las ventas en este último trimestre y por cómo va a empezar la actividad comercial en el 2013. En lo que tiene que ver con los electrodomésticos, el panorama es menos desalentador. Representantes del sector señalan que las licencias de importación serán un impedimento para crecer durante el último trimestre del año. Pero Andrés Mata, representante de la Asociación de Almacenes de Electrodomésticos, dice que las medidas del Gobierno no traerán problemas en este período porque sí se cuenta con inventario. Entre el 2008 y el 2011, las importaciones de bienes de consumo crecieron, en dólares, un 23%, según datos del Banco Central del Ecuador. Además, la balanza comercial, considerando exportaciones petroleras, solo fue positiva para el país en el 2008. Los tres años siguientes hubo un déficit (el más grande fue en el 2010, por USD 1 978 millones, según el Banco Central). El sector licorero aspira una reducción de las importaciones en el orden del 70%, para el último trimestre del año. Los segmentos que, desde que se fijó la medida, han resultado más afectados son el whisky, el ron y el vodka. Los precios se han incrementado y los importadores enfrentan, aún con más fuerza a fines de año, los impactos del contrabando. Para el analista Mickey Rodríguez,

el último trimestre del año es de vital importancia para el comercio. Este año en general, señala, para todo el sector de comercio se espera un descenso en las importaciones. “De hecho, el crecimiento para el sector comercial -al cierre del este año-, no será de más del 10%, un promedio menor al 15% promedio de crecimiento en los últimos cinco años y al 22% registrado en el 2011 en relación con el 2010”.

## **Anexo N° 4**

### **Efectos de las restricciones cuantitativas al sector automotriz**

Líderes - Lunes 08/10/2012

#### **El sector automotriz se desacelera en el país**

Para el sector automotor, el último trimestre de todos los años siempre representó buenos números. En ese período se concentraba, por lo menos, el 35% de las ventas totales anuales. Pero este año la situación cambió. La fijación de cupos, como parte de las medidas para restringir importaciones, ya causa un bajón en las ventas y los representantes del sector miran con preocupación los últimos tres meses del año. Clemente Ponce, de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (Aeade), indica que el último trimestre representará solo el 10% de las ventas anuales de vehículos. Según Ponce, “muchas marcas ya han agotado o están por agotar su inventario de vehículos importados y no lo pueden reponer por la fijación de cupos”. Los automotores que ingresan al país llegan, principalmente, desde Corea del Sur, China, Japón, Alemania, Colombia y Brasil. El representante de Aeade indica que a inicios del año, las ventas fueron similares a las del 2011. Sin embargo, la restricción del Gobierno, tomada a mediados de año, afectó al segmento y alteró las proyecciones. “Este año -dice Ponce- calculábamos vender 150 000 unidades, 10 000 más que en el 2011. Pero en la actualidad, la proyección es de 120 000 vehículos”. Gloria Navas, representante de la firma japonesa Toyota, coincide con Ponce. Esta ejecutiva sostiene que el sector está sintiendo el impacto de la restricción de forma contundente. “Hay inversiones efectuadas y la caída de las ventas en esta temporada nos tiene muy preocupados”. Según Navas, la disminución es mayor en automóviles, SUV (4x4) y van. Esto, agrega, genera la necesidad de reajustar toda la operación en empresas grandes y pequeñas que están afectadas. “Ahora estamos estructurando una petición al Comex, para que tome medidas que nos permitan operar en el 2013”.

## **Anexo N° 5** **Importación de los híbridos cae 84,3%**

Diario El Universo

Después de quedar eliminadas algunas exoneraciones arancelarias que los beneficiaban y la incertidumbre generada por los nuevos impuestos que contemplaba la reforma tributaria, las importaciones de vehículos híbridos se desplomaron en los primeros 9 meses del año.

Hasta septiembre pasado, el ingreso de este tipo de carros, llamados así por tener un motor que se mueve por energía eléctrica proveniente de baterías y otro de combustión interna, descendió 84,3% frente a las unidades importadas en igual periodo del 2010.

Datos del sector automotor refieren que de enero a septiembre del año pasado se trajeron al país 4.029 híbridos, pero este año las importaciones llegan a 629 unidades.

Antes los vehículos híbridos, sin importar su cilindraje ni modelo, estaban liberados del pago de tributos aduaneros, pero desde mediados del 2010, el Gobierno dio marcha atrás y comenzó a modificar la política arancelaria. Solo los vehículos de hasta 2.000 centímetros cúbico quedaron exonerados.

“Los incrementos arancelarios que han experimentado los vehículos híbridos han afectado de manera significativa las importaciones”, según dirigentes de la Aeade y AEA, las dos principales asociaciones automotrices del país.

Dentro del sector también se afirma que las ventas hasta agosto pasado presentan una disminución del 65% con relación al 2010. Y en ello ha incidido además la incertidumbre generada por la nueva reforma tributaria, que si era aprobada tal como la envió el Ejecutivo gravaría a los híbridos con el Impuesto al Valor Agregado (IVA) y el Impuesto a los Consumos Especiales (ICE).

Los empresarios advirtieron que si se gravaba más a estos carros, la importación podría desaparecer y con ello el Estado dejaría de percibir los ingresos generados por aranceles. Hasta agosto anterior, la Aeade estimó que se pagaron \$ 70 millones de por este concepto.

Con el nuevo proyecto tributario, que ayer tuvo una resolución para su archivo, el Servicio de Rentas Internas esperaba recaudar \$ 15,3 millones adicionales en los próximos tres años con la modificación del IVA e ICE para los híbridos.

# Anexo N° 6 Declaración Aduanera Única A

CORPORACION ADUANERA ECUATORIANA										REPÚBLICA DEL ECUADOR DECLARACION ADUANERA ÚNICA										18473898			A
A ADUANA / BANCO										TRÁMITE: 00001853 EJC.: DESPACHA REF.:										18473898			A
B REFRENDO										037-12-10-000738-5										FECHA RECEP. 29/03/2012			HORA 16:21
C CONTRIBUYENTE / AGENTE										10 IMPORTADOR / EXPORTADOR CETIVEHICULOS S.A.										11 TIPO Y No. DOC. ID. 0990332169001			12 CIUDAD GUAYAQUIL
D RÉGIMEN PRECEDENTE / DEPÓSITO										16 DECLARANTE / AGENTE JOSE OBANDO NARANJO										17 SECTOR EMPRESA NO FINANCIERA			18 CIU 5190
E CONSIGNANTE O CONSIGNATARIO / TRANSCACIÓN										27 CONSIGNANTE / CONSIGNATARIO PEUGEOT CITROEN ARGENTINA S.A.										28 DIRECCIÓN AVENIDA LEANDRO N ALEM 1134			29 BENEFICIARIO DEL GIRO LOS MISMOS
F TRANSPORTE										42 VÍA DE TRANSPORTE MARITIMO										43 FECHA EMBARQUE 01/03/12			44 FECHA LLEGADA 18/03/12
G DETERMINACIÓN BASE IMPONIBLE										59 CONCEPTO										60 FLETE			61 SEGURO
H DOCUMENTOS DE ACOMPAÑAMIENTO										70 CLASE										71 NÚMERO			72 TIPO
I DECLARACIÓN DE LA MERCANCÍA										80 No. TIPO SUBPARTIDA NACIONAL										81 SECUENCIA			82 TIPO OBS.
J OBSERVACIONES										83 CONTENIDO OBS.										84 FIRMAS Y SELLOS			FIRMA AFORADOR

*Abuliz / 2012*

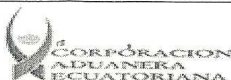
*[Handwritten Signature]*


## Anexo N° 7 Declaración Aduanera Única B

CORPORACION ADUANERA ECUATORIANA		REPÚBLICA DEL ECUADOR DECLARACION ADUANERA ÚNICA				18473898		B						
TRÁMITE: 00001853 EJC.: DESPACHAD REF.:														
<b>A ADUANA / BANCO</b>								<b>B REFERENDO</b>						
01 No. ORDEN	5	02 AÑO	2012	03 ADUANA	MANTA	04 CÓDIGO	037	05 REGIMEN	IMPORTACION A					
06 # VTO. BNO.	0	07 BANCO		08 CIUDAD		09 OFICINA		10 FECHA EMISION	//					
04 FECHA/HORA TX.								29/03/2012 16:21						
11 TIPO Y No. DOC. ID.								0990332169001						
12 CIUDAD								GUAYAQUIL						
13 DIRECCION								AV DE LAS AMERICAS SIN Y ABEL ROMERO						
14 TELEFONO								2564466						
15 NIVEL COMERCIAL								FABRICANTE -						
16 DECLARANTE / AGENTE								JOSE OBANDO NARANJO						
17 CODIGO								3331						
18 SECTOR								EMPRESA NO FINANCIERA						
19 CIU								5190						
19 T. DECLARACION								IMP=CIF,EXP=FOB						
								72,144.00						
<b>I DECLARACION DE LA MERCANCIA</b>														
20 No. SERIE	TIPO SUFJO	SUBPARTIDA NACIONAL	BREVE DESCRIPCION DE LA MERCANCIA	S	BULTOS		U.FISICAS		U. COM.		PESO (Kgs.)		MARCAS Y NUMEROS	T M
					CL.	CANT.	TP.	CANT.	TP.	CANT.	NETO	BRUTO		
2	0004	8703239090	AUTO 408	1	07	1.00	11	1.00	U	1.00	1,386.00	1,386.00	CETIVEHICULOS	
3	0004	8703239090	AUTO 408	1	07	1.00	11	1.00	U	1.00	1,385.00	1,385.00	CETIVEHICULOS	
4	0004	8703239090	AUTO 408	1	07	1.00	11	1.00	U	1.00	1,385.00	1,385.00	CETIVEHICULOS	
<b>J OBSERVACIONES</b>														
21 SECUENCIA		22 TIPO OBS.		23 CONTENIDO OBS.										
<b>K FIRMAS Y SELLOS</b>														
FIRMA CONTRIBUYENTE				FIRMA DECLARANTE				OBSERVACIONES				CÓD. Y FIRMA AFORADOR		



## Anexo N° 8 Declaración Aduanera Única C

		<b>REPÚBLICA DEL ECUADOR</b> <b>DECLARACIÓN ADUANERA ÚNICA</b> <small>TRÁMITE: 00001853 EJC.: DESPACHAD REF.:</small>				<b>18473898</b>		<b>C</b>				
<b>A ADUANA / BANCO</b>							<b>B REFRENDO</b>					
01	No. ORDEN	ANO	02	ADUANA	CÓDIGO	03	RÉGIMEN	CÓDIGO	04	FECHA/HORA TX.	05	NÚMERO
	5	2012		MANTA	037		IMPORTACION A	10		29/03/2012 16:21		037-12-10-000738-5
<b>C CONTRIBUYENTE / AGENTE</b>											FECHA RECEP.	
06 IMPORTADOR / EXPORTADOR											HORA	
CETIVEHICULOS S.A.											29/03/2012	
07 TIPO Y No. DOC. ID.							08 CIUDAD				AFORO	
1							0990332169001		GUAYAQUIL		CANAL LIBRE	
09 DIRECCIÓN					10 TELÉFONO		11 NIVEL COMERCIAL					
AV DE LAS AMERICAS S/N Y ABEL ROMERO					2564466		FABRICANTE -					
12 DECLARANTE / AGENTE					13 ALMACEN / DEPÓSITO		CÓDIGO					
JOSE OBANDO NARANJO					3331		AUTORIDAD PORTUARIA MANTA		6310..			
<b>D VALORES EN ADUANA</b>											<b>ADUANA</b>	
14 FOB USD		15 FLETE USD		16 SEGURO USD		17 AJUSTE USD		18 CIF USD		19 VALOR ADUANA USD		
68,212.00		3,788.00		144.00				72,144.00				
<b>E AUTOLIQUIDACIÓN DE TRIBUTOS</b>												
CONCEPTO		LIQUIDACIÓN \$ (1)				LIBERACIÓN \$ (2)		CANTIDAD A PAGAR \$ (1-2)				
20	AD/VALOREM	17,675.28						17,675.28				
21	DERECHO ESPECÍFICO											
22	IMP. CONSUMO ESPECIAL	15,558.41						15,558.41				
23	IMP. VALOR AGREGADO	12,688.61						12,688.61				
24	DERECHO ANTIDUMPING											
25	DERECHOS CONSULARES											
26	SOBRETIEMPO PETROLERO											
27	ADICIONAL X BARRIL DE CRUDO											
28	TASA MODERNIZACIÓN											
29	TASA DE CONTROL											
30	TASA ALMACENAJE											
31	MULTAS (ART. 89 Y 91)											
32	INTERESES											
33	IMPUESTO A LA SALIDA DE DIVISAS											
34	FODINFA	360.72						360.72				
35	CORPEI	17.05						17.05				
36	OTROS											
37	SALVAGUARDA											
38						TOTAL AUTOLIQUIDACIÓN		46,283.02				
<b>F BANCO Y ADUANA</b>												

G	DECLARANTE	FECHA
	3331	29/03/12
 JOSE OBANDO NARANJO FIRMA DEL DECLARANTE		

## Anexo N° 9 Declaración Aduanera Única / Detalle de Vehículos

CORPORACION ADUANERA ECUATORIANA										REPÚBLICA DEL ECUADOR DECLARACIÓN ADUANERA ÚNICA					DETALLE DE VEHÍCULOS								
										TRÁMITE: 00001853 EJC.: DESPACHAD REF.:					18473898								
<b>A ADUANA / BANCO</b>										<b>B REFERENDO</b>													
01	No. ORDEN	02	AÑO	02	ADUANA	CÓDIGO	03	RÉGIMEN	CÓDIGO	04	FECHA/HORA TX.	05	NÚMERO										
	5		2012		MANTA	037		IMPORTACION A	10		29/03/2012 16:21		037-12-10-000738-5										
<b>C CONTRIBUYENTE / AGENTE</b>										<b>D TOTAL DE CARGA DECLARADA</b>													
06 IMPORTADOR / EXPORTADOR CETIVEHICULOS S.A.										14 TOTAL SERIES/PARTIDAS 15 PESO NETO (Kilos) 16 PESO BRUTO (Kilos) 17 TOTAL BULTOS 18 TOTAL CONTENED. 19 TOTAL U.FÍSICAS 20 TOTAL U.COM.													
09 DIRECCIÓN AV DE LAS AMERICAS S/N Y ABEL ROMERO										4 5,540.00 5,540.00 4 0.00 4.00 4.00													
12 DECLARANTE / AGENTE JOSE OBANDO NARANJO										13 ALMACÉN / DEPÓSITO AUTORIDAD PORTUARIA MANTA													
07 TIPO Y No. DOC. ID. 1 0990332169001										08 CIUDAD GUAYAQUIL													
10 TELÉFONO 2584466										11 NIVEL COMERCIAL FABRICANTE -													
CÓDIGO 3331										CÓDIGO 6310.													
<b>E DECLARACIÓN DE VEHÍCULOS</b>																							
21 No. SERIE 22 MARCA										23 MODELO													
1 1										70853													
24 AÑO MOD.										25 PAÍS DE ORIGEN													
0																							
26 NÚMERO DE CHASIS 8AD4DRFJFCG026603										27 NÚMERO DE MOTOR 10XN120092079													
28 CLASE AUTOMOVIL										CÓDIGO 01													
29 CARROCERÍA METALICA										CÓDIGO 30 COLOR 01 NEGRO													
CÓDIGO 31 COMBUSTIBLE NEG GASOLINA										CÓDIGO 32 CILINDRAJE (c.c.) GSL 1,997													
33 CAPACIDAD 5																							
34 TONELAJE 0.75										35 COD.TRANSMISION AUT													
36 COD.TRACCION 4X2										37 PARTIDA NANDINA 8703239090													
38 VALOR FOB USD																							
21 No. SERIE 22 MARCA										23 MODELO													
2 2										70853													
24 AÑO MOD.										25 PAÍS DE ORIGEN													
0																							
26 NÚMERO DE CHASIS 8AD4DRFJFCG05411										27 NÚMERO DE MOTOR 10XN120104604													
28 CLASE AUTOMOVIL										CÓDIGO 01													
29 CARROCERÍA METALICA										CÓDIGO 30 COLOR 01 PLOMO													
CÓDIGO 31 COMBUSTIBLE PLO GASOLINA										CÓDIGO 32 CILINDRAJE (c.c.) GSL 1,997													
33 CAPACIDAD 5																							
34 TONELAJE 0.75										35 COD.TRANSMISION AUT													
36 COD.TRACCION 4X2										37 PARTIDA NANDINA 8703239090													
38 VALOR FOB USD																							
21 No. SERIE 22 MARCA										23 MODELO													
3 3										70853													
24 AÑO MOD.										25 PAÍS DE ORIGEN													
0																							
26 NÚMERO DE CHASIS 8AD4DRFJFCG057171										27 NÚMERO DE MOTOR 10XN120106484													
28 CLASE AUTOMOVIL										CÓDIGO 01													
29 CARROCERÍA METALICA										CÓDIGO 30 COLOR 01 BLANCO													
CÓDIGO 31 COMBUSTIBLE BLA GASOLINA										CÓDIGO 32 CILINDRAJE (c.c.) GSL 1,997													
33 CAPACIDAD 5																							
34 TONELAJE 0.75										35 COD.TRANSMISION AUT													
36 COD.TRACCION 4X2										37 PARTIDA NANDINA 8703239090													
38 VALOR FOB USD																							
21 No. SERIE 22 MARCA										23 MODELO													
4 4										70852													
24 AÑO MOD.										25 PAÍS DE ORIGEN													
0																							
26 NÚMERO DE CHASIS 8AD4DRFJCCG052547										27 NÚMERO DE MOTOR 10XN100104390													
28 CLASE AUTOMOVIL										CÓDIGO 01													
29 CARROCERÍA METALICA										CÓDIGO 30 COLOR 01 NEGRO													
CÓDIGO 31 COMBUSTIBLE NEG GASOLINA										CÓDIGO 32 CILINDRAJE (c.c.) GSL 1,997													
33 CAPACIDAD 5																							
34 TONELAJE 0.75										35 COD.TRANSMISION MEC													
36 COD.TRACCION 4X2										37 PARTIDA NANDINA 8703239090													
38 VALOR FOB USD																							
21 No. SERIE 22 MARCA										23 MODELO													
26 NÚMERO DE CHASIS										27 NÚMERO DE MOTOR													
29 CARROCERÍA										CÓDIGO 30 COLOR													
34 TONELAJE										35 COD.TRANSMISION													
36 COD.TRACCION										37 PARTIDA NANDINA													
38 VALOR FOB USD																							
<b>F FIRMAS Y SELLOS</b>																							
<p style="text-align: center;">Firma del declarante</p> <p style="text-align: center;">JOSE OBANDO NARANJO</p>																							
FIRMA DECLARANTE										OBSERVACIONES													
										COD. Y FIRMA AFORADOR													
										FIRMA JEFE AFORO													



## Anexo N° 10 Declaración en Aduana del Valor DAV (1)

CORPORACIÓN ADUANERA ECUATORIANA		CORPORACIÓN ADUANERA		DECLARACIÓN EN ADUANA DEL VALOR DAV(1)				DAU No. 18473898	
				TRÁMITE: 00001853 EJC.: DESPACHAD REF.:				DAV No. 5	
1. Aduana		Régimen		1.1 Aduana		Código		1.2 RUC/Catastro	
MANTA		IMPORTACION A		MANTA		037		0990332169001	
2. REGISTRO DE ADUANAS		No. Formulario DAV		3. PROVEEDOR		3.1. Nombre/Razón social		3.2. Condición	
037-12-10-000738-5		037-12-10-000738-5		FABRICANTE - PRODUCTOR		PEUGEOT CITROEN ARGENTINA S.A.		FABRICANTE - PRODUCTOR	
3.3. Dirección		3.4. Ciudad		3.5. País		3.6. Fax		3.7. Teléfono	
AVENIDA LEANDRO N		BUENOS AIRES		ARGENTINA		541147343182		541147343129	
4. TRANSACCIÓN		4.1. Naturaleza		4.2. Incoterms		4.3. # de resolución de Aduana		4.4. Fecha	
CANAL LIBRE		11		CFR		MANTA		/ /	
4.5. # de resolución de Aduana		4.6. Fecha de factura		4.7. # de resolución de Aduana		4.8. Fecha de factura		4.9. # de resolución de Aduana	
037-12-10-000738-5		30/01/12		037-12-10-000738-5		30/01/12		037-12-10-000738-5	
4.10. Fecha cambio		4.11. Moneda		4.12. País de origen		4.13. País Procedencia		4.14. Forma de pago	
14/03/12		USD		ARGENTINA		ARGENTINA		A PLAZO (90 DIAS)	
4.15. # Envíos		4.16. Modo transporte		4.17. Puerto embarque		4.18. Puerto descarga		4.19. Forma de pago	
1/2		MARITIMO		ZARATE		MANTA		A PLAZO (90 DIAS)	
5. DESCRIPCIÓN DE LA MERCANCÍA									
Item	5.1. Subpartida (Nandina)	5.2. Descripción Comercial			5.3. Características / Tipo		5.4. País de origen		
1	8703239090	AUTO 408			AUTOMOVIL		AR		
2	8703239090	AUTO 408			AUTOMOVIL		AR		
3	8703239090	AUTO 408			AUTOMOVIL		AR		
4									
5									
Item	5.5. Marca comercial	5.6. Modelo	5.7. Año	5.8. Estado de mercancía	5.9. Cantidad	5.10. U.Com.	5.11. FOB unit. US\$		
1	PEUGEOT	408 AT	2012	1	1.000	U	17,303.000000		
2	PEUGEOT	408 AT	2012	1	1.000	U	17,303.000000		
3	PEUGEOT	408 AT	2012	1	1.000	U	17,303.000000		
4									
5									
6. INTERMEDIARIO ENTRE COMPRADOR Y VENDEDOR									
6.1. Se utilizó algún intermediario en la transacción comercial? <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> X									
6.3. Dirección		6.4. Ciudad		6.5. País		6.6. Tipo intermediario			
7. CONDICIONES DE LA TRANSACCIÓN									
7.1. Existe vinculación con el proveedor <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> X									
7.2. Ha influido la vinculación en el precio de las mercancías importadas <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> X									
7.3. Existen pagos indirectos relativos a las mercaderías <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> X									
7.4. Existen cánones o derechos de licencias relativas a las mercaderías importadas que Ud. está obligado a pagar directa o indirectamente como condición de venta <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> X									
7.5. Está la venta condicionada por un acuerdo, según el cual una parte del producto de cualquier reventa, cesión o utilización posterior de las mercancías importadas se revierte directa o indirectamente a su proveedor extranjero <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> X									
7.6. Existen restricciones para la cesión o utilización de las mercancías por el importador, de acuerdo a lo señalado en el Art. 1 del Acuerdo del valor GATT <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> X									
7.7. Depende la venta o el precio, de condiciones o contraprestaciones en relación a las mercancías a valorar <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> X									
7.8. Puede determinarse el valor de las condiciones o contraprestaciones <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> X									
8. DETERMINACIÓN DE LA TRANSACCIÓN									
8.1. Base del cálculo					8.2. Adiciones a importes no incluidos en 8.1 y a cargo del comprador				
US\$					US\$				
8.1.1. Precio neto según factura		54,729.00			8.2.1. Comisiones, Corretaje, salvo comisiones de compra		0.00		
8.1.2. Pagos indirectos, descuentos retroactivos, otros		0.00			8.2.2. Envases y embalajes		0.00		
Total 8.1.		54,729.00			8.2.3. Bienes y servicios suministrados por el importador gratuitamente o a precio reducido y utilizados en la producción y venta de las mercancías importadas		0.00		
8.3. Deduciones, importes incluidos en 8.1.					8.3.1. Cánones y derechos de licencia				
US\$					0.00				
8.3.1. Gastos de entrega posteriores a la importación (transporte, etc.)		0.00			8.2.5. Producto de cualquier reventa, cesión o utilización posterior que revierta al proveedor extranjero		0.00		
8.3.2. Intereses		0.00			8.2.6. Gastos de entrega hasta el lugar de importación		0.00		
8.3.3. Asistencia técnica, armado, montaje, instalación, entranamiento, gastos de construcción		0.00			8.2.7. Gastos de transporte hasta el lugar de embarque		0.00		
8.3.4. Derechos de Aduana y otros impuestos		0.00			8.2.8. Gastos de transporte desde lugar de embarque hasta el lugar de importación		21.00		
8.3.5. Otros gastos		0.00			8.2.9. Gastos de carga, descarga, manipulación		0.00		
Total 8.3.		0.00			8.2.10. Gastos de seguro		72.00		
8.4. Valor en aduana = 8.1+8.2-8.3					54,822.00				
8.5. Tiene carácter estimativo o provisional los casilleros 8.2.4 y 8.2.5. <input type="checkbox"/> SI <input checked="" type="checkbox"/> NO <input type="checkbox"/> X									
9. DESAGREGACIÓN DEL VALOR EN ADUANA									
9.1. FOB US\$		51,909.00		9.2. Flete US\$		2,941.00		9.3. Seguro US\$	
								72.00	
								9.4. Otros US\$	
								0.000000	
10. IDENTIFICACIÓN Y FIRMA DEL DECLARANTE									
10.1. Nombre del importador: FABIAN ORTEGA AROSEMENA					10.2. Cargo: GERENTE		10.3. Fecha: 29/03/12		
<p style="text-align: center;">DECLARACIÓN DEL VALOR DAV</p> <p style="text-align: center;">DECLARO bajo juramento que la información aquí considerada es correcta y ajustada a las disposiciones legales vigentes, conozco que cualquier omisión puede dar origen a los procesos legales y acciones establecidas en la Ley Orgánica de Aduanas.</p>									



## Anexo N° 11 Conocimiento de Embarque



**COMPANIA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A.**  
BILL OF LADING FOR PORT TO PORT AND INTERMODAL SHIPMENT

<b>SHIPPER (NAME AND FULL ADDRESS)</b> GEFCO ARGENTINA S.A. ALBERDI 5506-1682 - VILLA BOSCH BS.AS ARGENTINA CUIT:30-70495713-7		<b>BOOKING NBR</b> 9YAALY000	<b>SERVICE ANTS</b>	<b>RELEASE NUMBER</b> 037-12-10-000738-5  <b>FECHA RECEP.</b> 29/03/2012  <b>HORA</b> 16:21  <b>AFORO</b> CANAL LIBRE									
<b>CONSIGNEE (NAME AND FULL ADDRESS)</b> CETIVEHICULOS S.A. RUC 0990332169001 AV. DE LAS AMERICAS Y ABEL ROMEO CASTILLO FRENTE AL CENTRO DE CONVENCIONES SIMON BOLIVAR GUAYAQUIL ECUADOR		<b>EXPORT REFERENCES</b>											
<b>NOTIFY (NAME AND FULL ADDRESS)</b> CETIVEHICULOS S.A. RUC 0990332169001 AV. DE LAS AMERICAS Y ABEL ROMEO CASTILLO FRENTE AL CENTRO DE CONVENCIONES SIMON BOLIVAR GUAYAQUIL ECUADOR		<b>FORWARDING AGENT - REFERENCES (NAME AND FULL ADDRESS / F.M.C.)</b> ADUANA											
<b>PRECARRIAGE BY (Mode) (*)</b>		<b>PLACE OF RECEIPT BY PRECARRIER (*)</b>											
<b>PORT OF LOADING</b> Zarate, Argentina		<b>OCEAN VESSEL (Vessel/voyage/leg)</b> NEPTUNE ACE/00001/S											
<b>PORT OF DISCHARGE</b> Manta, Ecuador		<b>PLACE OF FINAL DELIVERY BY ONCARRIER (*)</b>											
<b>PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER - CARRIER NOT RESPONSIBLE</b>													
<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <thead> <tr> <th style="width: 30%;">MARKS AND NUMBERS</th> <th style="width: 30%;">N° OF PKGS./CNTRS.</th> <th style="width: 30%;">DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS</th> <th style="width: 10%;">GROSS WEIGHT</th> <th style="width: 10%;">MEASUREMENT</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>                     PEUGEOT                      1/04                      QTY:4                      RAMP / RAMP                      BREAK BULK                      GW:5,540.000KGS                      M3:51.400CBM                 </td> <td></td> <td>                     VEHICLES (OTHER VEHICLES)                      04 UNITS AUTOMOVILE MARCA PEUGEOT 408                      AÑO DE FABRICACION 2011                       MODELO 1PTMA4NATL27A010 0000 03 UNIDADES                      FACTURA COMERCIAL 0032-00009806/DEL                      30/01/2012                      MODELO 1PTMA4NAT527A010 0000 01 UNIDADES                      FACTURA COMERCIAL 0032-00009807/DEL                      30/01/2012                 </td> <td>5,540.000KGS</td> <td>51.400CBM</td> </tr> </tbody> </table>				MARKS AND NUMBERS	N° OF PKGS./CNTRS.	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT	PEUGEOT 1/04 QTY:4 RAMP / RAMP BREAK BULK GW:5,540.000KGS M3:51.400CBM		VEHICLES (OTHER VEHICLES) 04 UNITS AUTOMOVILE MARCA PEUGEOT 408 AÑO DE FABRICACION 2011  MODELO 1PTMA4NATL27A010 0000 03 UNIDADES FACTURA COMERCIAL 0032-00009806/DEL 30/01/2012 MODELO 1PTMA4NAT527A010 0000 01 UNIDADES FACTURA COMERCIAL 0032-00009807/DEL 30/01/2012	5,540.000KGS	51.400CBM
MARKS AND NUMBERS	N° OF PKGS./CNTRS.	DESCRIPTION OF PACKAGES AND GOODS	GROSS WEIGHT	MEASUREMENT									
PEUGEOT 1/04 QTY:4 RAMP / RAMP BREAK BULK GW:5,540.000KGS M3:51.400CBM		VEHICLES (OTHER VEHICLES) 04 UNITS AUTOMOVILE MARCA PEUGEOT 408 AÑO DE FABRICACION 2011  MODELO 1PTMA4NATL27A010 0000 03 UNIDADES FACTURA COMERCIAL 0032-00009806/DEL 30/01/2012 MODELO 1PTMA4NAT527A010 0000 01 UNIDADES FACTURA COMERCIAL 0032-00009807/DEL 30/01/2012	5,540.000KGS	51.400CBM									

*Wilson Valderrama*  
**CETIVEHICULOS S.A.**

**TRANSCOCEANICA CIA. LTDA.**  
 Certifica que por el transporte de la carga constante en este conocimiento de embarque se ha aplicado el flete total de \$ 36.56  
 DIVISION MARITIMA

P-E-12008BCE1001057Y  
 En mi calidad de agente de carga y Featario  
 FREIGHT PREPAID a favor de la responsabilidad de la carga.  
 \*\*\*\*\* END OF BILL OF LADING \*\*\*\*\*  
 Service Coverage RAMP in ZARATE, ARGENTINA / RAMP in MANTA, ECUADOR. CN / CHIW9YA201203938  
 Imp. flete y tarifa de los puertos de destino

SHIPPER'S DECLARED VALUE \$ (IF NOT DECLARED, LIABILITY LIMIT APPLIES AS PER CLAUSE 10) **76,369**

TOTAL No. OF CONTAINERS OR PACKAGES RECEIVED BY THE CARRIER :				
FREIGHT CHARGES	RATE	PREPAID	COLLECT	PAYABLE AT
OCEAN FREIGHT	3,004.00			9YA/ARBUE
BUNKER SURCHARGE	784.00			9YA/ARBUE

The number of containers or packages shown in the "TOTAL N° OF CONTAINERS OR PACKAGES RECEIVED BY THE CARRIER" box which are said by the Shipper to hold or consolidate the Goods described in the "PARTICULARS FURNISHED BY SHIPPER - CARRIER NOT RESPONSIBLE" box, have been received by COMPANIA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A. from the Shipper in apparent good order and condition except as otherwise indicated hereon - weight, measure, marks, numbers, quality, quantity, description, contents and value unknown - for Carriage from the Place of Receipt or the Port of Loading (whichever is applicable) to the Port of Discharge or the Place of Delivery (whichever is applicable) on the terms and conditions hereof INCLUDING THE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE SIDE HEREOF, THE CARRIER'S APPLICABLE TARIFF AND THE TERMS AND CONDITIONS OF THE PRECARRIER AND ONCARRIER AS APPLICABLE IN ACCORDANCE WITH THE TERMS AND CONDITIONS ON THE REVERSE SIDE HEREOF.

IN WITNESS WHEREOF THREE (3) ORIGINAL BILLS OF LADING (unless otherwise stated above) HAVE BEEN SIGNED ALL OF THE SAME TENOR AND DATE, ONE OF WHICH BEING ACCOMPLISHED THE OTHERS TO STAND VOID.

Original 1/3

COMPANIA SUD AMERICANA DE VAPORES S.A.  
as Carrier  
**TRANSCOCEANICA CIA. LTDA.**

*Holger C. Riebau*  
ASESOR

By \_\_\_\_\_  
as Agents only for the Carrier


**ORDEN DE ENTREGA.**  
**TRANSCOCEANICA CIA. LTDA.**  
 27 MAR 2012  
 AGENTES

TOTAL USD	3,788.00	
Place Issued: Guayaquil, Ecuador		
Date Issued: 3/1/2012		

(\*) Applicable only when used as intermodal Bill of Lading (see clause 10 on the reverse hereof) SHEET : 1 of 1




## Anexo N° 12 Factura

<b>PEUGEOT CITROËN ARGENTINA S.A.</b>		<b>FACTURA</b>	<b>ORIGINAL</b>	Hoja 1
<div style="border: 1px solid black; padding: 5px; width: 40px; margin: 0 auto;">E</div> Código N° 19		Numero: 0032 - 00009805 Buenos Aires, 30 de Enero del 2012		B REFRENDO NÚMERO <b>037-12-10-000738-5</b> FECHA RECEPCION <b>29/03/2012</b> Hora Responsable Inscrito <b>16:21 30/12/1991</b>
Av. Pte. Peron 1001 (1982) - Villa Bosch Argentina I.V.A.: Responsable Inscrito Venta de Exportación Exenta de I.V.A.		Cuit: 0990332169001 IVA EXENTO OPERACIÓN DE EXPORTACIÓN Código Prove.:		AEDRO <b>CANAL LIBRE ADUANA</b> Ecuador
Señores: CETIVEHICULOS S.A. - ARE22004				
Condiciones de pago: COBRO A 90 DIAS FECHA DE EMBARQUE				
Cantidad: 000003 Automoviles Marca: Peugeot Modelo: 1PTMA4NATL27A010 0000 Línea producto: T7 MERCOSUR Tipo Vehiculo: Sedan 4P				
<b>Características:</b> Motor: AT - EW10A Cilindrada: 1997cc, 4 cilindros, 16 valvulas Potencia: 143 CV a 6000 rpm Combustible: Gasolina Caja de Velocidades: Automática de 4 marchas <b>Equipamiento:</b> NINGUN OPCIONAL Colores disponibles: Según lista de empaque <b>Descripción Adicional:</b> 408 2.0 AT Lugar de entrega: CETIVEHICULOS S.A. AV. DE LAS AMERICAS Y ABEL ROMEO CASTILLO GUAYAQUIL Ecuador		<div style="border: 1px solid black; padding: 5px;">                     "En mi calidad de agente de aduana y fe atarío                      Autorizado por el S.A. de Aduanas de Ecuador, certifico que el presente documento fue integrado por el                      Importador y forma parte integral de la Proceso de                      Importación Aduanada bajo el DUY N°                      José Gerardo Chando Narajón                      (Licenciado en Aduanas)                      Licencia No. 01 241 054                      No. 3 3 3 1                 </div> <div style="text-align: right; margin-top: 10px;">                     Damian Kuryszko                      Cuentas a Cobrar                      S.A. PEUGEOT CITROËN                 </div>		
		Sub Total FOB: 51,909.00 Seguro: 2,820.00 Flete: 2,820.00		
FOB ZARATE Unitario: USD 17,303.00		FOB ZARATE Total: USD 51,909.00		
Flete Unitario: USD 940.00		Flete Total: USD 2,820.00		
CFR MANTA Unitario: USD 18,243.00		CFR MANTA Total: USD 54,729.00		
Origen: Argentina Procedencia: Argentina		Peso Unit.(Kg.): 1385.00000 Total(Kg.): 4155.00000		
Son: CINCUENTA Y CUATRO MIL SETECIENTOS VEINTINUEVE Dólar USA				
Tipo de Cambio: 4.3367 Pesos/ Dólar USA				
Observaciones:				
TRANSFERENCIAS A LA ORDEN DE PEUGEOT CITROËN ARGENTINA S.A. C.A.E. Número: 62058540765511 Fecha Vto.: 09/02/2012		 3050474453819003262058540765511201202097		

0032 - 00000001 / 0032 - 00009805

DESRV611

## Anexo N° 13 Certificado de Origen

	<p style="text-align: center;"><b>CAMARA DE EXPORTADORES DE LA REPUBLICA ARGENTINA</b></p> <p style="font-size: small;">Avda. Roque Sáenz Peña 740 - Piso 1° - C1035AAP Buenos Aires - República Argentina Tel/Fax: (54-11) 4394-4482 líneas rotativas E-mail: origen@cera.org.ar - Internet: www.cera.org.ar</p>	<table border="1" style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td colspan="2" style="text-align: center;"><b>B REFRENDADO</b></td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">NÚMERO</td> <td style="text-align: center;"><b>037-12-10-000738-5</b></td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">FECHA RECEP.</td> <td style="text-align: center;"><b>29/03/2012</b></td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">HORA</td> <td style="text-align: center;"><b>16:01</b></td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">N° del Certificado</td> <td style="text-align: center;"><b>01392</b></td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">AFORO</td> <td style="text-align: center;"><b>ADUANA LIBRE</b></td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">PAIS EXPORTADOR</td> <td style="text-align: center;"><b>ARGENTINA</b></td> </tr> <tr> <td style="font-size: x-small;">PAIS IMPORTADOR</td> <td style="text-align: center;"><b>ECUADOR</b></td> </tr> </table>	<b>B REFRENDADO</b>		NÚMERO	<b>037-12-10-000738-5</b>	FECHA RECEP.	<b>29/03/2012</b>	HORA	<b>16:01</b>	N° del Certificado	<b>01392</b>	AFORO	<b>ADUANA LIBRE</b>	PAIS EXPORTADOR	<b>ARGENTINA</b>	PAIS IMPORTADOR	<b>ECUADOR</b>
<b>B REFRENDADO</b>																		
NÚMERO	<b>037-12-10-000738-5</b>																	
FECHA RECEP.	<b>29/03/2012</b>																	
HORA	<b>16:01</b>																	
N° del Certificado	<b>01392</b>																	
AFORO	<b>ADUANA LIBRE</b>																	
PAIS EXPORTADOR	<b>ARGENTINA</b>																	
PAIS IMPORTADOR	<b>ECUADOR</b>																	

**APENDICE 1 AL ANEXO IV**

**CERTIFICADO DE ORIGEN  
ACUERDO MERCOSUR - COLOMBIA, ECUADOR Y VENEZUELA**

PAIS EXPORTADOR: **ARGENTINA**

PAIS IMPORTADOR: .....

N° de Orden (1)	NALADISA	DENOMINACION DE LAS MERCANCIAS	Peso o Cantidad	Valor FOB en (US\$)
1	8703.23.10	Con capacidad para el transporte de personas sentadas inferior o igual a 6 incluido el conductor. --De cilindrada superior a 1.500 cm3 pero inferior o igual a 3.000cm3 --Los demás vehículos con motor de émbolo (piston) alternativo, de encendido por chispa: <b>COCHES DE TURISMO Y DEMAS VEHICULOS AUTOMOVILES PROYECTADOS PRINCIPALMENTE PARA EL TRANSPORTE DE PERSONAS (EXCEPTO LOS DE LA PARTIDA 87.02) INCLUIDOS LOS DEL TIPO FAMILIAR ('BREAK' O 'STATION WAGON') Y LOS DE CARRERAS.</b> PEUGEOT 408 ALLURE 2.0L , SEDAN 4P	3	51,909.00
<b>DECLARACION DE ORIGEN</b>				
DECLARAMOS que las mercancías indicadas en el presente formulario, correspondientes a la Factura Comercial N° 0032-00009806 de fecha 06/12/2011 cumplen con lo establecido en las normas de origen del presente Acuerdo ACE N° 59 de conformidad con el siguiente desglose:				
N° de Orden	NORMAS (2)			
1	Anexo IV Artículo 5 Apendice 2 - I			
<b>EXPORTADOR O PRODUCTOR</b> Razón social: <u>PEUGEOT CITROEN ARGENTINA S.A.</u> Dirección: <u>Av. Pte. Peron 1001 - Villa Bosch - BUENOS AIRES</u> Fecha: <u>15</u> / <u>02</u> / <u>2012</u>			Sello y firma del Exportador o Productor 	
<b>IMPORTADOR</b> Razón social: <u>CETIVEHICULOS S.A</u> Dirección: <u>CORDOVA 810 - GUAYAQUIL</u>				
Medio de transporte: <u>Maritimo</u> Puerto o lugar de embarque: <u>Zarate</u>				
Observaciones: <u>Declaracion Jurada fecha 07/12/2011</u>				
<b>CERTIFICACION DE ORIGEN</b> Certifico la veracidad de la presente declaración, en la ciudad de:			Sello y firma de la Entidad Certificadora 	
a los: ..... / ..... / .....				
Nombre de la Entidad Certificadora: <b>CAMARA DE EXPORTADORES DE LA REPUBLICA ARGENTINA</b>				

# Anexo N° 14 Póliza de Seguro

SEGUROS  
**BOLIVAR**

03/12/12 10:00:53  
0000106553

RECIBI  
RECEIVED  
03/12/12 10:00:53  
0000106553

**SECCION TRANSPORTES**

**APLICACION DE SEGURO DE TRANSPORTES**

**ORIGINAL ASEGURADO**

RECORDAMOS: Vigencia del seguro sujeta al pago de la prima.  
Para su seguridad sirvase pagar con cheque cruzado a la orden de BOLIVAR, Compañía de Seguros del Ecuador S.A.

APLICACION N° 0000001132  
CETIVEHICULO

emitida a favor de CETIVEHICULO

para el viaje desde ARGENTINA hasta GUAYAQUIL 23 FEBRERO 2012

de CETIVEHICULOS (Bandera, Agencia, Cia)

consignada a GUAYAQUIL 23 FEBRERO 2012

sobre el (vapor, camión, avión)

Lugar y Fecha

RECIBI  
RECEIVED  
03/12/12 10:00:53  
0000106553

Marca	Nos.	Peso Bruto Kigs.	Cantidad Bultos	CONTENIDO	Valor Asegurado \$	PRIMA \$	Observaciones
			4	AUTOMOVILES	\$ 72,000.00	\$ 1,440.00	

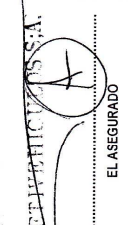
Embarcado por PEÑASCOT

**NOTA:** De conformidad con las condiciones de la Póliza, los Asegurados ó sus Embarcadores, llenarán este formulario en duplicado y lo remitirán a la Compañía de Seguros o a sus Agentes Autorizados antes de efectuado el embarque o despacho

**La Compañía o el Agente devolverá el duplicado debidamente sellado y firmado**

**NOTA:** El presente formulario es uniforme para todas las Compañías de Seguros que trabajan en el Ramo de Transportes, y ha sido aprobado por la Superintendencia de Bancos con Resolución N° 6928-S, del 16 de Junio de 1989


EL ASEGURADO



Accepted for the Company

**BOLIVAR**

COMPAÑIA DE SEGUROS DEL ECUADOR S.A.



Firmas Autorizadas

154



# Anexo N° 15

## Solicitud de licencia para la importación de Vehículos



Ministerio de Industrias y Productividad

Av. Eloy Alfaro y Amazonas  
Edificio MAGAP  
PBX: 02 2 544 690  
Fax: 02 2 544 690  
www.miproc.gov.ec  
Quito-Ecuador

037-12-10-000738-5
FECHA RECEP. 29/03/2012
HORA 10:12 AM
037-12-10-000738-5
CANAL LIBRE ADUANA

Oficio Nro. MIPRO-DDCBS-2012-0315-OF

Quito, D.M., 26 de marzo de 2012

Señor  
Fabian Ortega  
Gerente General  
CETIVEHICULOS S.A.  
En su Despacho

De mis consideraciones:  
En atención a su comunicación del 21 de marzo del 2012, mediante el cual la empresa: CETIVEHICULOS S.A, con RUC No. 0990332169001, solicita al Ministerio de Industrias y Productividad se proceda a realizar una corrección en el valor FOB y CIF, me permito informarle lo siguiente:

Revisada y analizada la solicitud y documentación presentadas y, en vista de que la misma cumple con lo dispuesto por las Resoluciones Nos. 17 y 24 del COMEX, así como con el Instructivo de aplicación expedido mediante Resolución No. 11 282 del MIPRO, como alcance al oficio No. MIPRO-DDCBS-2012-0315-OF del 6 de febrero del 2012, me permito comunicarle que se acepta la solicitud para licencia concedida, en los siguientes términos:

OFICIO No. MIPRO-DDCBS-2012-0315-OF

Donde dice:

SUBPARTIDA	No. UNIDADES	VALOR FOB US	VALOR CIF US
8703.23.90.90	20	316.440,00	330.600,00

Debe decir:

SUBPARTIDA	No. UNIDADES	VALOR FOB US	VALOR CIF US
8703.23.90.90	20	320.392,00	338.018,08

Adicionalmente, le informo que según lo previsto en el Art. 2 de la Resolución No.11 282 del MIPRO, la presente concesión de licencia tendrá validez para varios embarques que se realicen hasta el 30 de abril de 2012.

Particular que tengo el agrado de poner en su conocimiento para los fines pertinentes.

Atentamente,

Mrs. Edison Durjan Sánchez Neira  
DIRECTOR DE DESARROLLO COMERCIAL DE BIENES Y SERVICIOS ENCARGADO  
M.I.C.  
MIPRO-DA-2012-3649-E

Anexos: -3649 - cetivehiculos - 22 - marzo - 12.pdf

cp

Se informa que se generó de acuerdo a la información recibida por el interesado, la presente documentación, la misma se encuentra en poder del interesado y forma parte integral de la importación amparada bajo el D.M. 19.

Juan Ricardo Obando Carrasco  
Licenciado en Aduanas

(Código de planta) Licencia No. 037-12-10-000738-5  
Pg. 0331

confirmación de Autorizaciones Previas

Page 1 of 1

SOLICITUD DE LICENCIA DE IMPORTACIÓN

NUMERO DE LA SOLICITUD: 020328349696  
Fecha: 2012-03-21

B REFRENDO	
NUMERO	037-12-10-000738-5
FECHA RECEP.	29/03/2012
HORA	16:21
AFORO	CANAL LIBRE ADUANA

UC : 0990332169001  
 País de origen: ARGENTINA  
 Lugar de destino : MANTA  
 Embarcador : AUTOMOBILES PEUGEOT  
 Ciudad : QUITO

Razón Social : CETIVEHICULOS  
 Lugar de embarque: ZARATE  
 Proveedor: AUTOMOBILES PEUGEOT  
 Documentación Anexa : SOLICITUD LICENCIA  
 Moneda : DOLAR AMERICANO

COSTO TOTAL DE LA LICENCIA: ==>

Otra Solicitud

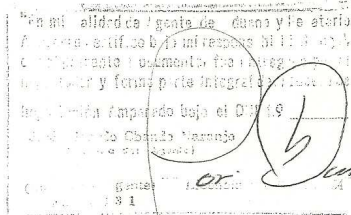
Id.	Subpartida	Descripción	Unidad de Medida	Cantidad	Peso (Kilos)	Valor Fab	Institución
1	8703239090	AUTO PEUGEOT MODELO 408 AT 2.0 AÑO 2012	NUMERO DE UNIDADES (UN)	3.00	3,000.00	51,909.00	MIC
2	8703239090	AUTO PEUGEOT MODELO 408 2.0 AÑO 2012	NUMERO DE UNIDADES (UN)	1.00	1,000.00	16,303.00	MIC
TOTALES				4.00	4,000.00	68,212.00	

Ministerio	Valor a Pagar
INSTITUTO ECUATORIANO DE NORMALIZACION	0.00
MINISTERIO DE INDUSTRIAS Y PRODUCTIVIDAD	0.00

Nota: Favor realizar el seguimiento del trámite en el respectivo Ministerio.

PARA SU RESPALDO DEBE IMPRIMIR LA PRESENTE INFORMACION

Imprimir



## Anexo N° 16 Guía de Entrega de Documentos

0

21/12/12

<b>SENAE</b>	<b>Guía de Entrega de Documentos</b>	<b>3331-2012-1673</b>
Receptor : OBANDO NARANJO JOSÉ RICARDO Documento : 037-12-10-000738 Fecha : 30/03/2012 Hora : 08:43:00 Documentos de Acompañamiento :		
<input checked="" type="checkbox"/> CERTIFICADO DE ORIGEN <input checked="" type="checkbox"/> DAV PRESENTADA <input checked="" type="checkbox"/> DOCUMENTO DE CONTROL PREVIO <input checked="" type="checkbox"/> CONOCIMIENTO DE EMBARQUE/GUIA AEREA/CARTA DE PORTE <input checked="" type="checkbox"/> POLIZA SEGURO <input checked="" type="checkbox"/> FACTURA COMERCIAL		
<b>Entregado por</b>		<b>Receptado por</b>
Nombre		Nombre
Firma		Firma

1000

4-



**Anexo N° 17**  
**Liquidación de Declaración Aduanera Única Electrónica**

A ADUANA		B REFERENDO									
01	N° Orden	Año	Aduana	Código	Régimen	Código	Fecha/Hora TX	05	Número		
	000005	02	MANTA	037	03	IMPORTACION A CONSUMO	10	04	29/03/2012-16:22:10	037-2012-10-000738-5	
C CONTRIBUYENTE / AGENTE											
06	Importador / Exportador	07	Tipo y N° Doc ID	08	Ciudad						
	CETIVEHICULOS S.A.		1	0990332169001							
09	Dirección	10	Teléfono	11	Nivel Comercial						
	AV. DOMINGO COMIN S/N Y LEONIDA ORTEGA										
12	Declarante / Agente	Código	13	Almacen / Depósito	Código						
	3331	3331	13	AUTORIDAD PORTUARIA DE MANTA	6310						
D VALORES EN ADUANA											
14	Fob USD	15	Flete USD	16	Seguro USD	17	Ajuste USD	18	CIF USD	19	Valor Aduana USD
	68212		3788		144		0		72144.0		72144.0
E AUTOLIQUIDACIÓN DE TRIBUTOS											
20	CONCEPTO	LIQUIDACIÓN \$(1)	LIBERACIÓN	CANTIDAD A PAGAR \$(1-2)							
	AD / VALOREM			25250.39							
21	DER. ESPECÍFICO			0							
22	IMP. CONSUMO ESPECIAL			14309.63							
23	IMP. VALOR AGREGADO			13447.77							
24	DERECHO ANTIDUMPING			0							
25	DERECHOS CONSULARES			0							
26	SOBRETIEPO PETROLERO			0							
27	ADICIONAL POR BARRIL DE CRUDO			0							
28	TASA MODERNIZACIÓN			0							
29	TASA DE CONTROL			0							
30	TASA ALMACENAJE			0							
31	MULTAS (ART 89 Y 91)			0							
32	INTERESES			0							
33	IMP. A LA SALIDA DE DIVISAS			0							
34	FODINFA			360.72							
35	CORPEI			0							
36	OTROS			0							
37	SALVAGUARDA			0							
38				0							
				<b>TOTAL AUTOLIQUIDACIÓN</b>	<b>53,368.51</b>						
F BANCO Y ADUANA											

LIQUIDACION DE DAU ELECTRONICO					
Nro DAU	037-2012-10-000738-5-01			Fec Liquidación	30/03/2012
Declarante	CETIVEHICULOS S.A.			Fec Ultimo Dia de Pago	03/04/2012
Id Autorización:	115819-BANCO BOLIVARIANO			Fec Cancelación	30/03/2012
Nro Secuencial	18473898			PAGO CONFIRMADO	
CONCEPTO DEL TRIBUTO	AUTOLIQ (\$)	LIQUIDACION (\$)	LIBERACION / SUSPENSION (\$)	LIQUIDACION COMPLEMENTARIA (\$)	CANTIDAD A PAGAR (\$)
AD VALOREM	25250.39	17675.28	7575.12	7575.12	17675.28
DERECHO ESPECIFICO		0	0	0	0
IMPUESTO A CONSUMOS ESPECIALES	14309.63	15558.41	1306.91	1306.91	15558.41
IMPUESTO AL VALOR AGREGADO	13447.77	12688.61	1065.84	1065.84	12688.61
DERECHO ANTIDUMPING	0	0	0	0	0
MULTAS	0	0	0	0	0
TASA DE MODERNIZACION	0	0	0	0	0
TASA DE CONTROL	0	0	0	0	0
TASA DE ALMACENAJE	0	0	0	0	0
FODIN	360.72	360.72	0	0.00	360.72
SALVAGUARDA	0	0	0	0	0
INTERES	0	0	0	0	0
IMPUESTO A LA SALIDA DE DIVISAS	0	0	0	0	0
<b>TOTAL</b>	<b>53,368.51</b>	<b>46,283.02</b>	<b>9,947.87</b>	<b>9,947.87</b>	<b>46,283.02</b>