



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS,
ADMINISTRATIVAS Y DE COMERCIO
CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN
INTERNACIONAL**

**TRABAJO DE TITULACIÓN, PREVIO A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO
DE INGENIERA EN COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN
INTERNACIONAL**

**TEMA: INFLUENCIA DE LA POLÍTICA COMERCIAL DEL ECUADOR
EN LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS**

**AUTORA: VERGARA QUEZADA, CARLA ALEJANDRA
DIRECTOR: ING. AGUAS ALARCÓN, FRANCISCO XAVIER**

SANGOLQUÍ

2018



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS
Y DE COMERCIO**

**CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN INTERNACIONAL
CERTIFICACIÓN**

Certifico que el trabajo de titulación, “**INFLUENCIA DE LA POLÍTICA COMERCIAL DEL ECUADOR EN LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS**” fue realizado por la señorita **Vergara Quezada, Carla Alejandra** el mismo que ha sido revisado en su totalidad, analizado por la herramienta de verificación de similitud de contenido; por lo tanto cumple con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE, razón por la cual me permito acreditar y autorizar para que lo sustente públicamente.

Sangolquí, 2 de julio de 2018

Firma:

Ing. Francisco Xavier Aguas Alarcón

CC: 1703425455



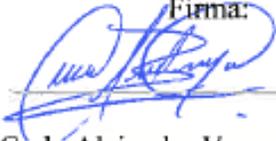
**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS
Y DE COMERCIO**

**CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN INTERNACIONAL
AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD**

Yo, Vergara Quezada, Carla Alejandra, declaro que el contenido, ideas y criterios del trabajo de titulación: “INFLUENCIA DE LA POLÍTICA COMERCIAL DEL ECUADOR EN LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS” es de mi autoría y responsabilidad, cumpliendo con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE, respetando los derechos intelectuales de terceros y referenciando las citas bibliográficas.

Consecuentemente el contenido de la investigación mencionada es veraz.

Sangolquí, 2 de julio de 2018

Firma:

Carla Alejandra Vergara Quezada
CC: 1725695959.



**DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS
Y DE COMERCIO**

**CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN INTERNACIONAL
AUTORIZACIÓN**

Yo, Vergara Quezada, Carla Alejandra, autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar el trabajo de titulación: **“INFLUENCIA DE LA POLÍTICA COMERCIAL DEL ECUADOR EN LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS”** en el Repositorio Institucional, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi responsabilidad.

Sangolquí, 2 de julio de 2018

Firma:

Carla Alejandra Vergara Quezada

CC: 67956959507

DEDICATORIA

La obtención de mi título académico universitario es el resultado de todo el esfuerzo y dedicación durante mi vida estudiantil, junto al arduo trabajo de mis padres que desde niña estuvieron a mi lado para apoyarme e incentivar me a cumplir mis sueños. Esta meta es un logro de trabajo en equipo que dedico con todo amor a mi familia.

AGRADECIMIENTO

A mis padres por su respaldo siempre constante y los valores que en mí inculcaron, pues es su mejor obsequio a mi vida diaria.

A mi esposo por sus palabras de ánimo y por estar siempre para mí con su amor y respaldo.

A mis amigos porque hicieron de esta experiencia en la universidad algo inolvidable.

A mi tutor por sus consejos y orientación para que este trabajo se culmine con éxito.

Gracias.

Carla Vergara.

ÍNDICE DE CONTENIDOS

CERTIFICACIÓN	i
AUTORÍA DE RESPONSABILIDAD	ii
DEDICATORIA	iv
AGRADECIMIENTO	v
ÍNDICE DE CONTENIDOS	vi
ÍNDICE DE TABLAS	ix
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xiii
RESUMEN	xv
PALABRAS CLAVES:.....	xv
ABSTRACT.....	xvi
CAPÍTULO I	1
1. PROBLEMA.....	1
1.1 Tema.	1
1.2 Delimitación del problema.....	1
1.2.1 Objeto del estudio: Enfoque cartesiano.	1
1.2.2 Planteamiento del problema.....	1
1.3 Objetivo general.....	3
1.3.1 Objetivos específicos.	3
1.4 Justificación.	3

1.5 Resumen de las consideraciones que motivaron el proyecto.	4
1.6 Marco contextual o situacional.	4
1.6.1 Contexto y lugar donde se desarrollará el estudio.	4
1.6.2 Delimitación temporal.....	4
1.6.3 Descripción de Subpartida para el estudio.	5
1.7 Teorías de soporte.	5
1.8 Marco referencial.	15
1.9 Marco conceptual:.....	17
CAPÍTULO II	23
2. METODOLOGIA DE LA INVESTIGACIÓN.	23
2.1 Enfoque de investigación: Cuantitativo.	23
2.2 Tipología de investigación.	23
2.2.1 Por su finalidad: Aplicada.....	23
2.2.2 Por las fuentes de información: De campo.	23
2.2.3 Por las unidades de análisis: Insitu.	25
2.2.4 Por el control de las variables: No experimental.	27
2.2.5 Por el alcance: Correlacional.	30
2.3 Hipótesis:	31
2.4 Instrumentos de recolección de información: Encuesta.....	34
2.4.1 Procedimiento para recolección de datos: Técnica de campo.....	34

2.4.2 Cobertura de las unidades de análisis: Muestra.	35
2.4.3 Procedimiento para tratamiento y análisis de información: Estadística descriptiva.	35
2.5 Análisis de Hipótesis.....	35
CAPÍTULO III.....	37
3. Desarrollo de la investigación.....	37
3.1 Análisis de las preguntas.....	37
3.2 Consideraciones Adicionales.	90
3.3 Tasa de Control Aduanero.	90
3.4 Preferencias Arancelarias y Tratados Vigentes.	92
3.5 Simplificación y automatización del proceso de solicitud de exoneración de tributos para la importación de bienes y vehículos para personas con discapacidad.....	95
CAPÍTULO IV.....	98
4. Resultados y Comentarios.....	98
4.1 Conclusiones.....	98
4.2 Recomendaciones.	99
CAPÍTULO V.....	100
5.1 Lista de Referencias.	100

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. <i>Variables del Tema</i>	2
Tabla 2. <i>Descripción de subpartida</i>	5
Tabla 3. <i>Empresas Importadoras de Vehículos</i>	25
Tabla 4. <i>La medida de defensa comercial Arancel Ad-Valorem</i>	37
Tabla 5. <i>La medida de defensa comercial Arancel Ad-Valorem</i>	37
Tabla 6. <i>Base Imponible para el cálculo del ICE</i>	39
Tabla 7. <i>Ejemplo</i>	40
Tabla 8. <i>Medida de defensa comercial</i>	40
Tabla 9. <i>Medida de defensa comercia ICE</i>	41
Tabla 10. <i>Medida de defensa comercial de contingente no arancelario o cupos</i>	43
Tabla 11. <i>Medida de defensa comercial de contingente no arancelario o cupos vigente 2016</i>	43
Tabla 12. <i>Medida de defensa comercial de reglamentaciones técnicas</i>	46
Tabla 13. <i>Medida de defensa comercial de reglamentaciones técnicas: RTE-034, RTE-017</i>	46
Tabla 14. <i>Disposiciones para la importación de vehículos sobre a dispositivos de iluminación, entre otros</i>	48
Tabla 15. <i>Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a dispositivos</i>	48
Tabla 16. <i>Condiciones ergonómicas influyen en las importaciones de vehículos</i>	50
Tabla 17. <i>Condiciones ergonómicas influyen en las importaciones de vehículos</i>	50
Tabla 18. <i>Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos en lo relativo al frenado</i>	52
Tabla 19. <i>Disposición para la importación de vehículos en lo relativo al frenado</i>	52
Tabla 20. <i>Importación de vehículos en lo relativo al control electrónico</i>	54

Tabla 21. <i>Importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al control electrónico.</i>	54
Tabla 22. <i>Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a neumáticos.</i>	56
Tabla 23. <i>Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos en lo relativo a neumáticos.</i>	56
Tabla 24. <i>Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a suspensión.</i>	58
Tabla 25. <i>Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos en lo relativo a suspensión.</i>	58
Tabla 26. <i>Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a dirección.</i>	60
Tabla 27. <i>Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos en lo relativo a dirección.</i>	60
Tabla 28. <i>Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a carrocería.</i>	62
Tabla 29. <i>Disposición para la importación de vehículos en lo relativo a carrocería.</i>	62
Tabla 30. <i>Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a ventilación.</i>	64
Tabla 31. <i>Importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a ventilación.</i>	64
Tabla 32. <i>Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a vidrios.</i>	66
Tabla 33. <i>Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos en lo relativo a vidrios.</i> ..	66
Tabla 34. <i>Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a cinturones de seguridad.</i>	68
Tabla 35. <i>Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles, cinturones de seguridad.</i>	68
Tabla 36. <i>Disposiciones para la importación de vehículos en parachoques frontal y posterior.</i>	70

Tabla 37. <i>Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos en parachoques frontal y posterior.</i>	70
Tabla 38. <i>Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a protección.</i>	72
Tabla 39. <i>Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos en lo relativo a protección.</i>	73
Tabla 40. <i>Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a bolsas de aire.</i>	74
Tabla 41. <i>Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos en lo relativo a bolsas de aire.</i>	75
Tabla 42. <i>Disposiciones para la importación de vehículos referente al avisador acústico y cinturón.</i>	76
Tabla 43. <i>Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos del avisador acústico y cinturón.</i>	77
Tabla 44. <i>Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a cerraduras.</i>	78
Tabla 45. <i>Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos en lo relativo a cerraduras.</i>	79
Tabla 46. <i>Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo al capó.</i>	80
Tabla 47. <i>Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos en lo relativo al capó.</i>	81
Tabla 48. <i>Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a límites máximos de emisiones.</i>	83
Tabla 49. <i>Disposiciones para la importación de vehículos sobre límites máximos de emisiones.</i>	83
Tabla 50. <i>Tabla de Control</i>	91
Tabla 51. <i>Tratados Vigentes de Preferencias Arancelarias Subpartida 8703.22.90.90.</i>	93

Tabla 52. *Cronograma de Desgravación Arancelaria por Tratado con la UE.*94

Tabla 53. *Tabla de Preferencias Arancelarias para Personas con Discapacidad.*97

ÍNDICE DE FIGURAS

<i>Figura 1.</i> Influencia.	36
<i>Figura 2.</i> La medida de defensa comercial Arancel Ad-Valorem.....	38
<i>Figura 3.</i> Resumen de influencia 1.....	38
<i>Figura 4.</i> Medida de defensa comercial.	41
<i>Figura 5.</i> Resumen de influencia 2.....	42
<i>Figura 6.</i> Medida de defensa comercial de contingente no arancelario o cupos.....	44
<i>Figura 7.</i> Resumen de influencia 3.....	44
<i>Figura 8.</i> Reglamentaciones técnicas: RTE-034, RTE-017.	47
<i>Figura 9.</i> Resumen de influencia 4.....	47
<i>Figura 10.</i> Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos.	53
<i>Figura 11.</i> Resumen de influencia 7.....	53
<i>Figura 12.</i> Importación de vehículos en lo relativo al control electrónico.....	55
<i>Figura 13.</i> Resumen de Influencia 8.	55
<i>Figura 14.</i> Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a neumáticos.....	57
<i>Figura 15.</i> Resumen de influencia 9.....	57
<i>Figura 16.</i> Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a suspensión	59
<i>Figura 17.</i> Resumen de Influencia 10.	59
<i>Figura 18.</i> Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a dirección	61
<i>Figura 19.</i> Resumen de influencia 11.....	61
<i>Figura 20.</i> Disposición para la importación de vehículos en lo relativo a carrocería.	63
<i>Figura 21.</i> Resumen de influencia 12.....	63
<i>Figura 22.</i> Importación de vehículos en lo relativo a ventilación.	65

Figura 23. Resumen de influencia 13.....	65
Figura 24. Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a vidrios.....	67
Figura 25. Resumen de influencia 14.....	67
Figura 26. Disposiciones para la importación de vehículos referente a cinturones de seguridad.....	69
Figura 27. Resumen de influencia 15.....	69
Figura 28. Importación de vehículos en parachoques frontal y posterior.....	71
Figura 29. Resumen de influencia 16.....	71
Figura 30. Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a protección.....	73
Figura 31. Resumen de influencia 17.....	74
Figura 32. Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a bolsas de aire.....	75
Figura 33. Resumen de influencia 18.....	76
Figura 34. Disposiciones para la importación de vehículos.....	77
Figura 35. Resumen de influencia 19.....	78
Figura 36. Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo al capó.....	81
Figura 37. Resumen de influencia 21.....	82
Figura 38. Importación de vehículos sobre a límites máximos de emisiones.....	84
Figura 39. Resumen de influencia 22.....	84

RESUMEN

El presente proyecto fue motivado por la necesidad de establecer la influencia de la aplicación de las medidas de política comercial del Ecuador en la importación de vehículos, esto se debe a la gran importancia del sector automotriz en el sistema económico del país. Un cambio en el comportamiento de este sector afecta a cientos de plazas de empleo directas e indirectas lo cual es de gran interés para determinar qué cosas o medidas pueden incidir que el sector sufra un declive o un impulso en su producción. Todas las causas aparentes que puedan generar efectos adversos o positivos en el sector comercial automotriz deben ser analizadas para poder llegar a obtener información y generar soluciones efectivas que permitan impulsar la economía y generar plazas de empleo.

PALABRAS CLAVES:

- **IMPORTACIÓN**
- **MEDIDAS DE POLÍTICA COMERCIAL**
- **ARANCEL**
- **NORMAS TÉCNICAS**
- **ACUERDOS COMERCIALES**

ABSTRACT

This project was motivated by the need to establish the influence of the application of trade policy measures of Ecuador in the importation of vehicles, this is due to the great importance of the automotive sector in the country's economic system. A change in the behavior of this sector affects hundreds of direct and indirect employment positions which is of great interest to determine what things or measures may affect the sector suffering a decline or a boost in its production. All the apparent causes that may generate adverse or positive effects in the automotive commercial sector must be analyzed in order to obtain information and generate effective solutions to boost the economy and generate jobs.

KEYWORDS:

- **IMPORT**
- **COMMERCIAL POLICY MEASURES**
- **TARIFF**
- **TECHNICAL STANDARDS**
- **TRADE AGREEMENTS**

CAPÍTULO I

1. PROBLEMA.

1.1 Tema.

“INFLUENCIA DE LA POLÍTICA COMERCIAL DEL ECUADOR EN LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS”

1.2 Delimitación del problema.

Análisis de la Influencia de la política comercial del Ecuador en la importación de vehículos en las empresas que forman parte de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador e importan vehículos de la subpartida 8703.22.90.90.

1.2.1 Objeto del estudio: Enfoque cartesiano.

Influencia de la política comercial en la importación de vehículos por aplicación de medidas de defensa comercial arancelarias y para arancelarias, y el cumplimiento de requisitos técnicos.

1.2.2 Planteamiento del problema.

La aplicación de medidas de política comercial del Ecuador para la importación de vehículos debe ser analizada de manera objetiva para determinar si tiene influencia sobre el incremento o disminución de estas en las empresas del sector automotriz.

Tabla 1.
Variables del Tema.

Dependientes	Independientes	Categorías de las variables	Covariables
Importación	Política Comercial	<p>Medidas de defensa comercial</p> <p>Arancelaria</p> <p>Ad-Valorem</p> <p>Arancel Específico</p> <p>Arancel Fijo</p> <p>Contingente arancelario</p> <p>Para arancelaria</p> <p>Tasas</p> <p>Procedimientos</p> <p>Mecanismos</p> <p>Contingentes no arancelarios (280 millones anuales)</p> <p>Licencias de Importación</p> <p>Medidas sanitarias y fitosanitarias</p> <p>Reglamentaciones técnicas</p> <p>Requisitos Norma INEN RTE - 034</p> <p>Dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa y de visibilidad</p> <p>Condiciones ergonómicas</p> <p>Asientos y sus anclajes</p> <p>Frenos</p> <p>Control electrónico de estabilidad</p> <p>Neumáticos</p> <p>Suspensión</p> <p>Dirección</p> <p>Carrocería</p> <p>Ventilación</p> <p>Vidrios</p> <p>Cinturones de Seguridad</p> <p>Parachoques frontal y posterior</p> <p>Protección para impacto frontal y lateral</p> <p>Bolsas de aire (AIR BAGS)</p> <p>Avisador acústico y luminoso de uso de cinturón</p> <p>Cerraduras con sistema de bloqueo de apertura interior</p> <p>Capó</p> <p>Requisitos Norma INEN NTE – 2204</p> <p>Límites máximos de emisiones permitidos para fuentes móviles con motor de gasolina</p>	<p>Importadores de vehículos miembros de AEADE</p>

1.3 Objetivo general.

Determinar la influencia de la aplicación de política comercial en la importación de vehículos al Ecuador.

1.3.1 Objetivos específicos.

- Definir la influencia de la aplicación de medidas de defensa comercial arancelaria en la importación de vehículos al Ecuador.
- Establecer la influencia de la aplicación de medidas de defensa comercial para-arancelaria en la importación de vehículos al Ecuador.
- Identificar la influencia de la aplicación de preferencias arancelarias por convenios y tratados internacionales en la importación de vehículos al Ecuador.

1.4 Justificación.

La presente investigación tiene como motivación describir la incidencia económica que tiene el sector automotriz en la economía ecuatoriana, por la variación que puede sufrir la oferta nacional de vehículos en relación a la aplicación o eliminación de medidas de política comercial tanto arancelarias como para-arancelarias.

El estudio de las diferentes variables que toma en cuenta este proyecto, genera una visión amplia de como se ha comportado este mercado en los últimos años, y cuál podría ser su posible comportamiento a futuro en caso de mantenerse o cambiar las condiciones de mercado.

1.5 Resumen de las consideraciones que motivaron el proyecto.

El presente proyecto fue motivado por la necesidad de establecer la influencia de la aplicación de medidas de política comercial en la importación de vehículos al Ecuador, esto se debe a la gran importancia del sector automotriz en el sistema económico del país.

Un cambio en el comportamiento de este sector afecta a cientos de plazas de empleo directas e indirectas lo cual es de gran interés para determinar qué cosas o medidas pueden incidir que el sector sufra un declive o un impulso en su producción.

Todas las causas aparentes que puedan generar efectos adversos en el sector comercial automotriz deben ser analizadas para poder llegar a obtener información y generar soluciones efectivas que permitan impulsar la economía y generar plazas de empleo.

1.6 Marco contextual o situacional.

1.6.1 Contexto y lugar donde se desarrollará el estudio.

Importadores de vehículos del Ecuador subpartida, 8703.22.90.90.

1.6.2 Delimitación temporal.

Análisis del impacto de la política comercial en la importación de vehículos de pasajeros con motor de embolo alternativo, de encendido por chispa, de cilindrada superior a 1000 cm³ pero inferior o igual a 1500 cm³, en el Ecuador en la actualidad.

1.6.3 Descripción de Subpartida para el estudio.

Tabla 2.

Descripción de subpartida.

Descripción de subpartida	
8703	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar ("break" o "station wagon") y los de carreras - Los demás vehículos únicamente con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa:
8703.22	- - De cilindrada superior a 1.000 cm ³ pero inferior o igual a 1.500 cm ³ :
8703.22.90	- - - Los demás:
8703.22.90.90	- - - - Los demás:
0000	Código Complementario
0000	Código Suplementario

Fuente: (Estado Ecuatoriano, 2018)

1.7 Teorías de soporte.

El tema “Influencia de la política comercial del Ecuador en la importación de vehículos” se fundamenta en dos teorías principales siendo la primordial la de dependencia, y de respaldo la de proteccionismo. Estas dos teorías nos permitirán comprender el ámbito de análisis que requiere el presente proyecto y también el panorama en el que se evaluará la influencia de la política comercial en la importación de vehículos en el Ecuador.

Teoría de la dependencia.

Esta teoría perteneciente al paradigma de la dependencia, neomarxista o estructuralista, ha tenido su origen a partir de los años sesenta, y desde entonces ha sido analizada por varios autores hasta la actualidad, por lo cual mediante sus aportes, a continuación se procederá a conocer de qué se trata y como puede influir en la economía y política comercial de un estado o país.

Se llama "teoría de la dependencia" a un conjunto de teorías y modelos que tratan de explicar las dificultades que encuentran algunos países para el despegue y el desarrollo económico. Surgieron en los años sesenta impulsadas por el economista argentino Raúl Prebisch y la CEPAL. Inicialmente se dirigieron al entorno latinoamericano aunque posteriormente fueron generalizadas por economistas neo-marxistas entre los que destacó Samir Amin, asociándolo al concepto de desarrollo desigual y combinado. (Martínez Coll, 2001)

Martínez (2001) mencionó que: la dependencia económica es una situación en la que la producción y riqueza de algunos países está condicionada por el desarrollo y condiciones coyunturales de otros países a los cuales quedan sometidas. El modelo "centro-periferia" describe la relación entre la economía central, autosuficiente y próspera, y las economías periféricas, aisladas entre sí, débiles y poco competitivas. Frente a la idea clásica de que el comercio internacional beneficia a todos los participantes, estos modelos propugnan que sólo las economías centrales son las que se benefician.

Se puede entender que la teoría de la dependencia surge en respuesta a crisis económicas y políticas que tuvieron su inicio en conflictos bélicos como la primera y segunda guerra mundial. Los datos históricos señalan que partir de la década de 1930 se empezaron a formar corrientes para reaccionar a los graves declives económicos que debían enfrentar ciertas naciones, mientras otras se veían menos afectadas.

Debido a esta dependencia entre países menos desarrollados hacia economías de mayor crecimiento, se genera el término de subdesarrollo. El subdesarrollo no es consecuencia de la supervivencia de instituciones arcaicas, de la falta de capitales en las regiones que se han mantenido alejadas del torrente de la historia del mundo, por el contrario, el subdesarrollo ha sido y es aun generado por el mismo proceso histórico que genera también el desarrollo económico del propio capitalismo. (Gunder-Frank, 1963)

Se puede entender al subdesarrollo entonces como una carencia o baja calidad de vida de su población, no solo en lo económico sino también en lo social. Esto se debe a la relación centro – periferia, que describe que las naciones de centro tienen características de exportadores de tecnología o bienes de alto valor, bajo crecimiento poblacional y alta calidad de vida, al contrario los países periféricos que son productores principalmente de materia prima, tienden a la sobrepoblación y a una escasa calidad de vida como antes se mencionó.

Uno de los autores más representativos de la teoría de la dependencia fue Raúl Prebisch. El punto principal del modelo Prebisch es que para crear condiciones de desarrollo dentro de un país es necesario:

Controlar la tasa de cambio monetario, poniendo mayor énfasis en políticas fiscales que en políticas monetarias;

Promover un papel gubernamental más eficiente en términos de desarrollo nacional;

Crear una plataforma de inversiones, dando prioridad al capital nacional;

Permitir la entrada de capitales externos siguiendo prioridades ya establecidas en planes de desarrollo nacionales;

Promover una demanda interna más efectiva en término de mercados internos como base para consolidar el esfuerzo de industrialización en Latinoamérica en particular y en naciones en desarrollo en general;

Generar una mayor demanda interna incrementando los sueldos y salarios de los trabajadores;

Desarrollar un sistema seguro social más eficiente por parte del gobierno, especialmente para sectores pobres a fin de generar condiciones para que estos sectores puedan llegar a ser más competitivos; y

Desarrollar estrategias nacionales que sean coherentes con el modelo sustitución de importaciones, protegiendo la producción nacional al imponer cuotas y tarifas a los mercados externos. (Reyes, 2007)

Estas actividades que Prebisch propone tienen el propósito de generar condiciones que contribuyan al desarrollo de un país, el modelo Prebisch proponía la existencia de una predisposición al perjuicio de los términos de cambio y negociación entre naciones productoras de materia prima o bienes primarios, y que a su vez consumían de otros países bienes manufacturados con valor agregado, especialmente tecnología. Esto tuvo incidencia en demostrar la necesidad de una política de industrialización sostenible en dichos países subdesarrollados, principalmente ubicados en Latinoamérica para poder sustituir las importaciones, estas políticas ISI (Industrialización Sustitutiva de Importaciones) alentaron la promulgación y aplicación de medidas

proteccionistas en estos países para contrarrestar los efectos del menoscabo de los términos de intercambio.

La teoría de la dependencia combina elementos neo-marxistas con la teoría económica keynesiana (ideas económicas liberales que surgieron en Estados Unidos y Europa como respuesta a la depresión de los años 20). A partir del enfoque económico de Keynes, la teoría de la dependencia está compuesta por 4 puntos fundamentales: (a) desarrollar una considerable demanda interna efectiva en términos de mercados nacionales; (b) reconocer que el sector industrial es importante para alcanzar mejores niveles de desarrollo nacional, especialmente porque este sector genera mayor valor agregado a los productos en comparación con el sector agrícola; (c) incrementar los ingresos de los trabajadores como medio para generar mayor demanda agregada dentro de las condiciones del mercado nacional; (d) promover un papel gubernamental más efectivo para reforzar las condiciones de desarrollo nacional y aumentar los estándares de vida del país. (Reyes, 2007)

Como se aprecia en los párrafos anteriores referentes a qué medidas son necesarias para incentivar desarrollo en las naciones se puede denotar que las observaciones de Prebisch y Keynes van de la mano, son autores que complementan su trabajo y justifican o defienden de manera complementaria las ideas de que se debe hacer para proporcionar una mejor calidad de vida a los habitantes de países en subdesarrollo y progresivamente sacarlos de esta condición.

Wallerstein (1979) analizó el capitalismo como un sistema basado en una relación económica, social, política y cultural que surgió a finales de la Edad Media y que dio lugar

a un sistema mundial y a una economía mundial. Este enfoque, que distingue al centro de la periferia y la semi-periferia, enfatiza el rol hegemónico de las economías centrales en la organización del sistema capitalista. Existe una interconexión de la pobreza global con la polarización social y la desigualdad entre y dentro de los países.

André Gunder Frank (1976) sostuvo que las relaciones de dependencia en el mercado global se reflejaban en las relaciones de dependencia estructural dentro de los Estados y entre las comunidades. Aunque existen diferencias entre los enfoques de la dependencia, generalmente la pobreza es explicada como un resultado de las circunstancias particulares de la estructura social, el mercado laboral, la condición de explotación de la fuerza de trabajo y la concentración del ingreso.

Estas apreciaciones de la distribución de recursos van de la mano con la teoría capitalista, que menciona que los recursos productivos deben ser de carácter privado y no público, es decir pertenecer a individuos o empresas más no al estado que administra la nación. Al tener en cuenta que los principales factores productivos son el capital y el trabajo, se puede deducir porque una desigualdad en la distribución de los mismos puede generar sectores más o menos desarrollados, o que dependan unos de otros por su poder económico.

La teoría de la dependencia generó la corriente del proteccionismo en los países que se enfrentaban a este mencionado subdesarrollo, por lo cual también deberá ser objeto de análisis posterior para establecer qué es, y cómo funciona el proteccionismo en una economía.

Como consecuencia de estas ideas, los países latinoamericanos aplicaron una estrategia de desarrollo basada en el proteccionismo comercial y la sustitución de las importaciones. A la vez, los bancos centrales latinoamericanos se esforzaron en sobrevalorar sus propias monedas para abaratar sus importaciones de tecnología. La estrategia funcionó satisfactoriamente durante la década de los setenta en la que se produjo un crecimiento generalizado del precio de las materias primas en los mercados internacionales que influyó muy negativamente en las economías "centrales". Pero finalmente, la contracción de la demanda internacional y el aumento de los tipos de interés desembocó en la década de los ochenta en la crisis de la deuda externa lo que exigió profundas modificaciones en la estrategia de desarrollo. (Martínez Coll, 2001)

Teoría del Proteccionismo.

La teoría del proteccionismo nace a partir del análisis de la teoría de la dependencia, y del concepto de subdesarrollo al que algunos países se enfrentaban como ya analizamos anteriormente. Estos países tomando al proteccionismo como un mecanismo de respuesta para fortalecer sus industrias, y mejorar su competitividad en el mercado internacional, aplicaron medidas de política comercial para defender su industria nacional.

Algunos autores han analizado al proteccionismo mucho antes de los años sesenta en que se estudió la teoría de la dependencia, pues a partir de la existencia del comercio en el mundo, que nació a la par de la agricultura, el trueque y el intercambio de productos, las comunidades

implementaron medidas para proteger sus economías. Es por esto que es necesario analizar al proteccionismo desde la visión histórica.

Si bien durante la antigüedad, Egipto, Grecia, Persia y Roma comerciaban con China y la India, no fue hasta el descubrimiento de América y el afianzamiento colonial que el comercio mundial floreció, y potenció el desarrollo de grandes imperios. Este acontecimiento trascendental en la Edad Media, no solo reconfiguró el mapa mundial, sino que también produjo cambios estructurales hacia adentro de los propios reinos, sepultando el sistema feudal y transformando las instituciones políticas acorde a los nuevos tiempos. El mercantilismo sentó las bases de la conformación de los Estados Nación modernos nacidos tras el Tratado de Westfalia de 1648. La doctrina mercantilista ligaba el poderío militar de los países al desarrollo de su comercio exterior. Cuanto mayor eran las exportaciones de los países, mayores ingresos de oro y plata recibían, incrementando el erario público, y consecuentemente, su poderío naval y militar. La riqueza de los países dependía en gran medida de los saldos positivos de sus respectivas balanzas comerciales. Por esta razón, el mercantilismo contemplaba una fuerte intervención del Estado en la economía, en coincidencia con el desarrollo de los absolutismos monárquicos en Europa.

El férreo control del Estado sobre la economía y la moneda consistía en el establecimiento de fuertes barreras a la importación, subsidios a la exportación y la promoción de grandes compañías monopólicas, como la Compañía de las Indias Orientales en Gran Bretaña, o los grandes monopolios holandeses. Este proteccionismo ejercido por los grandes imperios se entiende como un elemento de política exterior tendiente a afianzar

una posición de liderazgo regional frente a sus adversarios. Sin embargo, esta práctica respondía a dos cuestiones fundamentales vinculadas entre sí: por un lado, el desarrollo industrial, el cual llegaría a su punto más álgido hacia fines del siglo XVIII con la revolución industrial; y por el otro, con mantener una balanza comercial siempre superavitaria, a través de la cual, las arcas públicas crecerían constantemente, y en consecuencia, los Estados serían más ricos y poderosos. Por lo tanto, para los mercantilistas, el comercio era un juego de suma cero, dado que lo que ganaba un país, lo hacía a costa de otro, es decir las grandes metrópolis altamente proteccionistas, obtenían beneficios del comercio a costa de las colonias. Por ende, el proteccionismo era adoptado como una política de bienestar, y era fuertemente practicado por las grandes potencias de la época (Pereyra, 2015).

Una vez mejor comprendido de donde viene el proteccionismo en sus antecedentes históricos, se puede proceder a investigar y detallar cómo funciona y en que consiste. Esta teoría es de vital importancia para comprender las medidas de política comercial que puede llegar a implementar una nación a fin de beneficiar su balanza comercial y sus finanzas, procurando incrementar su riqueza, poder, desarrollo y calidad de vida de sus habitantes.

La teoría proteccionista establece un sentido económico referente a las fronteras políticas de los Estados para la producción nacional, mediante el uso de derechos aduaneros y restricciones, que se justifica en la seguridad nacional e independencia económica, estableciendo diferentes niveles de desarrollo industrial que genera un desequilibrio en la

balanza de pagos, para lo cual se aplican tarifas aduaneras y fijación de impuestos. (Pérez Orozco, 2016)

Referente a lo expresado por Pérez Orozco se puede deducir que menciona al término proteccionismo como un concepto que abarca todas aquellas medidas que puede generar una nación para defender su producción de otra que lo amenace, sean estas de índole arancelaria es decir monetaria por tasas o impuestos, o sea paraarancelaria referente a restricciones de solicitudes o permisos para el ingreso de mercancías al territorio de dicha nación.

Friedrich List, justificó el proteccionismo, sólo siendo posible y deseable entre naciones fuertes, limitando el ingreso de productos extranjeros mediante un sistema aduanero draconiano, constituyendo recaudaciones fiscales, como medio para mantener el nivel de vida y el empleo, frenando la penetración de mercancías (La Gran Enciclopedia de la Economía, 2016).

El autor menciona que mediante un sistema aduanero draconiano es decir que aplique leyes de carácter severo o estricto se podrá obtener altos ingresos a las arcas del estado, pero también se debe observar que no todos los países tienen el mismo poder económico para hacer frente a medidas de restricción para la colocación de sus productos en mercados extranjeros, por lo cual esto puede causar un efecto inverso y reducir la inversión extranjera en el país que fije excesivas medidas de protección.

El proteccionismo permite proteger el empleo al dificultar la entrada de bienes procedente de la importación de productos, referido por precios internos elevados y de sistemas de productividad débiles; para lo cual los gobiernos aplican aranceles, cupos, precios de referencia, reglamentos, controles fitosanitarios y salvaguardias. Donde las salvaguardias corresponden a las medidas de protección que son ejercidas por los gobiernos en periodos determinados, con el fin de establecer un equilibrio interno en los Estados o Naciones. (Pérez Orozco, 2016)

1.8 Marco referencial.

La teoría de la dependencia fue abordada por Martínez Coll, 2001, mencionó que es una situación en la que la producción y riqueza de algunos países está condicionada por el desarrollo y condiciones coyunturales de otros países a los cuales quedan sometidas. Denotando que algunos países al poseer una ventaja natural para la producción de ciertos bienes o servicios, aprovechan esta para generar mayor riqueza que les proporcione mayores ventajas sobre sus competidores.

Para lo cual dichos competidores deberán aplicar medidas de protección a sus economías que según menciona Pérez Orozco, 2016, el proteccionismo permite proteger el empleo al dificultar la entrada de bienes procedente de la importación de productos, referido por precios internos elevados y de sistemas de productividad débiles; para lo cual los gobiernos aplican aranceles, cupos, precios de referencia, reglamentos, controles fitosanitarios y salvaguardias.

El término de subdesarrollo fue abordado por Gunder-Frank, 1963, bajo la idea de que el subdesarrollo no es consecuencia de la supervivencia de instituciones arcaicas, de la falta de capitales en las regiones que se han mantenido alejadas del torrente de la historia del mundo, por el contrario, el subdesarrollo ha sido y es aun generado por el mismo proceso histórico que genera también el desarrollo económico del propio capitalismo. Esta forma de analizar el subdesarrollo concuerda con lo mencionado anteriormente acerca del proteccionismo desde la visión histórica, que lo relaciona con la conquista de América y el nacimiento del mercantilismo, por lo cual se puede decir que tanto el comercio como las medidas de protección son propias de la condición humana y sus actividades diarias.

Los autores que han sido citados anteriormente permiten inferir que este proceso de adaptación hacia el comercio de bienes, el intercambio de moneda, y el desarrollo de diferentes corrientes de pensamiento como lo es el capitalismo en este caso, y su opuesto el socialismo. Han ido evolucionando de la mano del ser humano y sus actividades, las guerras generaron crisis, las crisis ocasionaron industrias, y estas crecimiento económico, y por consiguiente la desigualdad, y métodos nuevos de distribución de riqueza que poco a poco culminaron en naciones más y menos desarrolladas y medidas de protección para equilibrar el nivel de competencia en el mercado.

Friedrich List en 1846, abordo al proteccionismo para justificarlo, mencionando que sólo sería posible y deseable entre naciones fuertes, limitando el ingreso de productos extranjeros mediante un sistema aduanero draconiano, constituyendo recaudaciones fiscales, como medio para mantener el nivel de vida y el empleo, frenando la penetración de mercancías. Esta forma de analizar al proteccionismo va de la mano con los pensamientos de múltiples autores a lo largo del

tiempo, que concuerdan en que este tipo de medidas tendrán mejores resultados al ser aplicadas entre naciones fuertes y con economías poderosas y consolidadas, que manejan similares características de mercado y capacidad de producción.

1.9 Marco conceptual:

Balanza Comercial: Relación existente entre las importaciones y exportaciones de un país (González Blanco , 2011)

Es el saldo de la diferencia entre las exportaciones y las importaciones de un país. Mide si las exportaciones son mayores que las importaciones, muestra el superávit en la balanza comercial. Si las importaciones son mayores que las exportaciones, muestra una balanza comercial deficitaria. (Universidad ICESI, 2017) (Andrea Marcela Alcalá Cardoso, 2014)

La balanza comercial mide el saldo neto (positivo o negativo) de las exportaciones de bienes de un país al resto del mundo menos sus importaciones de bienes desde el resto del mundo en un período determinado. No incluye la prestación ni la contratación de servicios al y con el exterior, como por ejemplo, transporte, seguros o intereses. (Uovirtual.com.mx, 2017)

Importación: Proceso en el cual se ingresan productos de otros países cumpliendo las regulaciones de comercio exterior en los procesos aduaneros (González Blanco , 2011)

Introducción legal de mercancía para su uso o consumo en un territorio aduanero. (mardelplata.gob.ar, 2017)

Exportación: Proceso en el cual salen productos a otros países cumpliendo las regulaciones de comercio exterior en los procesos aduaneros. (González Blanco , 2011)

Barreras comerciales: Limitaciones que se ponen en el comercio exterior con el fin de desarrollar la matriz productiva de un país. (Coppelli Ortiz, 2009)

Salvaguardias: Restricciones arancelarias y no arancelarias que se aplican a los productos con el fin de limitar la importación de otros países, para generar un desarrollo de la matriz productiva de un país. (Coppelli Ortiz, 2009)

Medidas de defensa comercial arancelaria: las tarifas arancelarias se podrán expresar en mecanismos tales como: términos porcentuales del valor en aduana de la mercancía (ad-valórem), en términos monetarios por unidad de medida (específicos), o como una combinación de ambos (mixtos). Se reconocerán también otras modalidades que se acuerden en los tratados comerciales internacionales, debidamente ratificados por Ecuador. (Asamblea Nacional del Ecuador, COPCI, 2015)

Ad-Valorem: términos porcentuales del valor en aduana de la mercancía. (Asamblea Nacional del Ecuador, COPCI, 2015)

Arancel Específico: términos monetarios por unidad de medida. (Asamblea Nacional del Ecuador, COPCI, 2015)

Arancel Mixto: una combinación de términos porcentuales del valor en aduana de la mercancía y términos monetarios por unidad de medida. (Asamblea Nacional del Ecuador, COPCI, 2015)

Arancel Fijo: cuando se establezca una tarifa única para una subpartida de la nomenclatura aduanera y de comercio exterior. (Asamblea Nacional del Ecuador, COPCI, 2015)

Contingente arancelario: cuando se establezca un nivel arancelario para cierta cantidad o valor de mercancías importadas o exportadas, y una tarifa diferente a las importaciones o exportaciones que excedan dicho monto. (Asamblea Nacional del Ecuador, COPCI, 2015)

Medidas de defensa comercial para arancelaria: El Comité de Comercio Exterior podrá establecer medidas de regulación no arancelaria, a la importación y exportación de mercancías, en los siguientes casos: a. Cuando sea necesario para garantizar el ejercicio de un derecho fundamental reconocido por la Constitución de la República; b. Para dar cumplimiento a lo dispuesto en tratados o convenios internacionales de los que sea parte el Estado ecuatoriano; c. Para proteger la vida, salud, seguridad de las personas y la seguridad nacional; d. Para garantizar la preservación del medio ambiente, la biodiversidad y la sanidad animal y vegetal; e. Cuando se requiera imponer medidas de respuesta a las restricciones a exportaciones ecuatorianas, aplicadas unilateral e injustificadamente por otros países, de conformidad con las normas y procedimientos previstos en los respectivos acuerdos comerciales internacionales y las disposiciones que establezca el órgano rector en materia de comercio exterior; f. Cuando se requieran aplicar medidas de modo temporal para corregir desequilibrios en la balanza de pagos; g. Para evitar el tráfico ilícito de sustancias estupefacientes y psicotrópicas; y, h. Para lograr la observancia de las leyes y reglamentos, compatibles con los compromisos internacionales, en materias tales como controles aduaneros, derechos de propiedad intelectual, defensa de los derechos del consumidor, control de la calidad o la comercialización de productos destinados al comercio internacional, entre otras. (Asamblea Nacional del Ecuador, COPCI, 2015)

Tasas: Las tasas que se exijan para el otorgamiento de permisos, registros, autorizaciones, licencias, análisis, inspecciones y otros trámites aplicables a la importación y exportación de

mercancías, o en conexión con ellas, distintos a los procedimientos y servicios aduaneros regulares, se fijarán en proporción al costo de los servicios efectivamente prestados, sea a nivel local o nacional.

De esta manera, sólo se exigirán las tasas mencionadas en el párrafo anterior, así como las formalidades y requisitos aplicables a los procedimientos relacionados con la importación y exportación de mercancías, a partir de su aprobación por el órgano rector en materia de comercio exterior, mediante el correspondiente instrumento jurídico publicado en el Registro Oficial. Las formalidades y requisitos exigibles en estos procedimientos serán estrictamente los necesarios para alcanzar el objetivo perseguido. (Asamblea Nacional del Ecuador, COPCI, 2015)

Procedimientos: Se reconocerán como válidos los procedimientos electrónicos para la aprobación de solicitudes, notificaciones y trámites relacionados con el comercio exterior y la facilitación aduanera. El Estado promoverá el sistema electrónico de interconexión entre todas las instituciones del sector público y privado, que tengan relación con el comercio exterior, para facilitar y agilizar las operaciones de importación y exportación de mercancías, el que se ejecutará por parte de la autoridad aduanera nacional. La autoridad aduanera estará a cargo de la implementación y desarrollo de este sistema. (Asamblea Nacional del Ecuador, COPCI, 2015)

Mecanismos: Entre las medidas no arancelarias que prevé esta normativa se encuentran los contingentes no arancelarios, las licencias de importación, las medidas sanitarias y fitosanitarias, las reglamentaciones técnicas; y cualquier otro mecanismo que se reconozca en los tratados internacionales debidamente ratificados por Ecuador. Los requisitos y procedimientos para la

aplicación de estas medidas se establecerán en el reglamento a este Código. (Asamblea Nacional del Ecuador, COPCI, 2015)

Contingentes no arancelarios: Muy distintos de los contingentes arancelarios, pero especialmente emparentados con ellos cabe citar a los llamados cupos (o contingentes cuantitativos) a la importación. Los cupos se definen como cantidades máximas a importar de determinadas mercancías originarias de determinados países, en un período de tiempo determinado. (Yúfera, 2017)

Licencias de Importación: Puede definirse el trámite de licencias de importación como el procedimiento administrativo... que requiere la presentación de una solicitud u otra documentación (distinta de la necesaria a efectos aduaneros) al órgano administrativo pertinente, como condición previa para efectuar la importación de mercancías. (OMC Organización Mundial del Comercio, 2017)

Medidas sanitarias y fitosanitarias: Medidas relativas a la inocuidad de los alimentos y la sanidad animal y vegetal. Sanitarias relativas a la salud de las personas y de los animales. Fitosanitarias: relativas a las plantas y sus productos. (OMC Organización Mundial del Comercio, 2017)

Reglamentaciones técnicas: Documento en el que se establecen las características de un producto o los procesos y métodos de producción con ellas relacionados, con inclusión de las disposiciones administrativas aplicables, y cuya observancia es obligatoria. También puede incluir prescripciones en materia de terminología, símbolos, embalaje, marcado o etiquetado aplicables a

un producto, proceso o método de producción, o tratar exclusivamente de ellas. (Ministerio de Industria y Turismo de Perú, 2011)

Normas técnicas: La norma técnica (NT) es un documento que contiene definiciones, requisitos, especificaciones de calidad, terminología, métodos de ensayo o información de rotulado. La elaboración de una NT está basada en resultados de la experiencia, la ciencia y del desarrollo tecnológico, de tal manera que se pueda estandarizar procesos, servicios y productos. La norma es de carácter totalmente voluntario. La NT es elaborada exclusivamente bajo el consenso de las partes interesadas productores, consumidores y técnicos. (Sociedad Nacional de Minería Petróleo y Energía de Perú, 2015)

Una norma técnica es un documento aprobado por un organismo reconocido que establece especificaciones técnicas basadas en los resultados de la experiencia y del desarrollo tecnológico, que hay que cumplir en determinados productos, procesos o servicios. Las normas resultan fundamentales para programar los procesos de producción. Se crean con el consenso de todas las partes interesadas e involucradas en una actividad (fabricantes, administración, consumidores, laboratorios, centros de investigación). Deben aprobarse por un Organismo de Normalización reconocido. Se identifican por siglas según el Organismo que lo apruebe. (Universidad de Alcalá, 2017)

CAPÍTULO II

2. METODOLOGIA DE LA INVESTIGACIÓN.

2.1 Enfoque de investigación: Cuantitativo.

El uso de técnicas cuantitativas en las cuales se defina de manera matemática la relación entre variables permitirá desarrollar el estudio bajo la idea de funciones interrelacionales entre los elementos objeto de estudio.

2.2 Tipología de investigación.

2.2.1 Por su finalidad: Aplicada.

La presente investigación es aplicada porque se fundamenta en dos teorías de soporte: la de dependencia y la de proteccionismo, que han sido comprobadas en estudios anteriores. Al ser complementarias estas dos teorías permitirán desarrollar el proceso necesario para poder demostrar que tipo de influencia existe por la aplicación de medidas de política comercial en la importación de vehículos al Ecuador.

2.2.2 Por las fuentes de información: De campo.

Las fuentes de información son consideradas de campo porque la información será obtenida directamente de los importadores de vehículos del Ecuador, los cuales están registrados en la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, de la cual se ha extraído el siguiente listado:

1. Álvarez Barba S.A.
2. Ambacar Cía. Ltda.
3. Autec S.A.
4. Autofrancia C.A.
5. Autolíder Ecuador S.A.
6. Automotores Y Anexos S.A.
7. Camiones Y Buses S.A.
8. Central Motors S.A.
9. Central Motors S.A.
10. Cinascar De Ecuador S.A.
11. Comercial Carlos Roldan Cía.
Ltda.
12. Comercial Hidrobo S.A.
Hidrocom
13. Corporacion Automotriz S.A.
14. Corporación Maresa
15. Euro vehículos S.A.
16. Garner Espinosa C.A.
17. German Motors S. A.
18. Indusur Industrial Del Sur S.A.
19. Maquinarias Y Vehículos S.A.
“Mavesa”
20. Maquinas Y Camiones S.A.
Macasa
21. Maxdrive S.A.
22. Mecanosolvers S.A.
23. Mitsubishi Corporation
24. Motransa C.La.
25. Neohyundai
26. Orgu Costa S.A.
27. Recordmotor S.A.
28. Salcedo Motors S.A
29. Teojama Comercial S.A.
30. Toyota Del Ecuador S.A.

2.2.3 Por las unidades de análisis: Insitu.

A continuación, se encuentra detallada la información necesaria para poder realizar la recolección de información en las empresas dedicadas a la importación de vehículos:

Tabla 3.
Empresas Importadoras de Vehículos.

N°	Empresas importadoras afiliadas	Dirección	Ciudad	Teléfonos	Página web
1	ALVAREZ BARBA S.A.	Matriz: Av. 10 de Agosto N51-97 Y Algarrobos – Quito	Quito	02 2410760 - 02 2410761 - 022410762	www.bmw.com.ec
2	AMBACAR CIA. LTDA.	Matriz: Av. Indoamérica Km ½	Ambato	1700 262 222	www.ambacar.ec www.ambacar.com
3	AUTEC S.A.	Matriz: Panamericana Norte Km 6 Y Juan Barrezueta	Quito	02 2807830	www.autec.ec
4	AUTOFRANCIA C.A.	Matriz: Av. Eloy Alfaro, Entre Granados Y Gaspar de Villarroel	Quito	02 3704730	www.peugeot.com.ec
5	AUTOLÍDER ECUADOR S.A.	Matriz: Av. González Suárez Y Av. La Coruña, Esquina	Quito	02 3930780	www.autoliderecuador.com.ec
6	AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A.	Matriz: Av. Orellana E2-30 Y Av. de Agosto – Quito	Quito	02 3991900 - 02 3972800	www.nissan.com.ec / www.renault.ec
7	CAMIONES Y BUSES S.A.	Avda. Maldonado Km. 13 Y Calle S55a, Guamaní	Quito	02 3070553	www.scaneq.com.ec
8	CENTRAL MOTORS S.A.	Matriz: Av. Indoamérica Km. 1 – Ambato	Ambato	03 2520000 - 04 3901033 - 022480999	www.automekan.com
9	CENTRAL MOTORS S.A.	10 de Agosto N56-44 Y Nicolás Urquiola	Quito	02 2405224	www.tatamotors.ec/es/
10	CINASCAR DE ECUADOR S.A.	Matriz: Av. Eloy Alfaro N 40-153 Y José Queri	Quito	02 2278080 / 84 / 87	www.cinascar.com

11	COMERCIAL CARLOS ROLDAN CIA. LTDA.	Av. España 8-99 Y Sevilla	Cuenca	07 2807317 - 07 2860953	www.jacecuador.com
12	COMERCIAL HIDROBO S.A. HIDROCOM	Matriz: Avda. Mariano Acosta 20-120 Y Lucio Tarquino Páez.	Ibarra	06 2631333/633/621/ 279/599/376	www.comhidrob.com
13	CORPORACION AUTOMOTRIZ S.A.	Av. Carlos Julio Arosemena Km4.5, Frente A La Universidad Santa María	Guayaquil	04 2004318 / 3565	www.corasa.com.ec
14	CORPORACIÓN MARESA	Oficinas Corporativas: Av. Granados E11-67 Y Las Hiedras, Edificio Corporación Maresa	Quito	02 3999500	www.corpmaresa.com.ec
15	EUROVEHICULOS S.A.	Matriz: Carlos Julio Arosemena Km. 2.5 Vía Daule	Guayaquil	04 6005220- 6012610	www.skoda.ec
16	GARNER ESPINOSA C.A.	Matriz: Eloy Alfaro N73-22 Y Calle 40 – Quito	Quito	02 2808408	www.garner.com.ec
17	GERMAN MOTORS S. A.	Matriz: Avda. De Los Granados E12-20 Y Colimes	Quito	02 2264380	www.audi.com.ec
18	INDUSUR INDUSTRIAL DEL SUR S.A.	Matriz: Av. Carlos J. Arosemena Km 4 ½	Guayaquil	04 3702300	www.indusur.com
19	MAQUINARIAS Y VEHÍCULOS S.A. “MAVESA”	Matriz: Av. Juan Tanca Marengo Km. 3 1/2 – Guayaquil	Guayaquil	1800 628 372	www.grupomavesa.com.ec
20	MAQUINAS Y CAMIONES S.A. MACASA	Matriz: Avda. Juan Tanca Marengo Km. 4 1/2 – Guayaquil	Guayaquil	04 5000297 - 043731777 Ext . 1320	www.macasa.com.ec
21	MAXDRIVE S.A.	Av. Galo Plaza Lasso E1-25 Y Los Aceitunos	Quito	02 2805715 / 1800maxdri	www.maxdrive.com.ec
22	MECANOSOLVER S.S.A.	Matriz: Avda. Pedro Vicente Maldonado S24- 4 Y Quimiag	Quito	02 3061822 - 02 3061558 - 02 3061616	
23	MITSUBISHI CORPORATION	Av. 12 de Octubre N24- 528 Y Luis Cordero	Quito	02 3935100	www.mitsubishi-corporation.com
24	MOTRANSA C.L.A.	Juan De Azcaray E3-33 Y Av. Diez de Agosto	Quito	02 2940850 - 2940800	www.motransa.com

CONTINÚA ➡

25	NEOHYUNDAI	Avenida Galo Plaza Lasso Y 6 de Diciembre	Quito	02 3974900	www.hyundai.com.ec
26	ORGU COSTA S.A.	Matriz: Avda. Carlos Julio Arosemena Km 2 ½	Guayaquil	042 207078	www.orgu.com.ec
27	RECORDMOTOR S.A.	Av. El Inca E2-14, Entre Amazonas Y 10 de Agosto	Quito	02 2414506 - 02 2414507	www.recordmotor.ec
28	SALCEDO MOTORS S.A	Km 15.5 Vía A Daule, Frente A Big Cola	Guayaquil	04 2597220	www.salcedomotors.com
29	TEOJAMA COMERCIAL S.A.	Matriz: Av. Galo Plaza Lasso N47-137 Y Psje. Los Cactus	Quito	02 2400500	www.teojama.com
30	TOYOTA DEL ECUADOR S.A.	Matriz: Galo Plaza Lasso N69-309 Y Sebastián Moreno	Quito	02 3962500	www.toyota.com.ec

Fuente: (AEADE, 2017).

2.2.4 Por el control de las variables: No experimental.

Y f (x1,x2,x3,...)

Y: Influencia

X1: Medidas de defensa comercial arancelaria, Ad-Valorem.

X2: Medidas de defensa comercial arancelaria, Arancel Específico.

X3: Medidas de defensa comercial arancelaria, Arancel Fijo.

X4: Medidas de defensa comercial arancelaria, Contingente arancelario.

X5: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Tasas.

X6: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Procedimientos.

X7: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Mecanismos.

X8: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Contingentes no arancelarios.

X8: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Licencias de Importación.

X9: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Medidas sanitarias y fitosanitarias.

X10: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Reglamentaciones técnicas, Requisitos Norma INEN RTE – 034, Dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa y de visibilidad.

X11: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Reglamentaciones técnicas, Requisitos Norma INEN RTE – 034, Condiciones ergonómicas.

X12: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Reglamentaciones técnicas, Requisitos Norma INEN RTE – 034, Asientos y sus anclajes.

X13: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Reglamentaciones técnicas, Requisitos Norma INEN RTE – 034, Frenos.

X14: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Reglamentaciones técnicas, Requisitos Norma INEN RTE – 034, Control electrónico de estabilidad.

X15: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Reglamentaciones técnicas, Requisitos Norma INEN RTE – 034, Neumáticos.

X16: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Reglamentaciones técnicas, Requisitos Norma INEN RTE – 034, Suspensión.

X17: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Reglamentaciones técnicas, Requisitos Norma INEN RTE – 034, Dirección.

X18: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Reglamentaciones técnicas, Requisitos Norma INEN RTE – 034, Carrocería.

X19: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Reglamentaciones técnicas, Requisitos Norma INEN RTE – 034, Ventilación.

X20: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Reglamentaciones técnicas, Requisitos Norma INEN RTE – 034, Vidrios.

X21: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Reglamentaciones técnicas, Requisitos Norma INEN RTE – 034, Cinturones de Seguridad.

X22: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Reglamentaciones técnicas, Requisitos Norma INEN RTE – 034, Parachoques frontal y posterior.

X23: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Reglamentaciones técnicas, Requisitos Norma INEN RTE – 034, Protección para impacto frontal y lateral.

X24: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Reglamentaciones técnicas, Requisitos Norma INEN RTE – 034, Bolsas de aire (AIR BAGS).

X25: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Reglamentaciones técnicas, Requisitos Norma INEN RTE – 034, Avisador acústico y luminoso de uso de cinturón.

X26: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Reglamentaciones técnicas, Requisitos Norma INEN RTE – 034, Cerraduras con sistema de bloqueo de apertura interior.

X27: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Reglamentaciones técnicas, Requisitos Norma INEN RTE – 034, Capó.

X28: Medidas de defensa comercial para-arancelaria, Reglamentaciones técnicas, Requisitos Norma INEN NTE – 2204, Límites máximos de emisiones permitidos para fuentes móviles con motor de gasolina.

2.2.5 Por el alcance: Correlacional.

Se considera que el alcance del presente estudio es correlacional debido a la existencia de dos tipos de variables la dependiente: las importaciones, y la independiente: la política comercial, siendo esta última todas las medidas correspondientes a política comercial sean arancelarias o para-arancelarias. Es decir que las importaciones dependen de las medidas de política comercial aplicadas, por lo cual si la variable independiente sufre un cambio modifica a la variable dependiente.

Existen tres tipos de correlaciones: positiva, negativa, o nula. Las cuales se detallan a continuación.

Correlación positiva: la correlación positiva entre dos variables tiene lugar cuando un aumento en una variable conduce a un aumento en la otra y una disminución en una conduce a una disminución en la otra. Por ejemplo, la cantidad de dinero que tiene una persona podría correlacionarse positivamente con el número de vehículos que posee. (Kalla, 2018)

Correlación negativa: la correlación negativa sucede cuando un aumento en una variable conduce a una disminución en la otra y viceversa. Por ejemplo, el nivel de educación puede correlacionar negativamente con la delincuencia. Esto significa que el aumento del nivel de la educación en un país puede conducir a la disminución de la delincuencia. Hay que recordar que esto no significa que la falta de educación provoca delincuencia. Podría ser, por ejemplo, que tanto la falta de educación como la delincuencia tienen una razón común: la pobreza. (Kalla, 2018)

Sin correlación: dos variables no están correlacionadas cuando un cambio en una no conduce a un cambio en la otra y viceversa. Por ejemplo, entre los millonarios, la felicidad no está correlacionada con el dinero. Esto significa que un aumento de dinero no conduce a la felicidad. (Kalla, 2018)

2.3 Hipótesis:

Las siguientes hipótesis serán evaluadas en una escala de influencia de -5 a 5, siendo 0 que no existe influencia y 5 o -5 que existe una gran influencia sea positiva o negativa de cada variable en relación con las importaciones de vehículos del Ecuador.

- La medida de defensa comercial Arancel Ad-Valorem influye en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a -3.
- La medida de defensa comercial ICE Ad-Valorem influye en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a -3.
- La medida de defensa comercial de contingente no arancelario influye en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a -3.
- La medida de defensa comercial de reglamentaciones técnicas correspondiente a las: RTE-034, RTE-017, NTE 2204; influye en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.

- Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa y de visibilidad influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.
- Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a condiciones ergonómicas influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.
- Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al frenado influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.
- Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al control electrónico de estabilidad influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.
- Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a neumáticos influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.
- Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a suspensión influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.
- Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a dirección influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.

- Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a carrocería influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.
- Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a ventilación influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.
- Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a vidrios influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.
- Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a cinturones de seguridad influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.
- Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a parachoques frontal y posterior influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.
- Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a protección para impacto frontal y lateral influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.
- Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a bolsas de aire influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.

- Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al avisador acústico y luminoso de uso de cinturón influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.
- Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a cerraduras con sistema de bloqueo de apertura interior influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.
- Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al capó influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.
- Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a límites máximos de emisiones permitidos para fuentes móviles con motor de gasolina influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.

2.4 Instrumentos de recolección de información: Encuesta.

Ver Anexo A

2.4.1 Procedimiento para recolección de datos: Técnica de campo.

Se procederá a generar un cuestionario para la recolección de información sobre la influencia de la aplicación de medidas de política comercial en la importación de vehículos percibida por los principales importadores del país. El cuestionario será entregado a la persona encargada de las importaciones de cada empresa mediante correo electrónico o realizada personal o telefónicamente con un tiempo de espera de su respuesta de 8 días calendario. Para proceder con

el análisis de la información obtenida y determinar si existe o no influencia por la aplicación de dichas medidas.

2.4.2 Cobertura de las unidades de análisis: Muestra.

Para este estudio se utilizará una muestra de expertos, acompañada del método Delphi. “El método Delphi es un proceso de consenso prospectivo que requiere la participación de un grupo de expertos que responden, de manera anónima y sin interactuar entre ellos, a una serie de cuestionarios sucesivos que contienen cuestiones referidas al futuro.” (Martínez, 2014).

Esto debido a que la encuesta será realizada solo a un grupo de expertos y no a una muestra probabilística, en este caso son las empresas importadoras de vehículos al Ecuador y quienes respondan serán aquellos que estén a cargo de realizar los trámites correspondientes.

2.4.3 Procedimiento para tratamiento y análisis de información: Estadística descriptiva.

La estadística descriptiva será la que nos permita determinar qué grado de correlación tienen la variable dependiente: importación de vehículos, con la independiente: política comercial, está última con todas las medidas correspondientes a ella. Para lo cual utilizaremos media, moda y mediana, para determinar la calificación promedio de todas las respuestas obtenidas por los expertos.

2.5 Análisis de Hipótesis.

Las siguientes hipótesis serán evaluadas en una escala de influencia de -5 a 5, siendo 0 que no existe influencia y 5 o -5 que existe una gran influencia sea positiva o negativa de cada variable en relación con las importaciones de vehículos del Ecuador.

INFLUENCIA										
NEGATIVA					NULA	POSITIVA				
-5	-4	-3	-2	-1	0	1	2	3	4	5

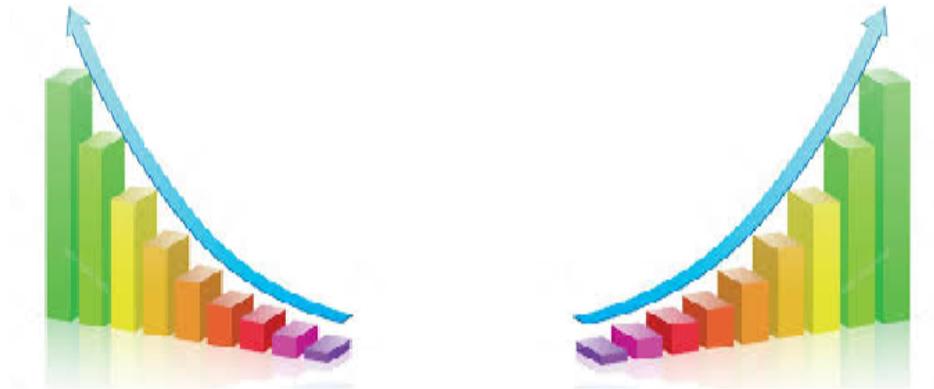


Figura 1. Influencia.

CAPÍTULO III

3. Desarrollo de la investigación.

3.1 Análisis de las preguntas.

1. **La medida de defensa comercial Arancel Ad-Valorem equivalente al 40% influye en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a -3.**

Tabla 4.

La medida de defensa comercial Arancel Ad-Valorem.

Estadísticos		
La medida de defensa comercial Arancel Ad-Valorem (vigente actual) influye en las importaciones de vehículos.		
N	Válido	12
	Perdidos	0
Media		-4,08
Mediana		-5,00
Moda		-5

Tabla 5.

La medida de defensa comercial Arancel Ad-Valorem.

La medida de defensa comercial Arancel Ad-Valorem (vigente actual) influye en las importaciones de vehículos.					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	-5	7	58,3	58,3	58,3
	-4	1	8,3	8,3	66,7
	-3	2	16,7	16,7	83,3
	-2	2	16,7	16,7	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

La medida de defensa comercial Arancel Ad-Valorem (vigente actual) influye en las importaciones de vehículos.

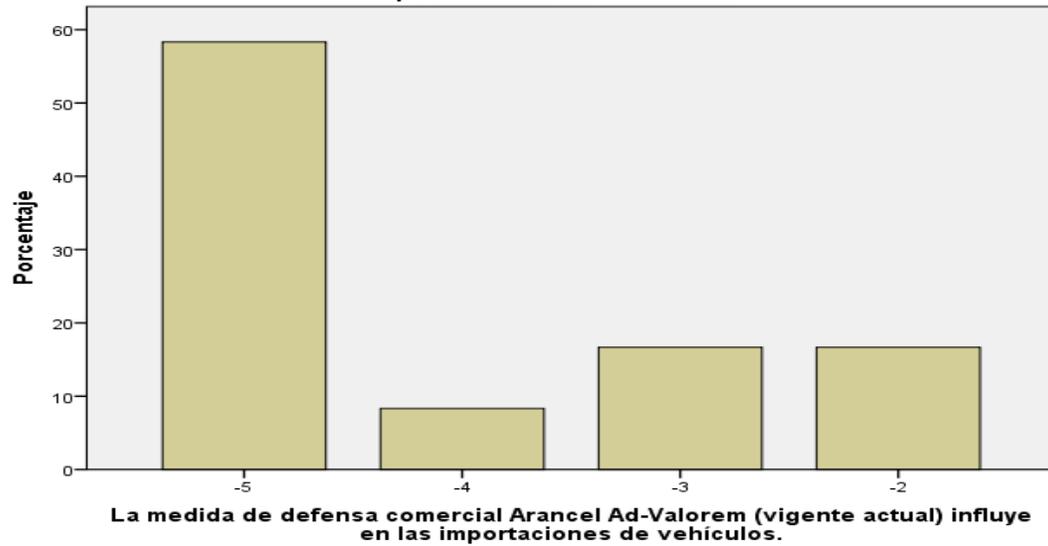


Figura 2. La medida de defensa comercial Arancel Ad-Valorem



Figura 3. Resumen de influencia 1.

Análisis: El promedio de las apreciaciones de los expertos consultados, muestran un sentimiento de alta influencia negativa, siendo -4,08 la media, y -5 la moda, o calificación más

repetida, esto muestra que los expertos que realizan esta actividad día a día sienten que un alto arancel afecta a las importaciones, pues encarece su operación. Los resultados obtenidos demuestran la hipótesis planteada.

2. La medida de defensa comercial ICE Ad-Valorem equivalente al 1.25% multiplicado por el porcentaje variable según valor Ex Aduana influye en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a -3.

La base imponible para el cálculo del ICE (Impuesto al Consumo Especial) es el valor Ex Aduana (Valor en aduana + derechos arancelarios + Fodinfra) incrementado en un 25% y su resultado por la tarifa del ICE dependiendo de la establecida para cada producto, como se puede apreciar en la tabla inferior (Servicio de Rentas Internas SRI, 2018):

Tabla 6.
Base Imponible para el cálculo del ICE.

Grupo II	Tarifa Ad Valorem
1. Vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle:	
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20.000	5%
Camionetas, furgonetas, camionetas y vehículos de rescate cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 30.000	5%
Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20.000 y de hasta USD 30.000	10%
Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 30.000 y de hasta USD 40.000	15%
Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.0	20%
Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000	25%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000	30%
Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000	35%

Fuente: (Servicio de Rentas Internas SRI, 2018).

A continuación se presenta un ejemplo de cálculo del Ice Ad Valorem, en el cual se proponen los siguientes datos:

Tabla 7.

Ejemplo.

FOB	10854
FLETE	186
SEGURO	9,9
VALOR EN ADUANA	11049,9
Arancel Ad Valorem	4419,96
Fodifa	55,25
Otros impuestos o tasas	19,32
Valor Ex Aduana	15544,43
Base ICE (1,25)	19430,5369
ICE AD VALOREM	971,53
BASE PARA IVA	16515,96
IVA 12%	1981,915
TRIBUTOS A PAGAR	7447,971

Los resultados de la encuesta fueron los siguientes:

Tabla 8.

Medida de defensa comercial.

Estadísticos		
La medida de defensa comercial ICE Ad-Valorem equivalente al 1.25% multiplicado por el porcentaje variable según valor Ex Aduana influye en las importaciones de vehículos		
N	Válido	12
	Perdidos	0
Media		-3,83
Mediana		-4
Moda		-3

Tabla 9.*Medida de defensa comercial ICE.*

La medida de defensa comercial ICE Ad-Valorem equivalente al 1.25% multiplicado por el porcentaje variable según valor Ex Aduana influye en las importaciones de vehículos					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	-5	3	25,0	25,0	25,0
	-4	4	33,3	33,3	58,3
	-3	5	41,7	41,7	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

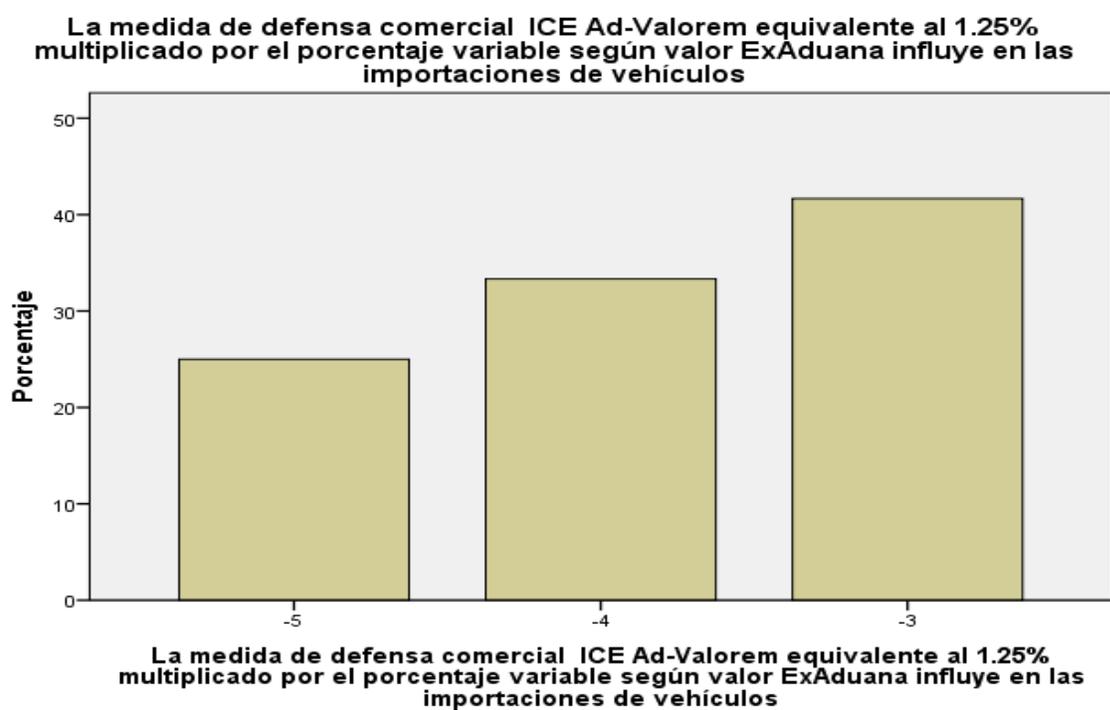
*Figura 4.* Medida de defensa comercial.



Figura 5. Resumen de influencia 2.

Análisis: Al ser una medida de incremento de valor al precio final del vehículo, es una medida negativa para las ventas del sector automotriz, pero contribuye en gran medida a las arcas del estado. El valor de influencia percibida por los importadores es -3,83 lo cual se considera una medida media alta en la escala establecida.

3. La medida de defensa comercial de contingente no arancelario, influye en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a -3.

- Cupo 2012-2014 equivalente a 553 millones de dólares en valor FOB.
- Cupo 2015 equivalente a 300 millones de dólares en valor FOB.
- Cupo 2016 equivalente a 280 millones de dólares en valor FOB.

Tabla 10.*Medida de defensa comercial de contingente no arancelario o cupos.*

Estadísticos

La medida de defensa comercial de contingente no arancelario o cupos (vigente a 2016) influye en las importaciones de vehículos.

N	Válido	12
	Perdidos	0
Media		-4,33
Mediana		-5,00
Moda		-5

Tabla 11.*Medida de defensa comercial de contingente no arancelario o cupos vigente 2016.*

La medida de defensa comercial de contingente no arancelario o cupos (vigente a 2016) influye en las importaciones de vehículos.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	-5	7	58,3	58,3	58,3
	-4	2	16,7	16,7	75,0
	-3	3	25,0	25,0	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

La medida de defensa comercial de contingente no arancelario o cupos (vigente a 2016) influye en las importaciones de vehículos.

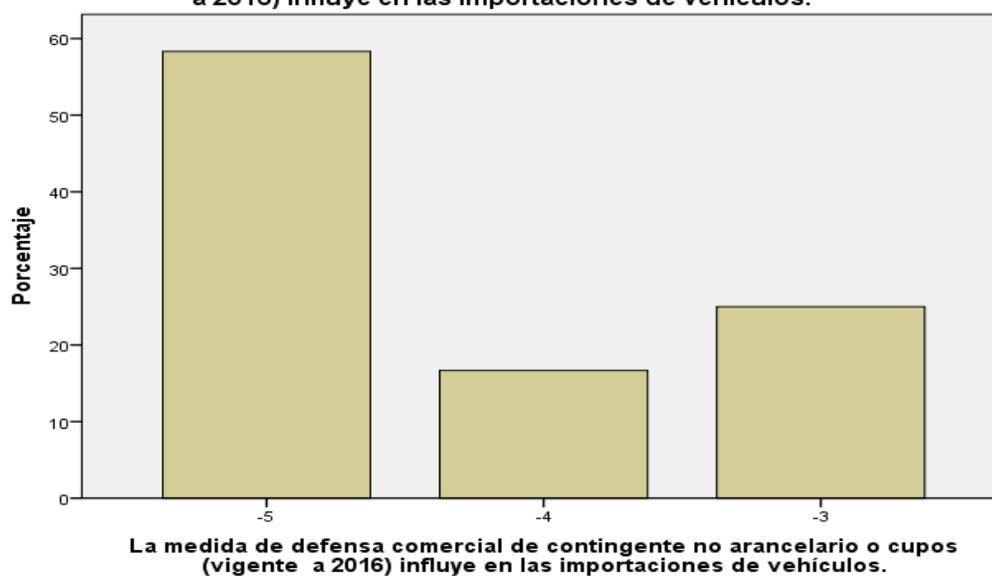


Figura 6. Medida de defensa comercial de contingente no arancelario o cupos.



Figura 7. Resumen de influencia 3.

Análisis: La media de -4,33 indica que las personas encuestadas, muestran una apreciación alta negativa hacia los cupos en las importaciones de vehículos, y como se muestra

en el resumen de influencia, el 100% de la apreciación es negativa, lo cual respalda aún más el hecho de que esto limita a los importadores, y que la eliminación de estos ha tenido un efecto positivo en el mercado. Los resultados obtenidos demuestran la hipótesis planteada.

Contingentes Arancelarios o Cupos:

La medida de defensa comercial más conocida como cupos a la importación se estableció para la subpartida en estudio y entro en vigencia a partir del 11 de junio de 2012, mediante la publicación de las resoluciones del COMEX 65 y 66 de 2012. Posteriormente existieron reformas, que modificaban tanto la cantidad permitida de importación, como la distribución del cupo global que se realizó para los importadores, dándole a cada uno su porción en base a los antecedentes de cantidades importadas.

Esta medida normaba tanto el valor FOB como el número de unidades, lo que se cumpla primero de estos dos aspectos determinada la cantidad importada de vehículos al año, por cada empresa. Esto limito en gran medida a las empresas del sector automotriz durante 5 años que duro su vigencia, con la resolución SENAE 050 – 2016 se puso fin a esta medida de política comercial, pues esta tenía vigencia hasta el 31 de Diciembre de 2016, y al no existir resolución alguna que permita renovar la aplicación de cupos quedo eliminada la medida, haciendo que el sector automotriz del Ecuador aplauda la decisión.

- 4. La medida de defensa comercial de reglamentaciones técnicas correspondiente a las: RTE-034, RTE-017, NTE 2204; influye en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.**

Tabla 12.

Medida de defensa comercial de reglamentaciones técnicas.

Estadísticos		
La medida de defensa comercial de reglamentaciones técnicas correspondiente a las: RTE-034, RTE-017, NTE 2204; influye en las importaciones de vehículos.		
N	Válido	12
	Perdidos	0
Media		-1,00
Mediana		-2,00
Moda		-3 ^a

a. Existen múltiples modos. Se muestra el valor más pequeño.

Tabla 13.

Medida de defensa comercial de reglamentaciones técnicas: RTE-034, RTE-017

La medida de defensa comercial de reglamentaciones técnicas correspondiente a las: RTE-034, RTE-017, NTE 2204; influye en las importaciones de vehículos.					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	-5	1	8,3	8,3	8,3
	-4	1	8,3	8,3	16,7
	-3	3	25,0	25,0	41,7
	-2	3	25,0	25,0	66,7
	2	1	8,3	8,3	75,0
	3	2	16,7	16,7	91,7
	4	1	8,3	8,3	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

La medida de defensa comercial de reglamentaciones técnicas correspondiente a las: RTE-034, RTE-017, NTE 2204; influye en las importaciones de vehículos.

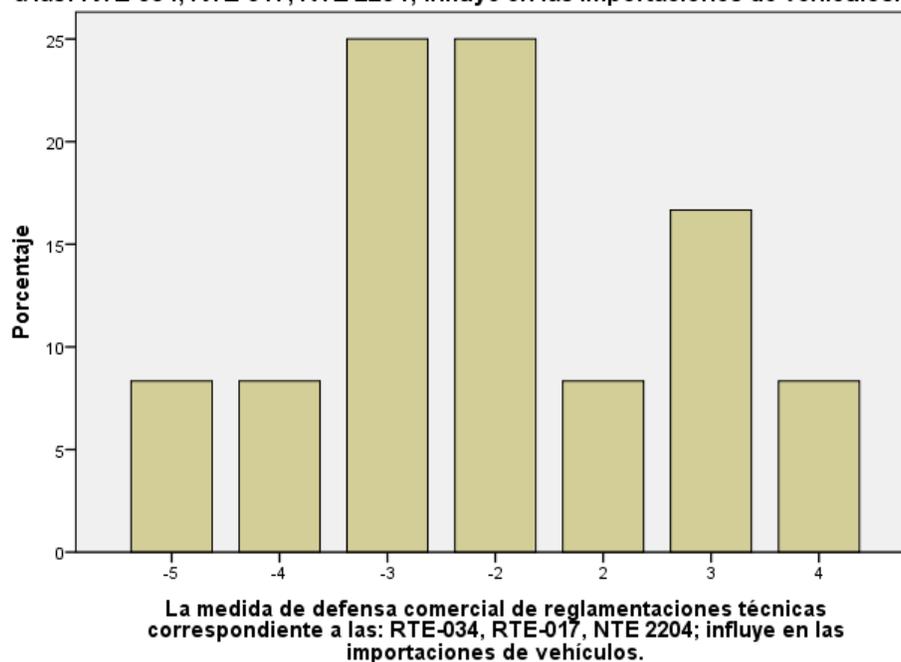


Figura 8. Reglamentaciones técnicas: RTE-034, RTE-017.

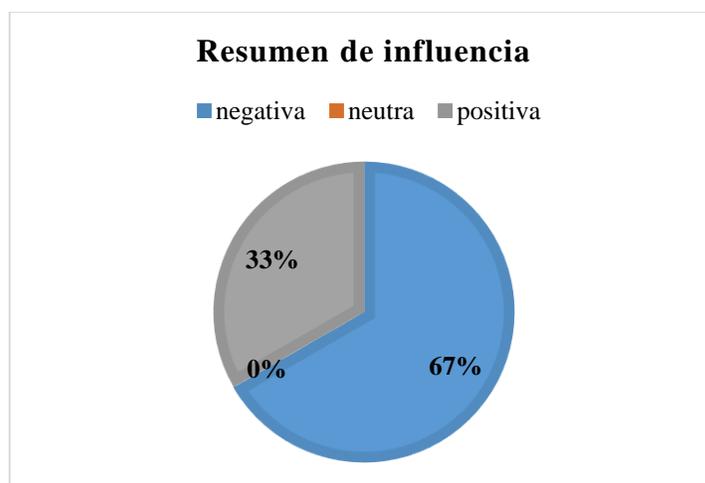


Figura 9. Resumen de influencia 4.

Análisis: La aplicación de reglamentos y normas técnicas presenta una media de -1 como resultado de influencia, que representaría una baja influencia hacia el desincentivo a las importaciones.

5. Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa y de visibilidad influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.

Tabla 14.

Disposiciones para la importación de vehículos sobre a dispositivos de iluminación, entre otros.

Estadísticos

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa y de visibilidad influyen en las importaciones de vehículos.

N	Válido	12
	Perdidos	0
Media		-,75
Mediana		-1,00
Moda		-2 ^a

a. Existen múltiples modos. Se muestra el valor más pequeño.

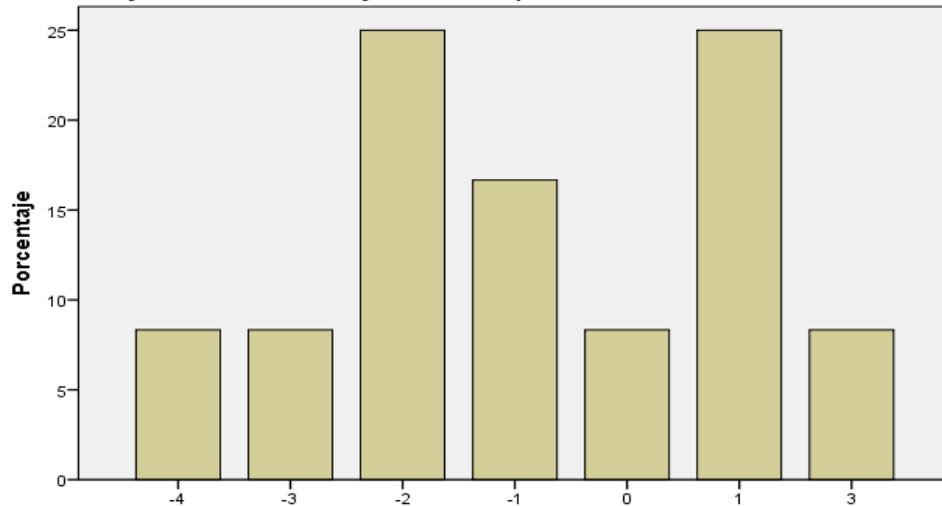
Tabla 15.

Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a dispositivos de alumbrado.

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa y de visibilidad influyen en las importaciones de vehículos.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	-4	1	8,3	8,3	8,3
	-3	1	8,3	8,3	16,7
	-2	3	25,0	25,0	41,7
	-1	2	16,7	16,7	58,3
	0	1	8,3	8,3	66,7
	1	3	25,0	25,0	91,7
	3	1	8,3	8,3	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa y de visibilidad influyen en las importaciones de vehículos.



Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa y de visibilidad influyen en las importaciones de vehículos.

Figura 10. Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos.

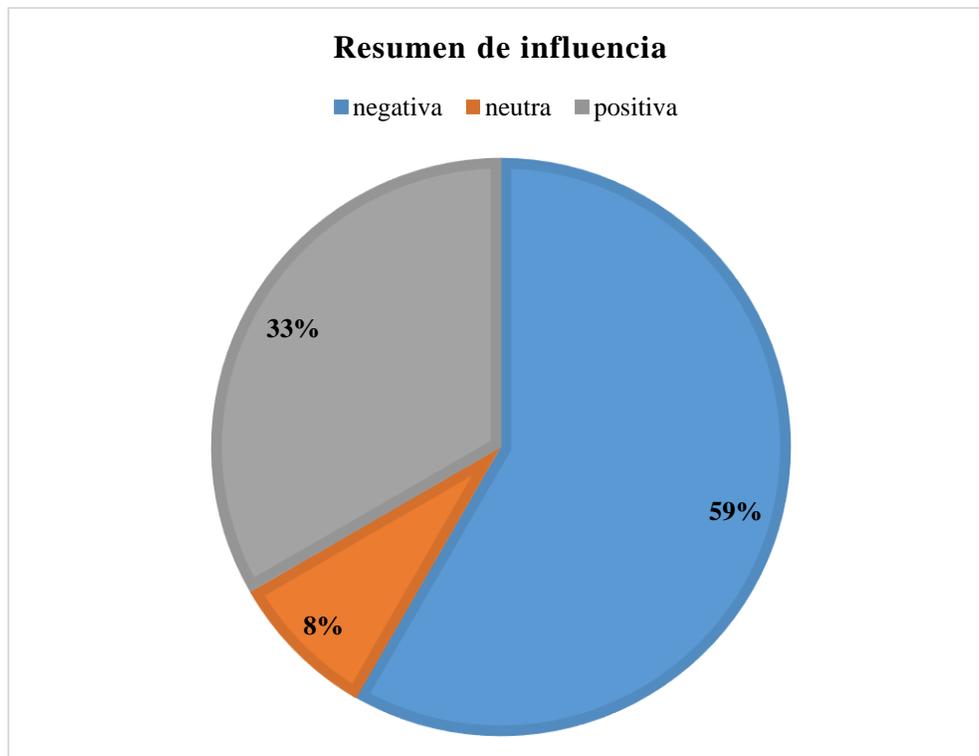


Figura 11. Resumen de influencia 5.

Análisis: Una calificación promedio de -0.75, indica un sentimiento de influencia negativa ligero por parte de los expertos consultados, la cual se podría considerar mínima.

6. Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a condiciones ergonómicas influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.

Tabla 16.

Condiciones ergonómicas influyen en las importaciones de vehículos.

Estadísticos

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a condiciones ergonómicas influyen en las importaciones de vehículos.

N	Válido	12
	Perdidos	0
Media		,00
Mediana		,00
Moda		-2 ^a

a. Existen múltiples modos. Se muestra el valor más pequeño.

Tabla 17.

Condiciones ergonómicas influyen en las importaciones de vehículos

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a condiciones ergonómicas influyen en las importaciones de vehículos.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	-3	1	8,3	8,3
	-2	3	25,0	33,3
	-1	1	8,3	41,7
Válido	0	2	16,7	58,3
	1	3	25,0	83,3
	3	1	8,3	91,7
	4	1	8,3	100,0
	Total	12	100,0	100,0

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a condiciones ergonómicas influyen en las importaciones de vehículos.

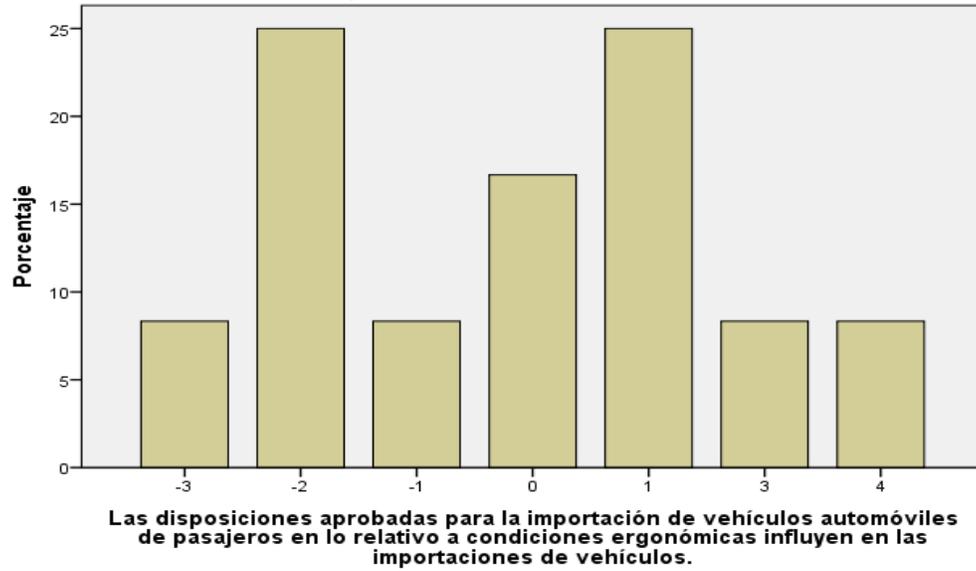


Figura 12. Condiciones ergonómicas influyen en las importaciones de vehículos.

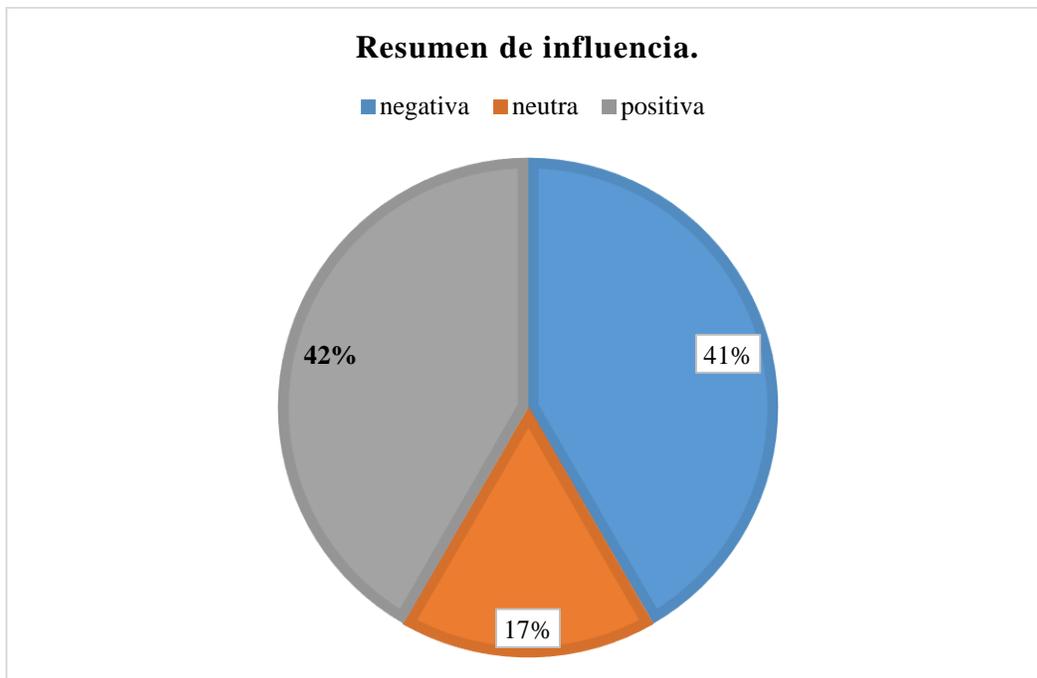


Figura 13. Resumen de influencia 6.

Análisis: La media de 0 indica que existe una apreciación de no influencia hacia las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos en lo relativo a condiciones ergonómicas, es decir los expertos no consideran que esto perjudique o beneficie a su ejercicio diario.

7. Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al frenado influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.

Tabla 18.

Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos en lo relativo al frenado.

Estadísticos

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al frenado influyen en las importaciones de vehículos.

N	Válido	12
	Perdidos	0
Media		-,33
Mediana		-,50
Moda		-3 ^a

a. Existen múltiples modos. Se muestra el valor más pequeño.

Tabla 19.

Disposición para la importación de vehículos en lo relativo al frenado.

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al frenado influyen en las importaciones de vehículos.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	-3	3	25,0	25,0	25,0
	-1	3	25,0	25,0	50,0
	0	2	16,7	16,7	66,7
	1	2	16,7	16,7	83,3
	3	2	16,7	16,7	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al frenado influyen en las importaciones de vehículos.

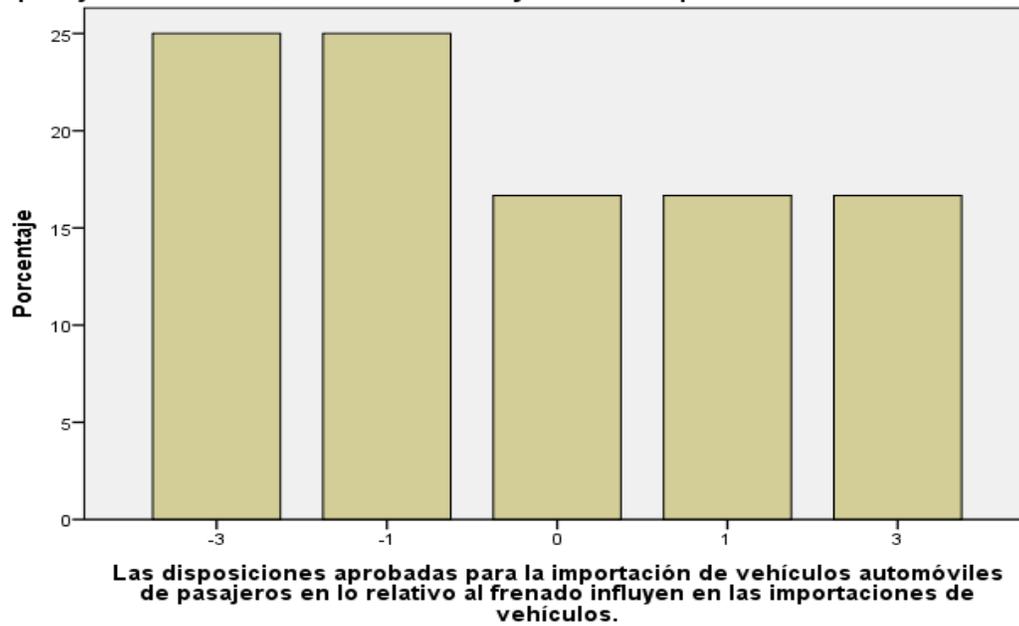


Figura 10. Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos.

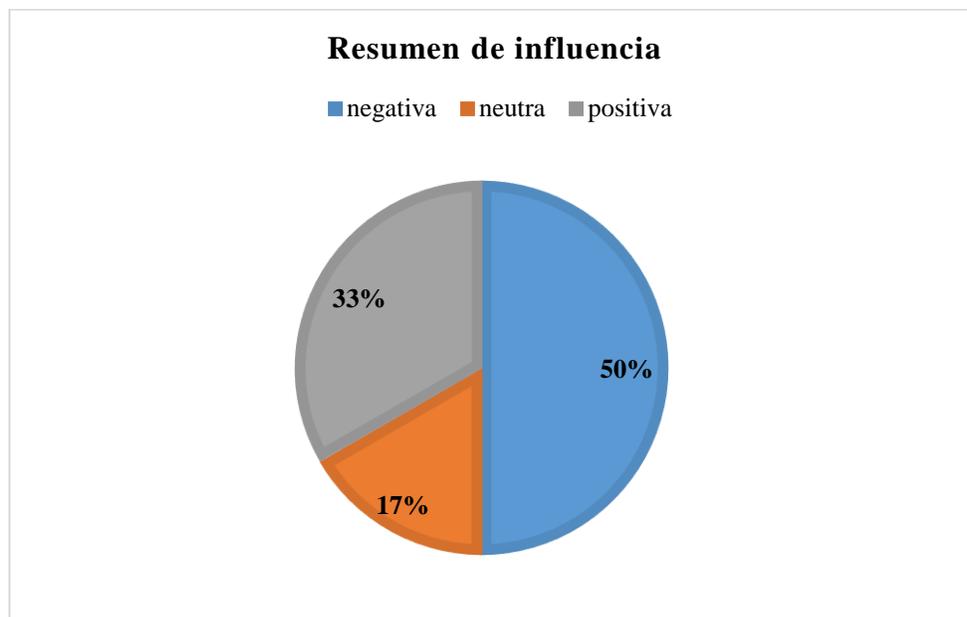


Figura 11. Resumen de influencia 7.

Análisis: Las medidas aprobadas en lo referente a frenado muestran una media correspondiente a -0,33 que sería ligeramente negativa. Lo cual no muestra una tendencia marcada, pero sí una inclinación hacia el desincentivo a las importaciones.

8. Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al control electrónico de estabilidad influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.

Tabla 20.

Importación de vehículos en lo relativo al control electrónico.

Estadísticos

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al control electrónico de estabilidad influyen en las importaciones de vehículos.

N	Válido	12
	Perdidos	0
Media		-,75
Mediana		-1,00
Moda		-3 ^a

a. Existen múltiples modos. Se muestra el valor más pequeño.

Tabla 21.

Importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al control electrónico.

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al control electrónico de estabilidad influyen en las importaciones de vehículos.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	-3	3	25,0	25,0	25,0
	-2	1	8,3	8,3	33,3
	-1	3	25,0	25,0	58,3
	0	2	16,7	16,7	75,0
	1	2	16,7	16,7	91,7
	3	1	8,3	8,3	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al control electrónico de estabilidad influyen en las importaciones de vehículos.

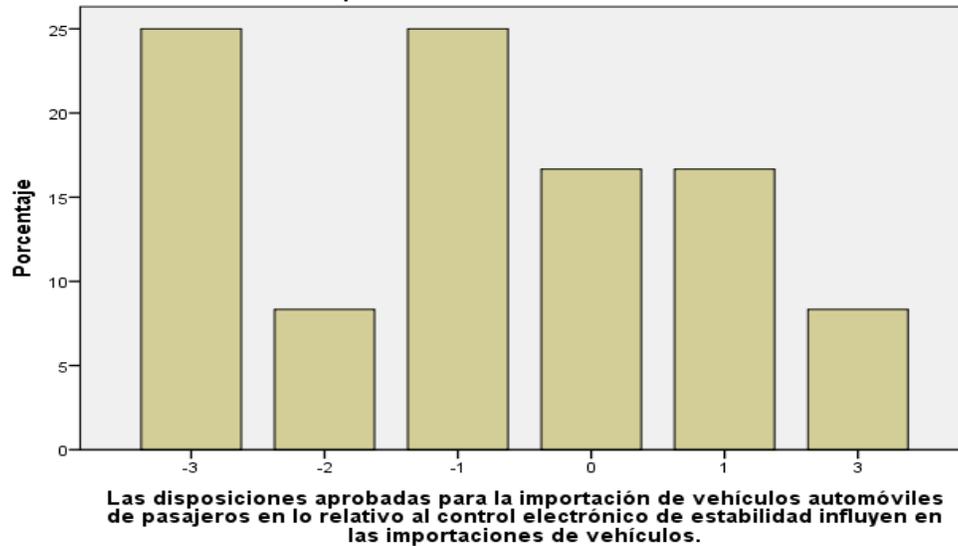


Figura 12. Importación de vehículos en lo relativo al control electrónico.

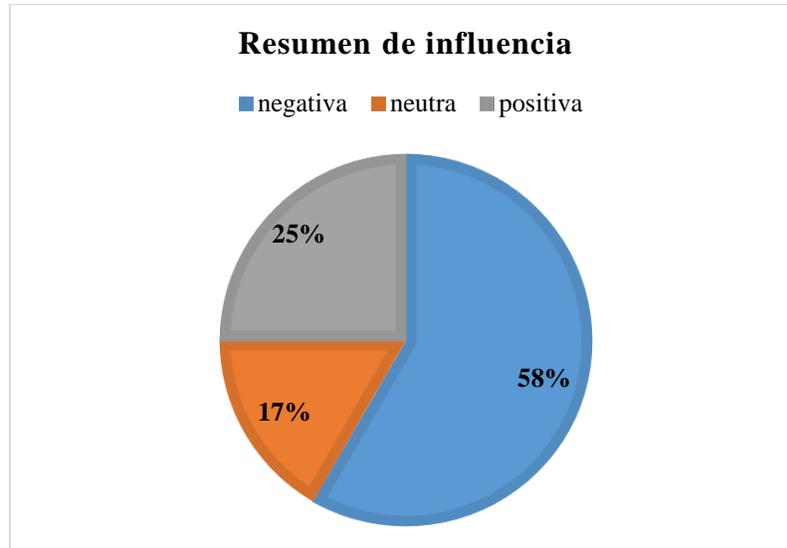


Figura 13. Resumen de Influencia 8.

Análisis: El resultado de la encuesta arrojó en resultado de -0,75 como apreciación de influencia para las medidas aprobadas para importación de vehículos en lo referente al control

electrónico de estabilidad lo cual es una tendencia levemente negativa, que no muestra gran afectación.

9. Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a neumáticos influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.

Tabla 22.
Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a neumáticos.

Estadísticos		
Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a neumáticos influyen en las importaciones de vehículos.		
N	Válido	12
	Perdidos	0
Media		-,50
Mediana		-,50
Moda		1

Tabla 23.
Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos en lo relativo a neumáticos.

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a neumáticos influyen en las importaciones de vehículos.					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	-3	2	16,7	16,7	16,7
	-2	2	16,7	16,7	33,3
	-1	2	16,7	16,7	50,0
	0	2	16,7	16,7	66,7
	1	3	25,0	25,0	91,7
	3	1	8,3	8,3	100,0
Total		12	100,0	100,0	

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a neumáticos influyen en las importaciones de vehículos.

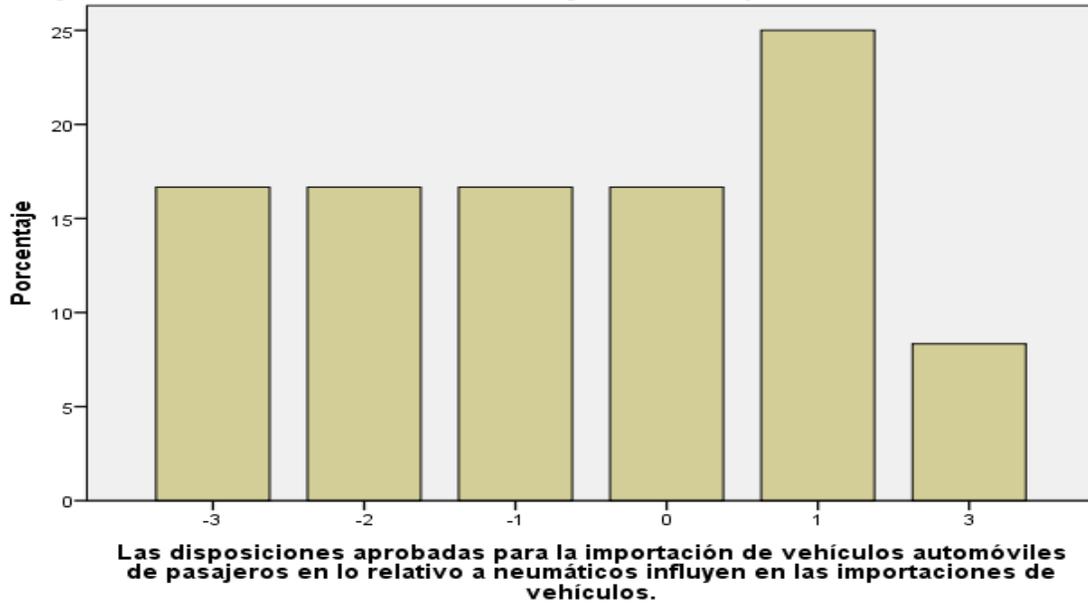


Figura 14. Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a neumáticos.

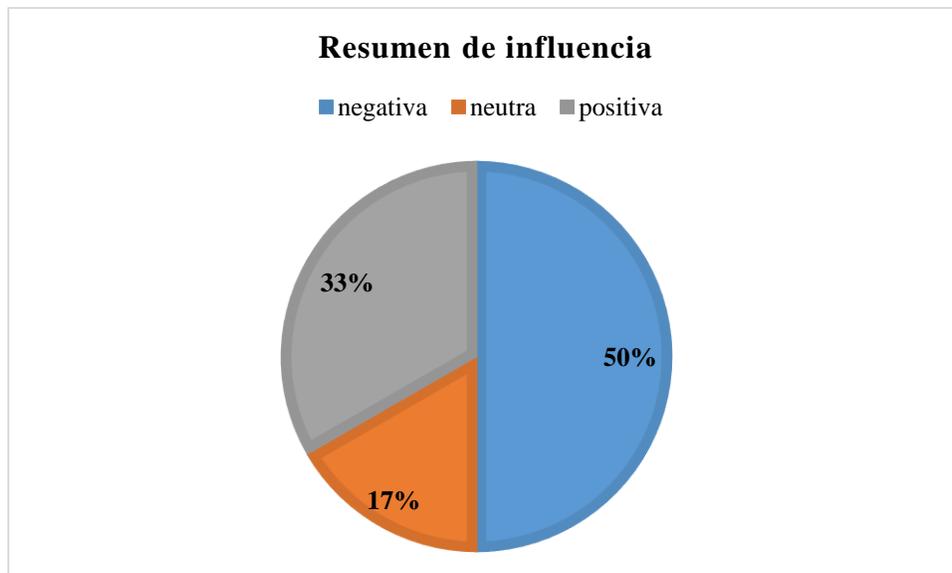


Figura 15. Resumen de influencia 9

Análisis: En este caso se puede notar una media con valor -0,5 es decir una apreciación ligeramente negativa en relación a la influencia que pueden tener las disposiciones aprobadas para importación de vehículos en referencia a los neumáticos.

10. Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a suspensión influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.

Tabla 24.

Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a suspensión.

Estadísticos

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a suspensión influyen en las importaciones de vehículos.

N	Válido	12
	Perdidos	0
Media		-,42
Mediana		-,50
Moda		-3 ^a

a. Existen múltiples modos. Se muestra el valor más pequeño.

Tabla 25.

Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos en lo relativo a suspensión.

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a suspensión influyen en las importaciones de vehículos.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	-3	2	16,7	16,7	16,7
	-2	2	16,7	16,7	33,3
	-1	2	16,7	16,7	50,0
	0	2	16,7	16,7	66,7
	1	2	16,7	16,7	83,3
	2	1	8,3	8,3	91,7
	3	1	8,3	8,3	100,0
Total		12	100,0	100,0	

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a suspensión influyen en las importaciones de vehículos.

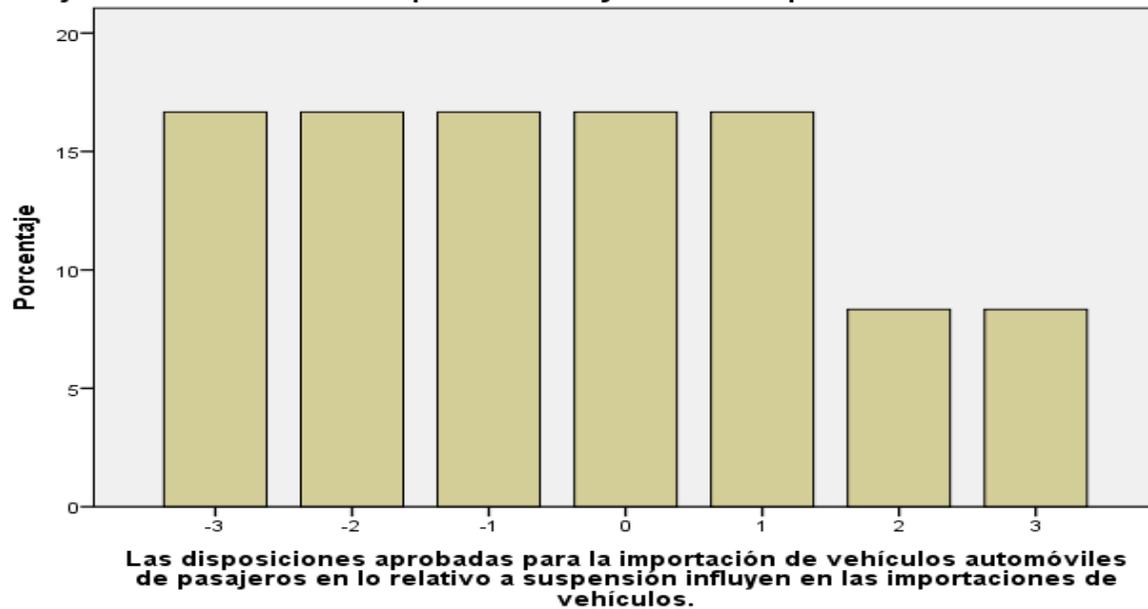


Figura 16. Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a suspensión

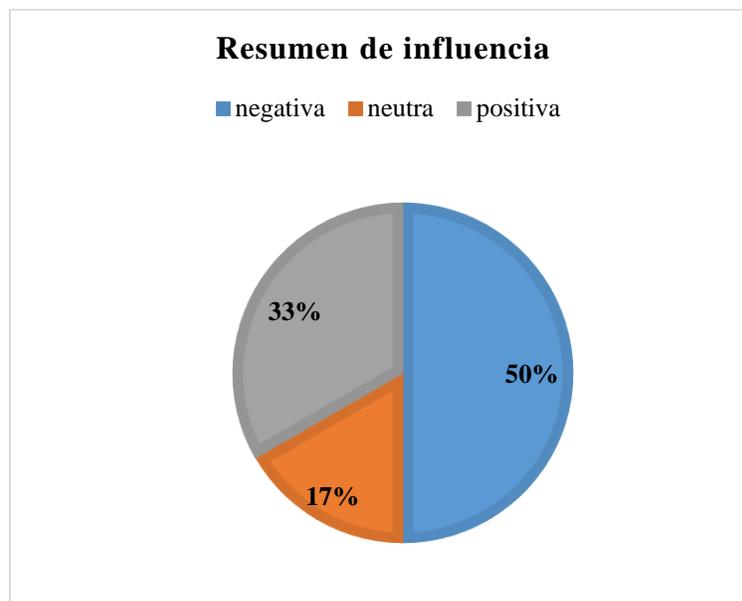


Figura 17. Resumen de Influencia 10.

Análisis: Un promedio de -0,42 en la apreciación de la influencia de las medidas aprobadas para importar autos al Ecuador en referencia a la suspensión, muestra una apreciación ligeramente negativa.

11. Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a dirección influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.

Tabla 26.

Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a dirección.

Estadísticos		
Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a dirección influyen en las importaciones de vehículos.		
N	Válido	12
	Perdidos	0
Media		-,08
Mediana		,00
Moda		0

Tabla 27.

Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos en lo relativo a dirección.

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a dirección influyen en las importaciones de vehículos.					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	-3	1	8,3	8,3	8,3
	-2	2	16,7	16,7	25,0
	-1	1	8,3	8,3	33,3
	0	4	33,3	33,3	66,7
	1	2	16,7	16,7	83,3
	2	1	8,3	8,3	91,7
	3	1	8,3	8,3	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a dirección influyen en las importaciones de vehículos.

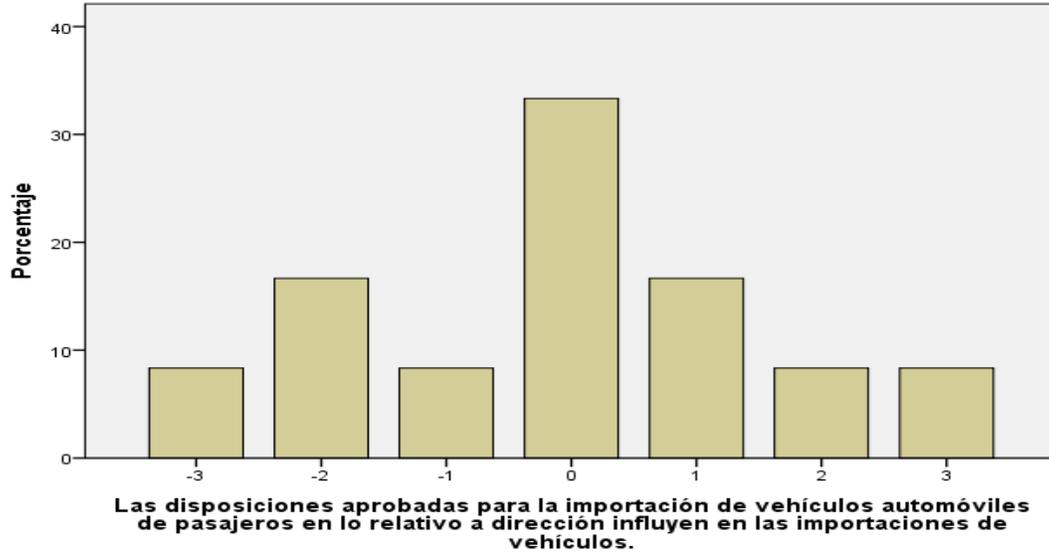


Figura 18. Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a dirección

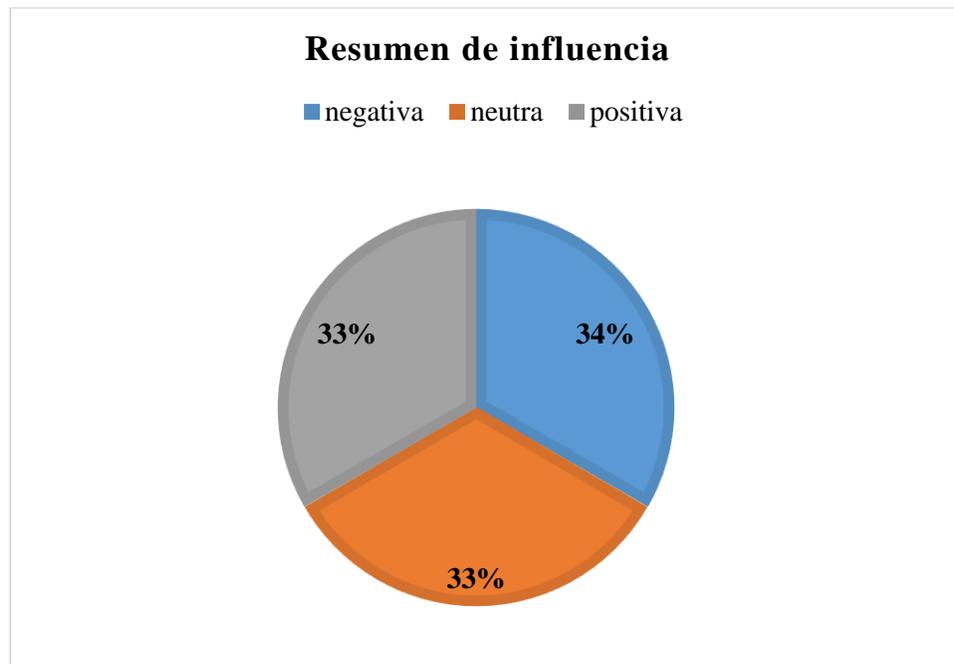


Figura 19. Resumen de influencia 11.

Análisis: Una apreciación promedio de -0,08 indica una ligera inclinación hacia una influencia negativa, pero al ser mínima podría considerarse casi nula o neutral.

12. Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a carrocería influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.

Tabla 28.

Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a carrocería.

Estadísticos		
Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a carrocería influyen en las importaciones de vehículos.		
N	Válido	12
	Perdidos	0
Media		-,58
Mediana		,00
Moda		0

Tabla 29.

Disposición para la importación de vehículos en lo relativo a carrocería.

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a carrocería influyen en las importaciones de vehículos.					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	-5	1	8,3	8,3	8,3
	-4	1	8,3	8,3	16,7
	-2	2	16,7	16,7	33,3
	-1	1	8,3	8,3	41,7
	0	3	25,0	25,0	66,7
	1	2	16,7	16,7	83,3
	2	1	8,3	8,3	91,7
	3	1	8,3	8,3	100,0
Total	12	100,0	100,0		

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a carrocería influyen en las importaciones de vehículos.

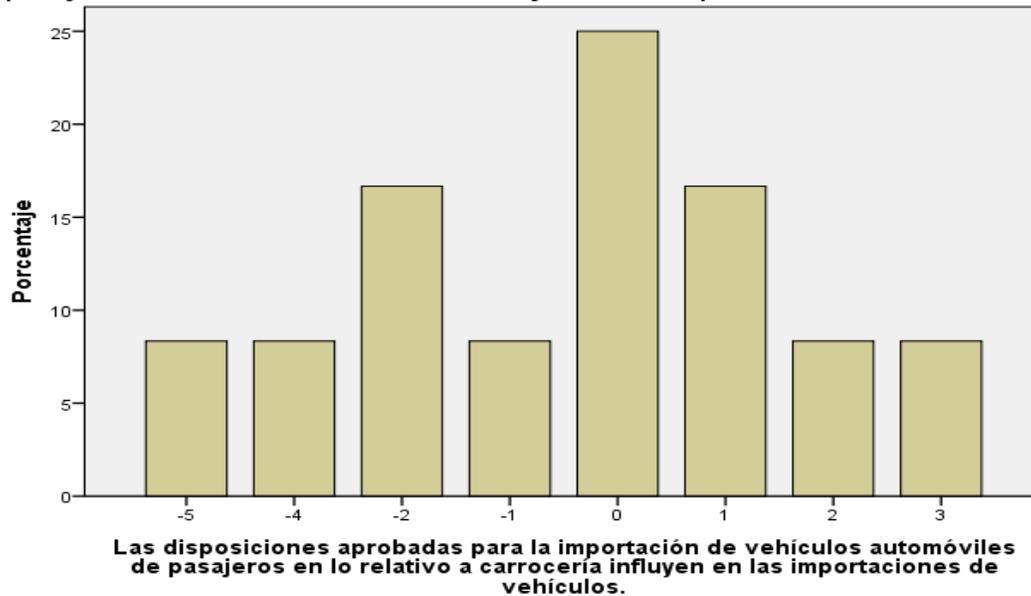


Figura 20. Disposición para la importación de vehículos en lo relativo a carrocería.

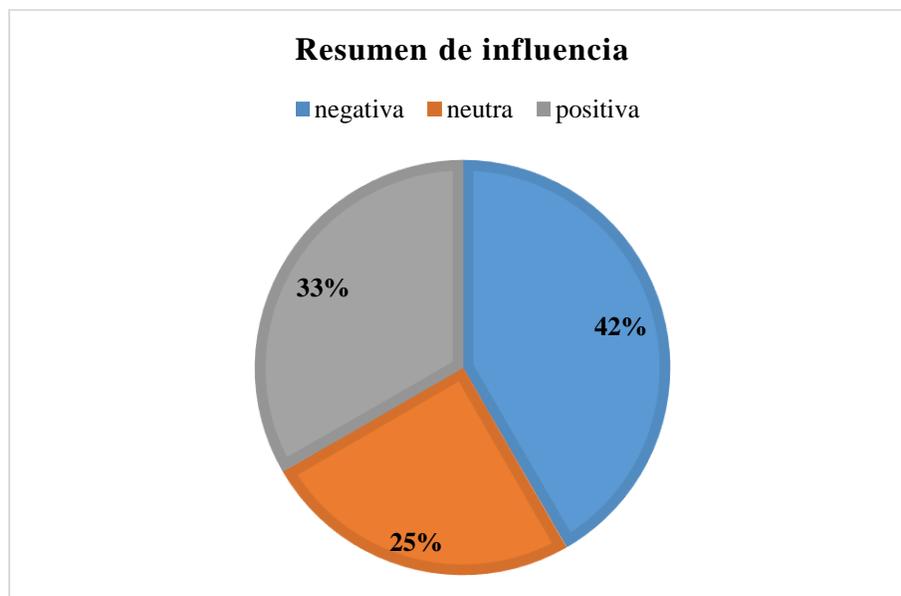


Figura 21. Resumen de influencia 12.

Análisis: En este caso se puede apreciar una leve inclinación hacia influencia negativa representada por el -0.58 del promedio de las calificaciones.

13. Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a ventilación influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.

Tabla 30.

Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a ventilación.

Estadísticos		
Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a ventilación influyen en las importaciones de vehículos.		
N	Válido	12
	Perdidos	0
Media		-,08
Mediana		,00
Moda		0

Tabla 31.

Importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a ventilación.

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a ventilación influyen en las importaciones de vehículos.					
		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	-3	1	8,3	8,3	8,3
	-2	2	16,7	16,7	25,0
	-1	1	8,3	8,3	33,3
Válido	0	4	33,3	33,3	66,7
	1	2	16,7	16,7	83,3
	2	1	8,3	8,3	91,7
	3	1	8,3	8,3	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a ventilación influyen en las importaciones de vehículos.

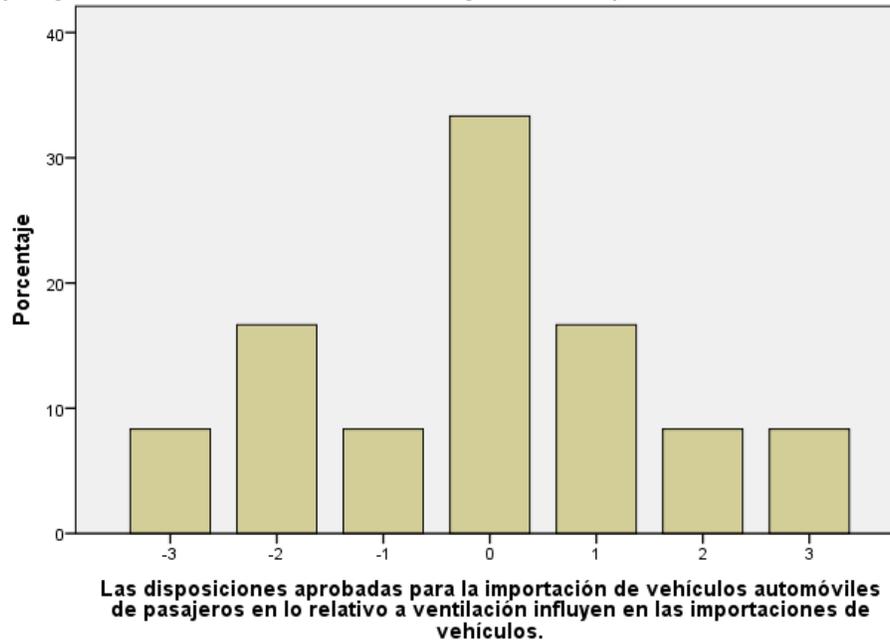


Figura 22. Importación de vehículos en lo relativo a ventilación.

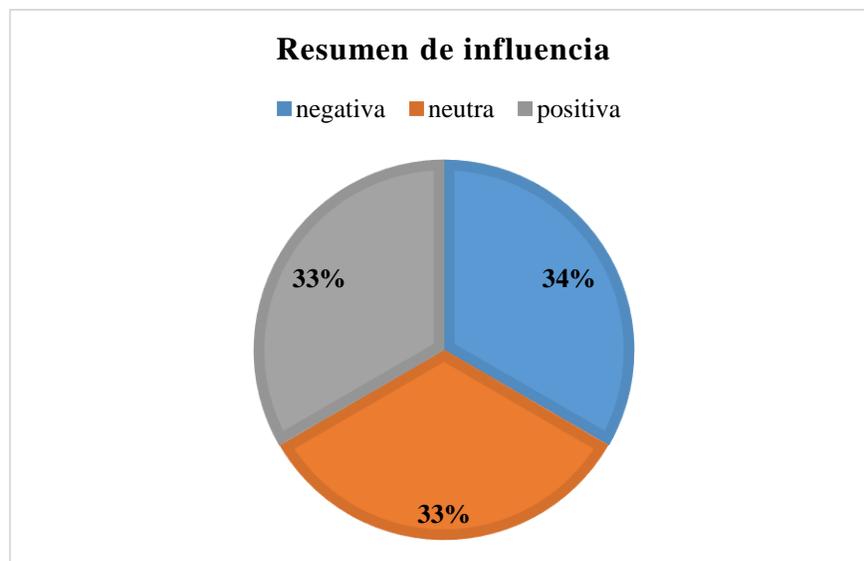


Figura 23. Resumen de influencia 13.

Análisis: La carrocería tiene una apreciación negativa promedio de -0,08, la cual es mínima y podría considerarse neutral, pero indica que los expertos consultados están ligeramente desincentivados por esta variable a realizar más importaciones de vehículos.

14. Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a vidrios influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.

Tabla 32.

Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a vidrios.

Estadísticos		
Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a vidrios influyen en las importaciones de vehículos.		
N	Válido	12
	Perdidos	0
Media		,58
Mediana		,50
Moda		-1 ^a
a. Existen múltiples modos. Se muestra el valor más pequeño.		

Tabla 33.

Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos en lo relativo a vidrios.

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a vidrios influyen en las importaciones de vehículos.				
	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
	-3	1	8,3	8,3
	-1	3	25,0	33,3
	0	2	16,7	50,0
Válido	1	1	8,3	58,3
	2	3	25,0	83,3
	3	2	16,7	100,0
	Total	12	100,0	100,0

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a vidrios influyen en las importaciones de vehículos.

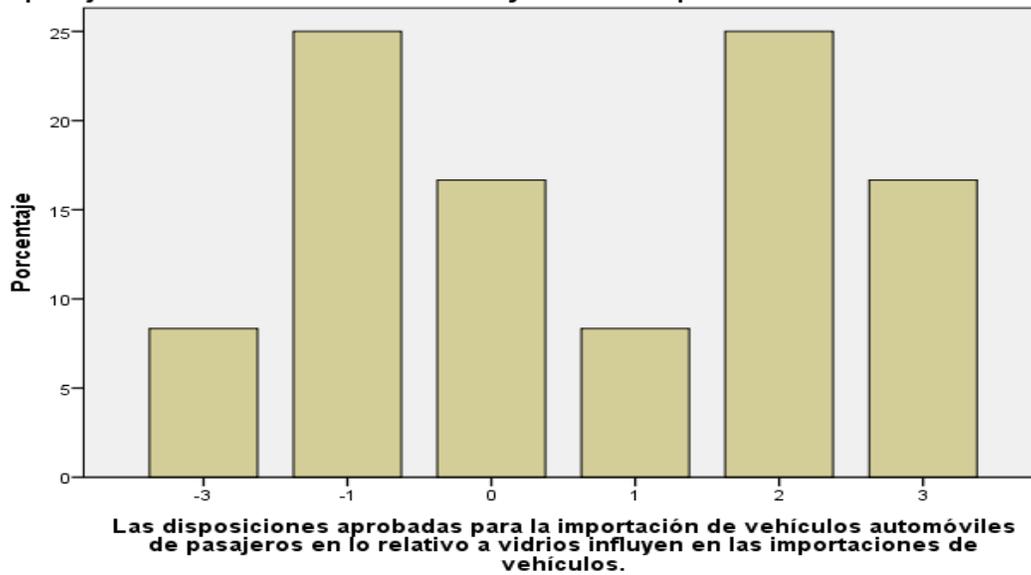


Figura 24. Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a vidrios.

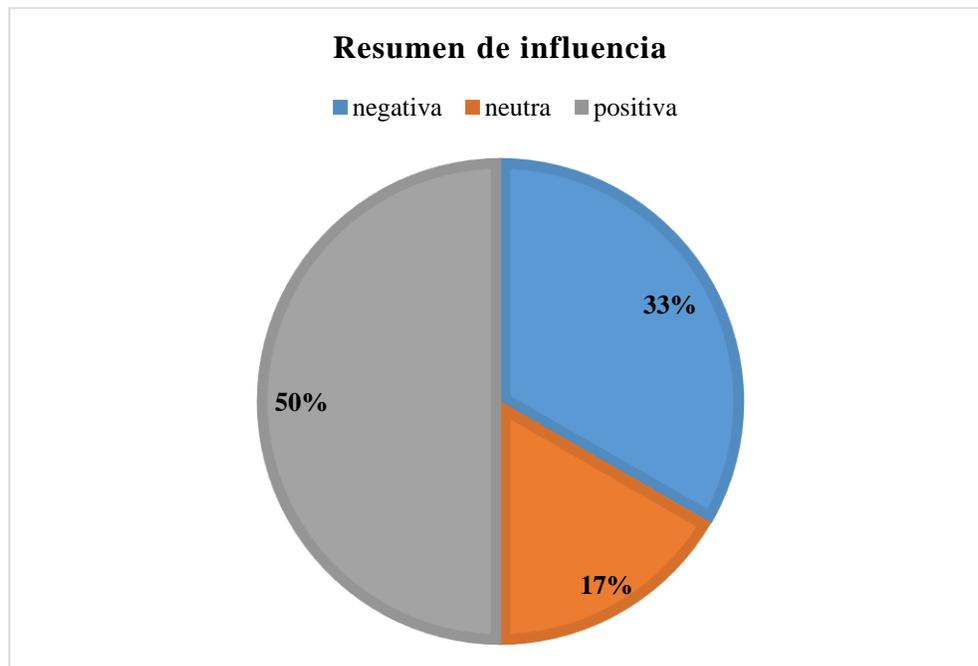


Figura 25. Resumen de influencia 14.

Análisis: Las disposiciones relacionadas a los vidrios de los vehículos, tiene una calificación media de 0,58 hacia influencia positiva, y esto se debe a que por comentario de los mismo importadores esto se puede acoplar al vehículo con producción nacional.

15. Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a cinturones de seguridad influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.

Tabla 34.

Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a cinturones de seguridad.

Estadísticos

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a cinturones de seguridad influyen en las importaciones de vehículos.

N	Válido	12
	Perdidos	0
Media		,25
Mediana		,00
Moda		0 ^a

a. Existen múltiples modos. Se muestra el valor más pequeño.

Tabla 35.

Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles, cinturones de seguridad.

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a cinturones de seguridad influyen en las importaciones de vehículos.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	-3	1	8,3	8,3	8,3
	-2	2	16,7	16,7	25,0
	-1	1	8,3	8,3	33,3
	0	3	25,0	25,0	58,3
	1	2	16,7	16,7	75,0
	3	3	25,0	25,0	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a cinturones de seguridad influyen en las importaciones de vehículos.

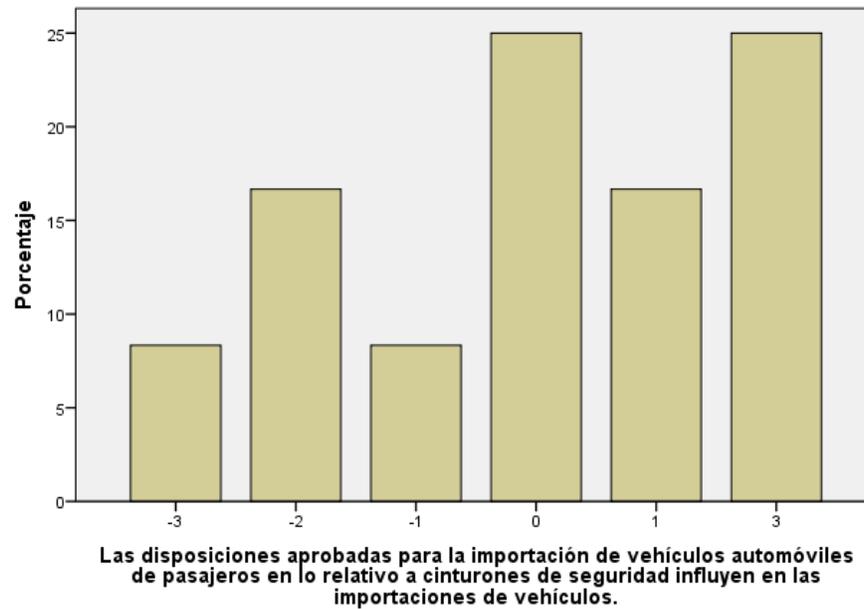


Figura 26. Disposiciones para la importación de vehículos referente a cinturones de seguridad.

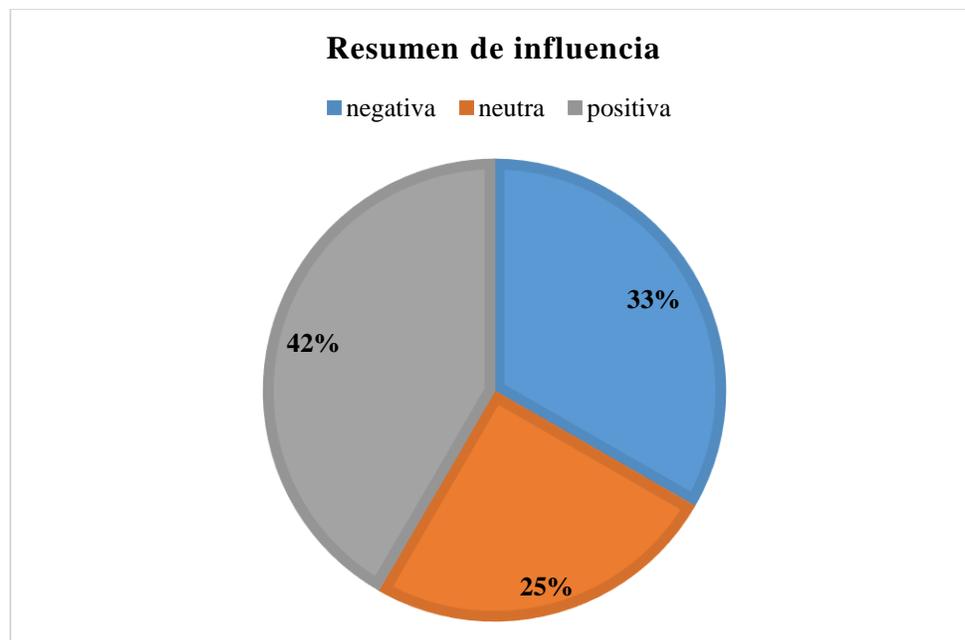


Figura 27. Resumen de influencia 15.

Análisis: Las medidas que regulan los cinturones de seguridad muestran una media de 0,25 y un 42% en el resumen de influencia, mostrando estos dos indicadores una tendencia positiva.

16. Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a parachoques frontal y posterior influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.

Tabla 36.

Disposiciones para la importación de vehículos en parachoques frontal y posterior.

Estadísticos

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a parachoques frontal y posterior influyen en las importaciones de vehículos.

N	Válido	12
	Perdidos	0
Media		,08
Mediana		,00
Moda		0

Tabla 37.

Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos en parachoques frontal y posterior.

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a parachoques frontal y posterior influyen en las importaciones de vehículos.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	-3	1	8,3	8,3	8,3
	-1	3	25,0	25,0	33,3
	0	4	33,3	33,3	66,7
	1	2	16,7	16,7	83,3
	2	1	8,3	8,3	91,7
	3	1	8,3	8,3	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a parachoques frontal y posterior influyen en las importaciones de vehículos.

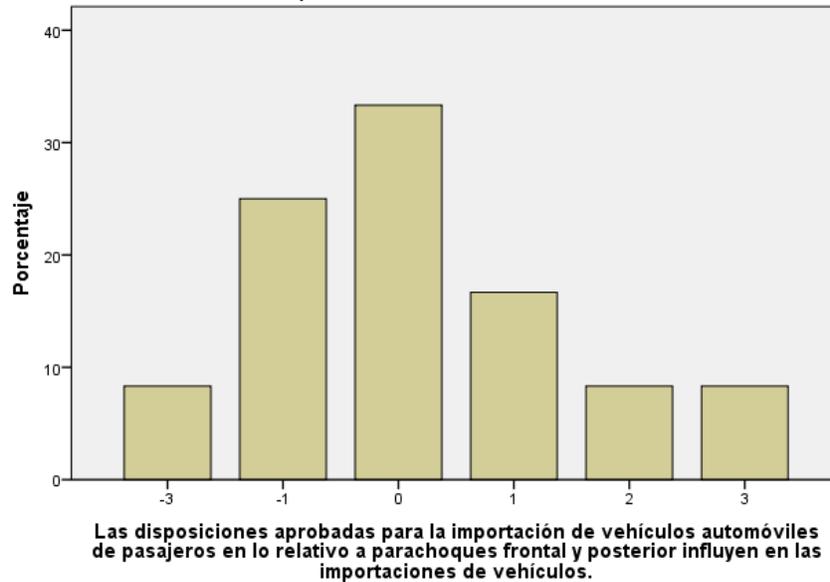


Figura 28. Importación de vehículos en parachoques frontal y posterior.

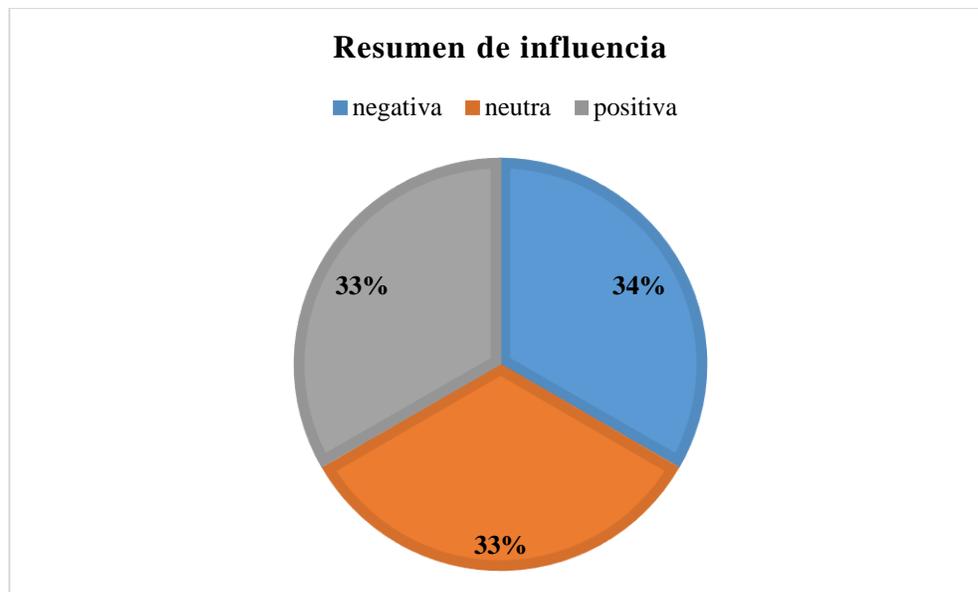


Figura 29. Resumen de influencia 16.

Análisis: En relación a las regulaciones técnicas para parachoques frontal y posterior se puede evidenciar una media de 0,08 con tendencia baja positiva, que muestra una leve

apreciación de incentivo para los expertos, y como ellos expresaron, todo lo referente a seguridad del conductor y del vehículo en caso de un accidente, será siempre algo bueno para el mercado automotriz.

17. Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a protección para impacto frontal y lateral influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.

Tabla 38.

Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a protección.

Estadísticos

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a protección para impacto frontal y lateral influyen en las importaciones de vehículos.

N	Válido	12
	Perdidos	0
Media		,08
Mediana		,00
Moda		0

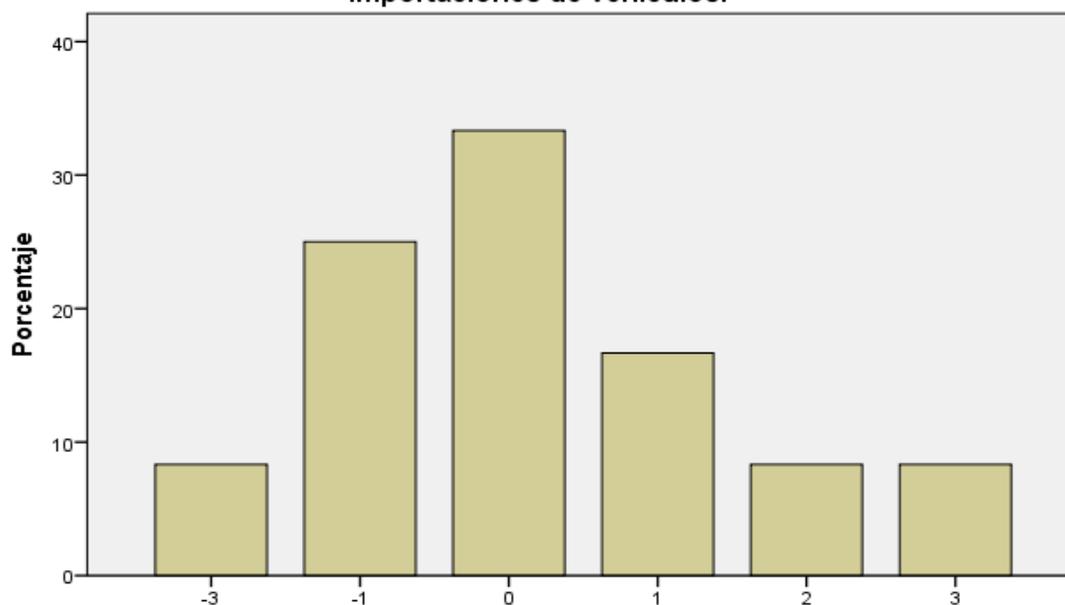
Tabla 39.

Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos en lo relativo a protección.

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a protección para impacto frontal y lateral influyen en las importaciones de vehículos.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	-3	1	8,3	8,3	8,3
	-1	3	25,0	25,0	33,3
	0	4	33,3	33,3	66,7
	1	2	16,7	16,7	83,3
	2	1	8,3	8,3	91,7
	3	1	8,3	8,3	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a protección para impacto frontal y lateral influyen en las importaciones de vehículos.



Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a protección para impacto frontal y lateral influyen en las importaciones de vehículos.

Figura 30. Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a protección.

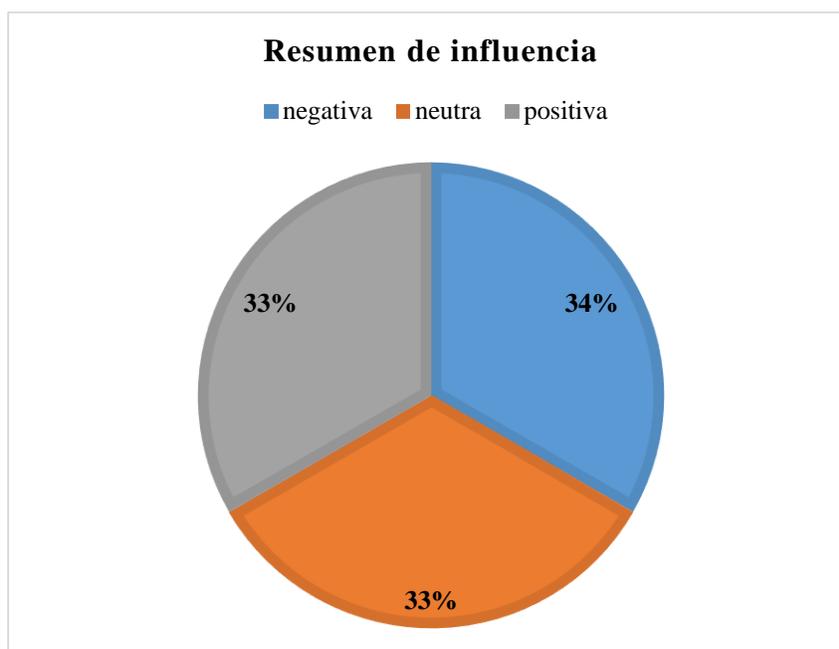


Figura 31. Resumen de influencia 17

Análisis: Las medidas adoptadas para protección de impacto frontal y lateral mostraron una media de 0,08 que muestra una leve influencia positiva para los importadores de vehículos.

18. Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a bolsas de aire influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.

Tabla 40.

Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a bolsas de aire.

Estadísticos		
Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a bolsas de aire influyen en las importaciones de vehículos.		
N	Válido	12
	Perdidos	0
Media		-,17
Mediana		,00
Moda		0

Tabla 41.

Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos en lo relativo a bolsas de aire.

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a bolsas de aire influyen en las importaciones de vehículos.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	-4	1	8,3	8,3	8,3
	-2	2	16,7	16,7	25,0
	-1	1	8,3	8,3	33,3
	0	4	33,3	33,3	66,7
	1	2	16,7	16,7	83,3
	2	1	8,3	8,3	91,7
	3	1	8,3	8,3	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a bolsas de aire influyen en las importaciones de vehículos.

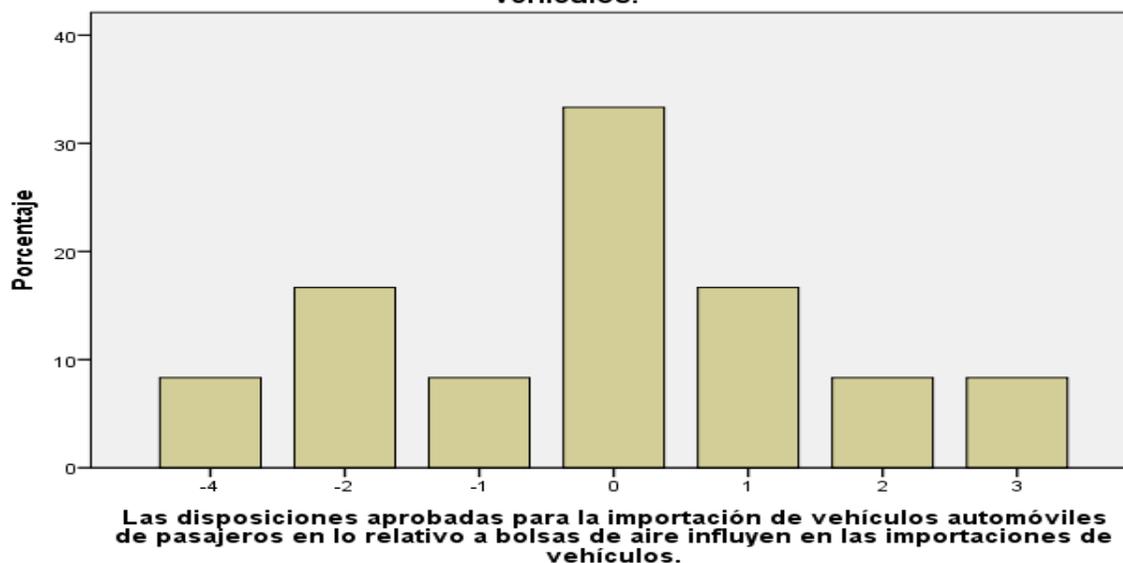


Figura 32. Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a bolsas de aire.

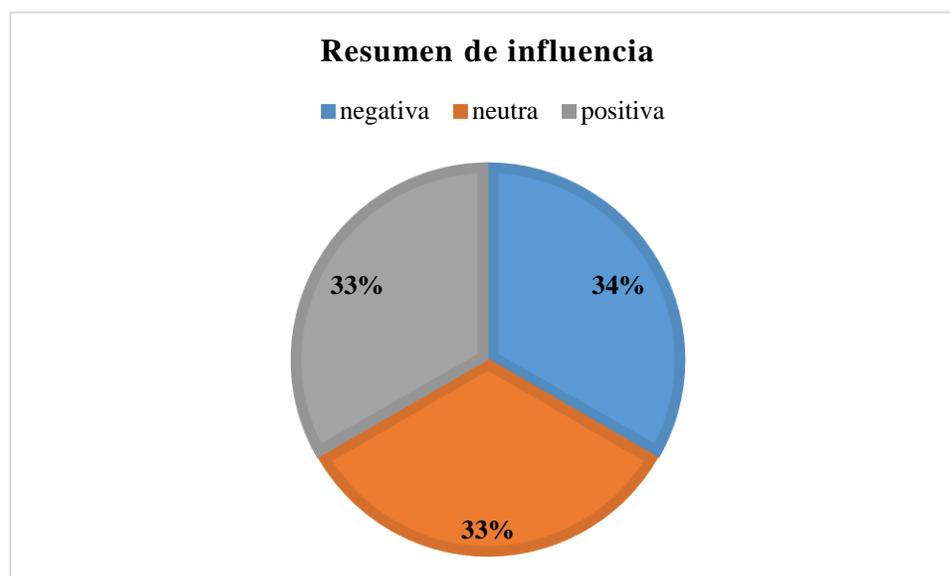


Figura 33. Resumen de influencia 18.

Análisis: En relación a las disposiciones que regulan las bolsas de aire en los vehículos la media encontrada es -0,17. Es decir una sutil inclinación negativa, que indica una perspectiva casi neutral.

19. Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al avisador acústico y luminoso de uso de cinturón influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.

Tabla 42.

Disposiciones para la importación de vehículos referente al avisador acústico y cinturón.

Estadísticos		
Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al avisador acústico y luminoso de uso de cinturón influyen en las importaciones de vehículos.		
N	Válido	12
	Perdidos	0
Media		-,08
Mediana		,00
Moda		0

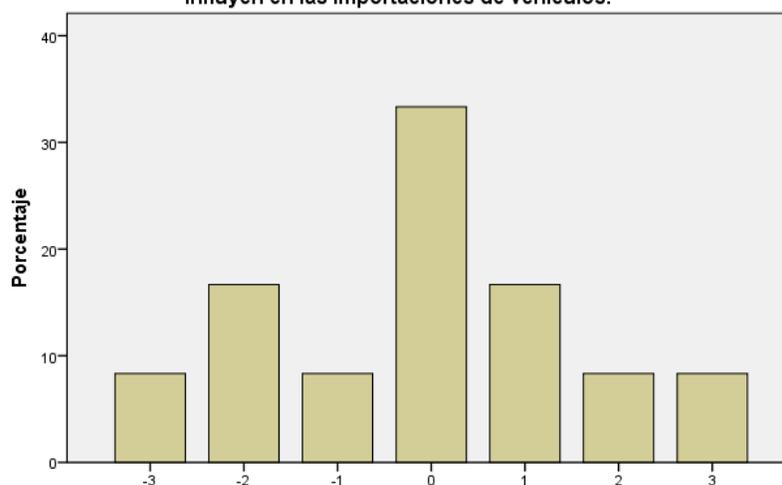
Tabla 43.

Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos del avisador acústico y cinturón.

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al avisador acústico y luminoso de uso de cinturón influyen en las importaciones de vehículos.

	Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	-3	1	8,3	8,3
	-2	2	16,7	25,0
	-1	1	8,3	33,3
	0	4	33,3	66,7
	1	2	16,7	83,3
	2	1	8,3	91,7
	3	1	8,3	100,0
	Total	12	100,0	100,0

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al avisador acústico y luminoso de uso de cinturón influyen en las importaciones de vehículos.



Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al avisador acústico y luminoso de uso de cinturón influyen en las importaciones de vehículos.

Figura 34. Disposiciones para la importación de vehículos.

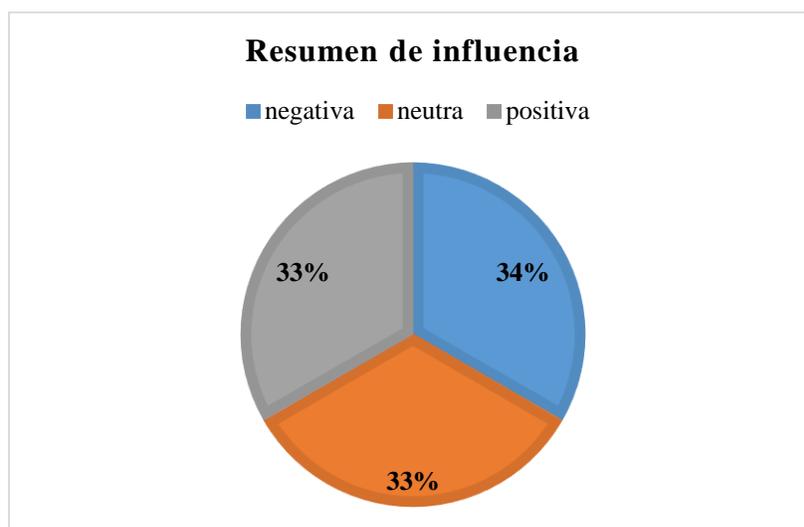


Figura 35. Resumen de influencia 19.

Análisis: En lo referente al avisador acústico y luminoso de uso de cinturón se puede evidenciar una calificación promedio de -0,08 con leve inclinación negativa, que podría generar un criterio casi neutral.

20. Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a cerraduras con sistema de bloqueo de apertura interior influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.

Tabla 44.

Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a cerraduras.

Estadísticos		
Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a cerraduras con sistema de bloqueo de apertura interior influyen en las importaciones de vehículos.		
N	Válido	12
	Perdidos	0
Media		,33
Mediana		,00
Moda		0

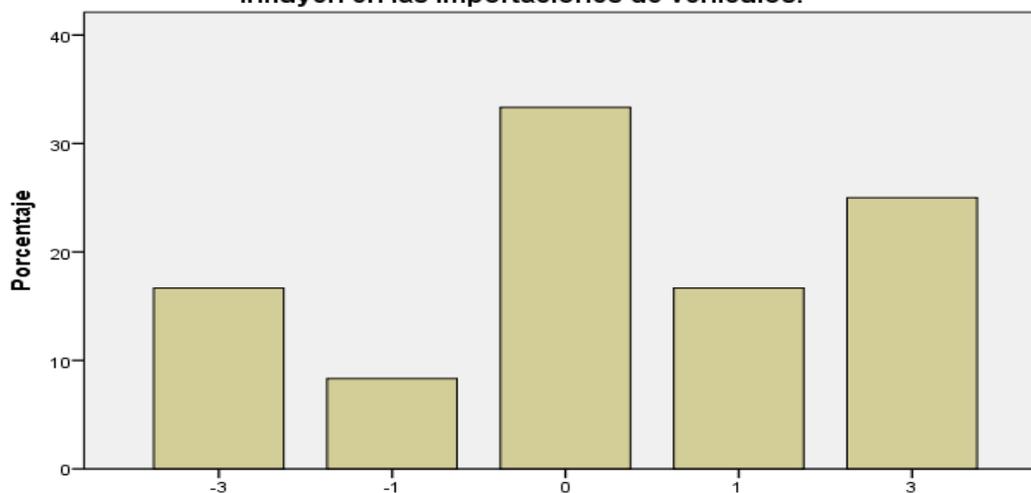
Tabla 45.

Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos en lo relativo a cerraduras.

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a cerraduras con sistema de bloqueo de apertura interior influyen en las importaciones de vehículos.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	-3	2	16,7	16,7	16,7
	-1	1	8,3	8,3	25,0
	0	4	33,3	33,3	58,3
	1	2	16,7	16,7	75,0
	3	3	25,0	25,0	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a cerraduras con sistema de bloqueo de apertura interior influyen en las importaciones de vehículos.



Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a cerraduras con sistema de bloqueo de apertura interior influyen en las importaciones de vehículos.

Figura 36. Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a cerraduras.

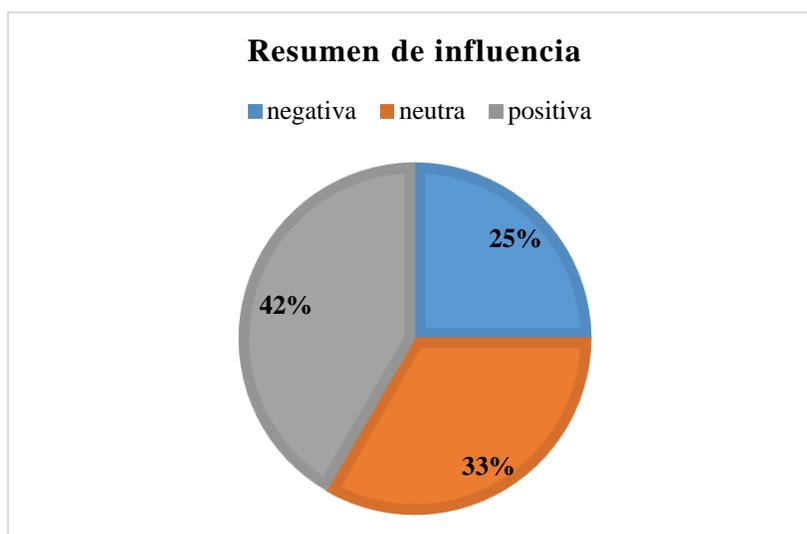


Figura 37. Resumen de influencia 20.

Análisis: Las disposiciones aprobadas para importación de vehículos que regulan el uso de cerraduras con sistema de bloqueo de apertura interior mostraron una apreciación promedio de 0,33 ligeramente positiva, que podría representar un leve incentivo para el importador.

21. Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al capó influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.

Tabla 46.

Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo al capó.

Estadísticos		
Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al capó influyen en las importaciones de vehículos.		
N	Válido	12
	Perdidos	0
Media		,08
Mediana		,00
Moda		0

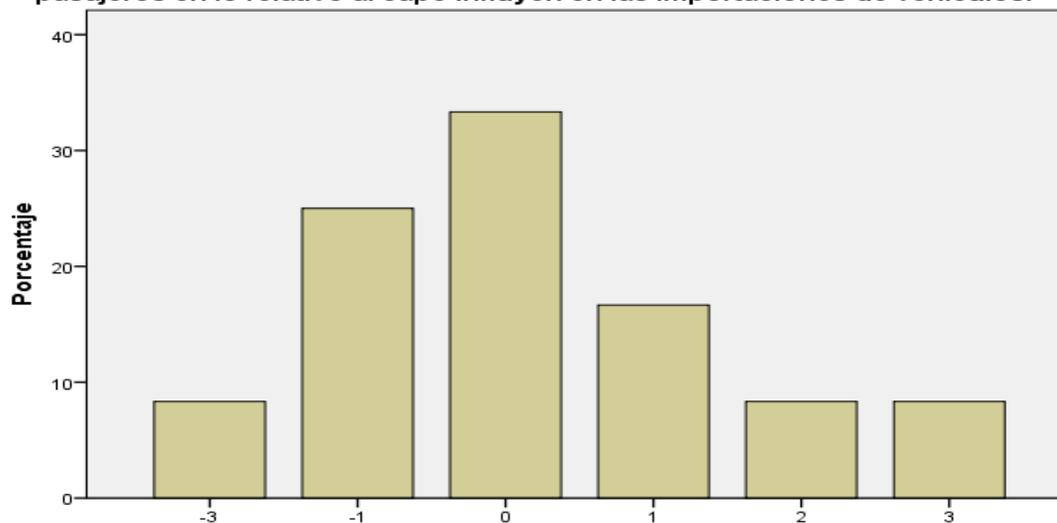
Tabla 47.

Disposiciones aprobadas para la importación de vehículos en lo relativo al capó.

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al capó influyen en las importaciones de vehículos.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	-3	1	8,3	8,3	8,3
	-1	3	25,0	25,0	33,3
	0	4	33,3	33,3	66,7
	1	2	16,7	16,7	83,3
	2	1	8,3	8,3	91,7
	3	1	8,3	8,3	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al capó influyen en las importaciones de vehículos.



Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al capó influyen en las importaciones de vehículos.

Figura 36. Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo al capó.

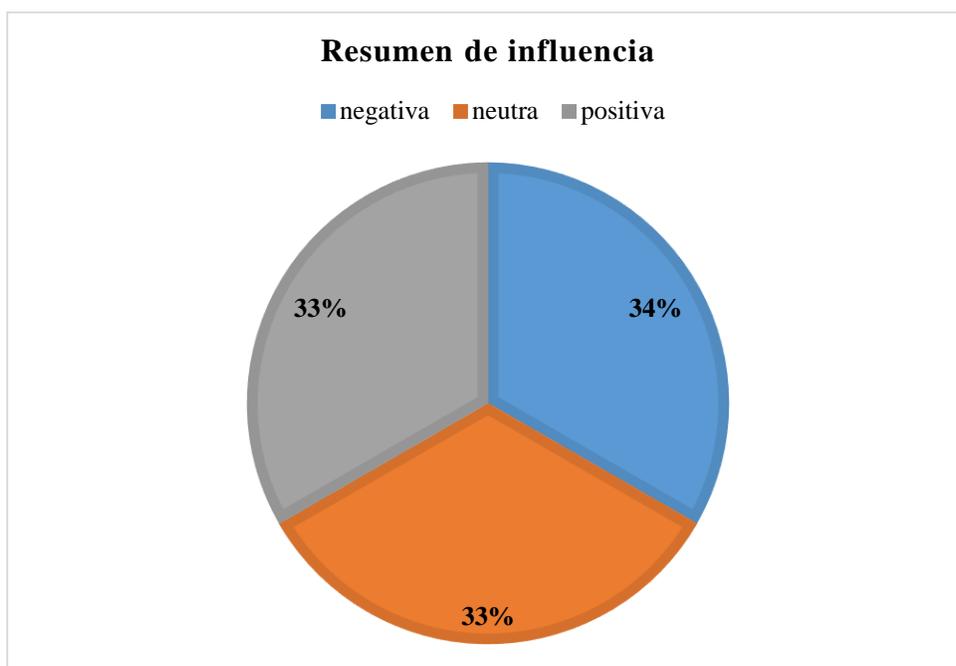


Figura 37. Resumen de influencia 21.

Análisis: Una media de 0.08 positiva para la apreciación correspondiente a las disposiciones aprobadas para importación de vehículos en lo referente al capó, muestran una consideración ligeramente favorable por parte de los importadores hacia esta variable.

22. Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a límites máximos de emisiones permitidos para fuentes móviles con motor de gasolina influyen en las importaciones de vehículos en un promedio de calificación equivalente a 2.

Tabla 48.

Disposiciones para la importación de vehículos en lo relativo a límites máximos de emisiones.

Estadísticos

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a límites máximos de emisiones permitidos para fuentes móviles con motor de gasolina influyen en las importaciones de vehículos.

N	Válido	12
	Perdidos	0
Media		-1,25
Mediana		-2,00
Moda		-4

Tabla 49.

Disposiciones para la importación de vehículos sobre límites máximos de emisiones.

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a límites máximos de emisiones permitidos para fuentes móviles con motor de gasolina influyen en las importaciones de vehículos.

		Frecuencia	Porcentaje	Porcentaje válido	Porcentaje acumulado
Válido	-4	4	33,3	33,3	33,3
	-3	1	8,3	8,3	41,7
	-2	2	16,7	16,7	58,3
	0	2	16,7	16,7	75,0
	2	1	8,3	8,3	83,3
	3	2	16,7	16,7	100,0
	Total	12	100,0	100,0	

Las disposiciones aprobadas para la importación de vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo a límites máximos de emisiones permitidos para fuentes móviles con motor de gasolina influyen en las importaciones de vehículos.

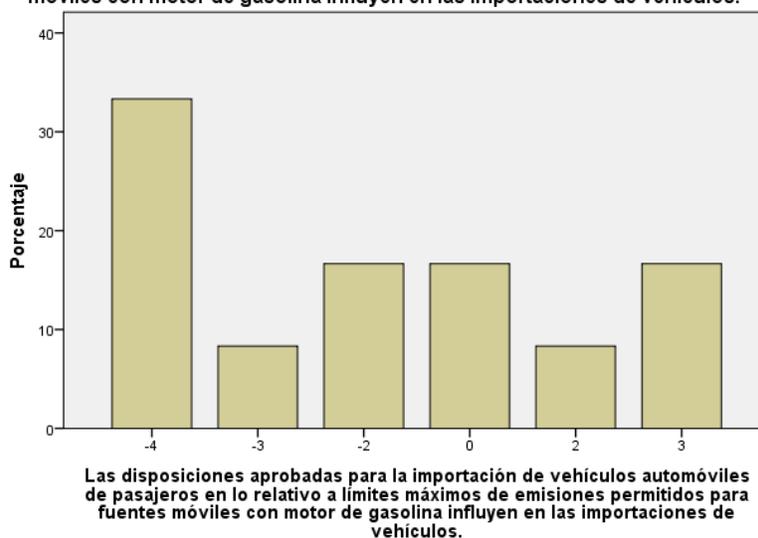


Figura 38. Importación de vehículos sobre a límites máximos de emisiones.

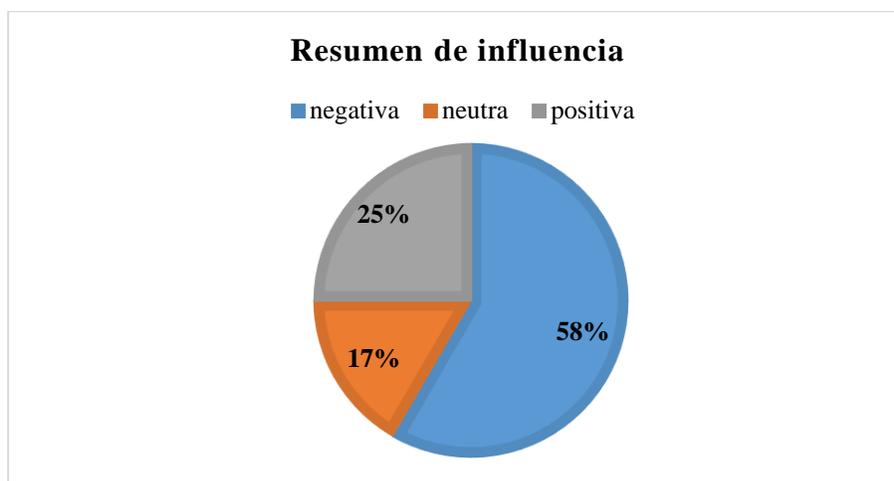


Figura 39. Resumen de influencia 22.

Análisis: En relación a los reglamentos y normas que regulan los límites máximos de emisiones permitidos la calificación promedio obtenida fue -1,25 siendo una apreciación negativa por parte de los expertos consultados.

23. Determine en qué medida el tratado con la Unión Europea influencia en la importación de vehículos en las marcas que traen desde este origen, en el sentido beneficio a su empresa.

- No existe beneficio directo a la empresa sino más bien al consumidor. El tratado minimiza los aranceles mediante una tabla periódica de 8 años reduciendo 4 puntos cada año. (Maya, 2017)
- Existen beneficios para vehículos livianos y pesados con la posibilidad de acogerse a la liberación de aranceles entre 7-8 y años, esto nos hace más competitivos, y permite reducir el costo en un 5% por vehículo (Rodríguez, Encuesta dirigida a Importadores de Vehículos en el Ecuador, 2017).
- No traemos vehículos de este origen, es una marca europea traída desde el Brasil, contamos con certificados europeos de calidad, pero no hay beneficio por no cumplir con criterio de origen. (Andrade, 2017)
- Al estar dentro del tratado de la comunidad europea tenemos preferencias arancelarias en muchos casos exoneración total de los aranceles. (Acurio, 2017)
- Se identifica reducción de impuestos y requisitos de importación. (Bonilla, 2017)
- Ha reportado efecto positivo en la empresa, aumenta el nivel de importaciones y ventas al reducir aranceles. Se espera que en los próximos años se incrementen las ventas e importaciones progresivamente. (Villamar, 2017)
- Mitsubishi se trae desde el Japón e Internacional desde Estados Unidos, por lo que no genera un beneficio para la empresa en los precios de los vehículos solamente de

algunos repuestos. Beneficia al posicionamiento de la marca Mitsubishi en relación a marcas europeas menos conocidas que vendrían a abrir mercados. (Caicedo, 2017)

- El decrecimiento porcentual anual de este arancel beneficia de manera importante al costo generado del vehículo, permitiendo poder ofrecer un carro con menor precio de venta al público. (Barberán, 2017)

24. Determine en qué medida el tratado con la Unión Europea influencia en la importación de vehículos en las marcas que traen desde un distinto origen en el sentido competencia.

- Importar productos no europeos requieren inversión extra, por ejemplo productos americanos deben cumplir normativa europea, por lo que se deben adecuar con dispositivos europeos. En el arancel golpea bastante en sentido competencia. Se debería plantear un acuerdo con Estados Unidos, y América en general. En 7 años se va a sentir la competitividad. El producto europeo por esta medida será más competitivo. (Rodríguez, Encuesta dirigida a Importadores de Vehículos en el Ecuador, 2017)
- Los vehículos europeos tienen la imagen de ser de mayor calidad, por lo cual esto generará mayor demanda del producto europeo, y se espera que suba un 3% este año. (Andrade, 2017)
- Los vehículos europeos cuentan con tecnología de punta, sus acabados y materiales son diferentes, mientras que los del resto del mundo están en proceso de mejoramiento. (Acurio, 2017)
- En nuestro caso no afecta mucho, puesto que nuestros precios son los mejores del mercado. (Jarrín, 2017)

- Afecta al tener una menor solicitud de requisitos para las importaciones de la Unión Europea. (Bonilla, 2017)
- Influye en ventas menores de vehículos importados desde otro origen, pues los europeos presentan mayores beneficios en su importación que sobre todo se nota en los precios. (Villamar, 2017)
- Influye negativamente pues se genera competencia con vehículos de similares características a los nuestros. (Caicedo, 2017)
- Algunas marcas no tienen este beneficio, el cual no les permite tener competitividad en el paso de los años. (Barberán, 2017)
- Afecta en todo en sentido competencia por beneficiar en reducción de precios a marcas que traen desde este origen. (Orbe, 2017)
- Tienen ventaja las importaciones procedentes de este origen, lo cual perjudica las condiciones de competencia en el mercado. (Peña, 2017)

25. Para la fabricación o ensamblaje de vehículos en el Ecuador solicitan como norma que la unidad debe contener el 5% de elementos de origen ecuatoriano; pero en referencia a rumores públicos de que están solicitando que se incremente al 16% que tipo de influencia tendría esto en su empresa en relación beneficio.

- En nuestro caso no afecta, no ensamblamos en el Ecuador, pero estoy de acuerdo con la norma, y si se incrementa sería mejor. (Maya, 2017)
- Se debe considerar que mientras más elemento ecuatoriano se paga menos arancel, existe una tabla de reducción de impuestos que rige esto. Pero se debe tomar en cuenta

que Ecuador solo produce vidrios, pintura, tapicería, soldadura, que alcanza apenas para poder superar el 5%. Sería mejor primero llegar a ese nivel de producción nacional para poner en vigencia el 16%. (Rodríguez, Encuesta dirigida a Importadores de Vehículos en el Ecuador, 2017)

- Considero que tendría una influencia positiva debido a que al consumir lo nuestro no pagaríamos impuestos sobre esos materiales, los tiempos de entrega y reparación serían casi inmediatos. Lo que si se pediría es que los precios en el mercado ecuatoriano deben ser revisados para poder competir. (Acurio, 2017)
- La marca Hino se ensambla aquí, lo que es vehículo familiar no. Sería un impacto negativo porque a duras penas se cumple el 5%, llantas y baterías es lo que se agrega. Si el gobierno decide subir sería muy complicado porque no hay industria de repuestos automotrices que garantice la cobertura de demanda. (Villamar, 2017)
- No habría influencia alguna, pues no se ensambla en el Ecuador la marca Mitsubishi, pero fomenta el empleo y desarrollo económico del país. (Caicedo, 2017)

26. Si se llegará a dar el caso de que para la fabricación o ensamblaje de vehículos en el Ecuador se incremente al 16% los elementos de origen ecuatoriano; que tipo de influencia tendría esto para no afectar los estándares de calidad actuales en el mercado de vehículos.

- No debería afectar la calidad de los vehículos pues todos deben cumplir las normas de regulaciones y por eso existe el INEN. (Maya, 2017)

- Disminuir la calidad no se puede, el ensamblaje de carros nacional pasa por pruebas de revisión, GM controla a sus proveedores nacionales mediante ISO e INEN. Verifica que sean compatibles y de calidad. La calidad no puede disminuir, o se mantiene o mejora, pues también existen exigencias que imponen las marcas para ser proveedor. (Rodríguez, Encuesta dirigida a Importadores de Vehículos en el Ecuador, 2017)
- Afecta en la calidad de manera muy baja por algunas deficiencias técnicas. Pero se debe cumplir normas básicas generales que aseguran la calidad se mantenga. (Andrade, 2017)
- Existiría influencia nula ya que todos los productos deben tener certificaciones, deben cumplir normas internacionales, la tecnología debe ser la adecuada, al final lo mandatorio sería el precio. (Acurio, 2017)
- Considero existiría disminución de calidad del producto final. (Bonilla, 2017)
- En caso de ser obligatoria la medida, deberíamos acudir a fabricantes ecuatorianos y no alcanzan un nivel internacional de seguridad y calidad. Mi perspectiva sería que disminuye la calidad. Porque no existen fabricantes para todos los componentes que se necesita. (Villamar, 2017)
- La calidad vendría a ser juzgada por el público pero en realidad no debería disminuir pues hay estándares que cumplir. (Caicedo, 2017)
- No debería tener influencia pues se debe cumplir normas internacionales. (Orbe, 2017)
- Considero existiría influencia negativa porque si se afecta los estándares de calidad. (Peña, 2017)

3.2 Consideraciones Adicionales.

Complementariamente al análisis de las variables vigentes o más relevantes a la fecha de inicio del presente estudio, he considerado necesario tomar en cuenta medidas que se han implementado en el transcurso de la investigación y que pudieron afectar al sector importador de vehículos.

3.3 Tasa de Control Aduanero.

La tasa de control aduanero (TCA), fue implementada mediante la Resolución SENAE-SENAE-2017-0001-RE (M), para entrar en vigencia a partir del 13 de noviembre de 2017, sin tener efecto retroactivo no se podía aplicar a aquellas mercancías que hayan sido embarcadas antes del 13 de Noviembre. Para poder realizar el cálculo adecuado de esta tasa de control se emitió un anexo a la resolución en el que se detalla mediante un listado de subpartidas, junto a su código complementario y suplementario, la unidad de control con la cual se procederá a realizar el cálculo correspondiente para el pago de la tasa.

La base para el cálculo de la tasa de control es 0,10 ctvs de dólar multiplicado por el resultado de dividir el peso neto del ítem en gramos con la unidad de control en gramos según el anexo de la resolución, tomando en cuenta que el valor máximo a pagar por ítem será de \$700 dólares americanos. La fórmula y un ejemplo en base a la subpartida de análisis del presente estudio, se detallan a continuación:

$$0,10 \text{ ctvs} \times \frac{\text{peso neto declarado por ítem en gramos}}{\text{Unidad de control en gramos según anexo}}$$

Tomando en cuenta que la subpartida en estudio es la 8703.22.90.90, con código complementario y suplementario de 0000, la unidad correspondiente es 5000 gramos.

Para efecto de ejemplificar el cálculo de la tasa de control, y otros posteriores, se ha tomado un vehículo "X". Tomando en cuenta que su peso neto es 0.9 toneladas, El cálculo sería el siguiente:

$$0,10 \text{ ctvs} \times \frac{900.000,00 \text{ gramos}}{5000 \text{ gramos}}$$

$$0,10 \text{ ctvs} \times 180$$

Tasa de Control a pagar por unidad de vehículo: \$18

Tabla 50.

Tabla de Control

Cantidad	Tasa de Control
1	18
20	360
50	900
100	1800
500	9000
1000	18000

Al analizar el valor obtenido a pagar por TCA, no parece tan significativo, pero se debe tomar en cuenta que no se importan pocas unidades sino por cientos o miles dependiendo la demanda durante el año no solo de este modelo sino de otros que igualmente corresponden a esta subpartida arancelaria, por lo cual el valor de TCA por declaración de importación podía llegar a ser representativa para el importador.

Esto no afectaba solo a aquellos importadores de vehículos, sino también a sus socios comerciales y los proveedores o exportadores de estos bienes, pues se sentían en desventaja comercial para el ingreso de sus productos en relación a otros países vecinos, es por esto que la

CAN, como organismo supranacional, entro en proceso de mediación y posterior declaración de ilegalidad de dicha tasa, por lo cual el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), mediante Resolución SENAE – SENAE – 2018 – 0003 – RE emitida el 7 junio de 2018 deroga la resolución SENAE-SENAE-2017-0001-RE (M), que puso en vigencia a la tasa por el servicio de control aduanero que fue publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 115 el 8 de noviembre de 2017, así como todas las disposiciones en relación a esta que se han publicado durante su vigencia.

3.4 Preferencias Arancelarias y Tratados Vigentes.

Una de las principales medidas de defensa comercial que se ha demostrado tiene gran incidencia en el nivel de importaciones, y que afectan en mayor proporción al incremento del valor de importación de un bien, y por consiguiente al precio de venta al público, es el Arancel Ad Valorem. Es por este grado de afectación que se han ido firmando tratados y convenios con diferentes bloques comerciales y países, para así generar preferencias arancelarias que beneficien tanto al país exportador como importador, y que permitan negociar beneficios para otros productos o sectores económicos estratégicos de la contraparte.

A continuación se procede a detallar mediante una tabla resumen todos los acuerdos vigentes para la subpartida en estudio, esto se deberá tomar en cuenta para tomar decisiones sobre el origen del vehículo a importar para que su precio en el mercado sea más competitivo:

Tabla 51.*Tratados Vigentes de Preferencias Arancelarias Subpartida 8703.22.90.90.*

TPCI	CONVENIO	PAÍS/REGIÓN	TRIBUTOS	% LIBERA.	% A PAGAR	Tipo de Margen
0064	Acuerdo Bilateral	PE	Arancel AdValorem	100.00	0	
0091	Comunidad Andina	BO	Arancel AdValorem	100.00	0	
0109	Comunidad Andina	CO	Arancel AdValorem	100.00	0	
0127	Comunidad Andina	VE	Arancel AdValorem	100.00	0	
0172	Preferencia Arancelaria Regional PAR	MX, BR, AR	Arancel AdValorem	8.00	36.8	4
0172	PAR	MX, BR, AR	Arancel AdValorem	8.00	36.8	4
0172	PAR	MX, BR, AR	Arancel AdValorem	8.00	36.8	4
0172	PAR	MX, BR, AR	Arancel Específico	8.00	36.8	4
0172	PAR	MX, BR, AR	Arancel Específico	8.00	36.8	4
0172	PAR	MX, BR, AR	Arancel Específico	8.00	36.8	4
0181	PAR	CU	Arancel AdValorem	12.00	35.2	4
0181	PAR	CU	Arancel Específico	12.00	35.2	4
0800	Unión Europea	UE	Arancel AdValorem	0.00	30.00	0
0019	CAN Mercosur	AR	Arancel Específico	30.00	28	0
0019	CAN Mercosur	AR	Arancel AdValorem	30.00	28	0
0028	CAN Mercosur	BR	Arancel Específico	30.00	28	0
0028	CAN Mercosur	BR	Arancel AdValorem	30.00	28	0
0037	ACE CHILE	CL	Arancel Específico	100.00	0	1
0037	ACE CHILE	CL	Arancel AdValorem	100.00	0	1
0046	CAN Mercosur	PY	Arancel Específico	40.00	24	0
0046	CAN Mercosur	PY	Arancel AdValorem	40.00	24	0
0055	CAN Mercosur	UY	Arancel Específico	58.00	16.8	0
0055	CAN Mercosur	UY	Arancel AdValorem	58.00	16.8	0
0800	Unión Europea	UE	Arancel Específico	0.00	0.00	0

Se debe considerar que para poder acceder a estas preferencias se debe contar con el documento que acredita legalmente el origen de una mercancía, es decir un Certificado de Origen, este documento tiene que presentar fecha igual o posterior a la factura comercial para poder ser considerado válido, existen diversos formatos dependiendo el bloque económico o país pero todos deben cumplir con la Normativa de Origen, que se detalla en el portal del Ministerio de Comercio Exterior Ecuatoriano.

Retomando las preguntas analizadas anteriormente acerca de la influencia del Tratado con la Unión Europea se consideró necesario detallar el proceso de desgravación que sufrirá la subpartida analizada desde la entrada en vigencia de dicho tratado, para tener un panorama mucho más claro de cuál es el beneficio presentado.

Tabla 52.

Cronograma de Desgravación Arancelaria por Tratado con la UE.

Código negociado con UE NANDINA 675		8703229090
Descripción		Los demás
Código negociado con UE NANDINA 766		8703229090
Descripción		- - - - Los demás
Al 1 de enero del 2017 o a la entrada en vigencia del acuerdo	Arancel a cobrar	35
Al 1 de enero del 2018	Arancel a cobrar	30
Al 1 de enero del 2019	Arancel a cobrar	25
Al 1 de enero del 2020	Arancel a cobrar	20
Al 1 de enero del 2021	Arancel a cobrar	15
Al 1 de enero del 2022	Arancel a cobrar	10
Al 1 de enero del 2023	Arancel a cobrar	5
Desde el 1 de enero del 2024 hacia adelante	Arancel a cobrar	0

Como se logra apreciar en la imagen precedente los vehículos importados que sean originarios de la UE, irán recibiendo el beneficio de la desgravación de 5 puntos anuales al

Arancel, llegando en 2024 y hacia el futuro a pagar cero por ciento, lo cual es comparable con el beneficio que tienen los países de la CAN: Perú, Bolivia, Colombia y Venezuela que formo parte de la CAN hasta 2016, pero aún conserva ciertos beneficios, en este caso como si aún fuera miembro.

En sentido de competencia esto logra que una industria automotriz fuerte como la europea tenga mayor ventaja sobre países vecinos que tienen una industria en crecimiento y no tan establecida o con tanta trayectoria, fama y tecnología, lo que de cierto modo perjudica a los países hermanos y a américa latina para surgir en estas industrias. Pero por otro lado se debe considerar que esto beneficia al consumidor local al reducir el precio de vehículos de mayor gama a los que el mercado estaba acostumbrado a consumir, comparando la compra de vehículos Chevrolet con la compra vehículos de marca Renault, Mercedes-Benz, Audi, Peugeot, BMW, Fiat, Porsche o Nissan, que encajen en la misma categoría.

3.5 Simplificación y automatización del proceso de solicitud de exoneración de tributos para la importación de bienes y vehículos para personas con discapacidad.

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador SENAE, el 27 de Abril de 2018 emitió el Boletín 85-2018 mediante el cual en coordinación con el Ministerio de Salud Pública MSP y el Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades CONADIS, generaron una reforma al proceso a seguir para la obtención de beneficios de reducción arancelaria para la importación de bienes y vehículos para las personas con discapacidad.

Esta reforma ha sido tomada en cuenta para su análisis en el presente estudio debido a que genera un beneficio principalmente en el tiempo de obtención de la aprobación o rechazo de la solicitud de exoneración de tributos, pero también en su reducción del pago de arancel. Entre otros beneficios se encuentran: la automatización del proceso, la disponibilidad de información en línea de manera inmediata y la simplificación para la obtención de la documentación requerida para este proceso.

Los requisitos para realizar este proceso se han simplificado siendo los actuales los siguientes: de manera obligatoria se debe contar con el certificado de firma digital (Token), un poder notariado será necesario en caso de que no sea la persona con discapacidad quien vaya a firmar la solicitud sino su representante legal o tutor, adicional a esto una declaración juramentada en notaría del buen uso que se dará al vehículo para la persona con discapacidad, además de especificar quien será el primer y segundo conductor designado al uso del vehículo junto a un juego de copias de las licencias de conducir de manera obligatoria, de manera opcional se puede incluir la factura comercial, aunque esto no es indispensable, pues se suele esperar a obtener la aprobación de esta solicitud para acercarse a un concesionario a solicitar la cotización del vehículo deseado, y comenzar el proceso de nacionalización del vehículo.

Este proceso que antes podía tomar de nueve a doce meses, ahora el SENA E espera que se pueda culminar en dos, y para esto se debe seguir los siguientes pasos: 1. obtención del certificado de firma digital o token, 2. registrar la solicitud de exoneración de tributos en el portal Ecuapass, 3. la dirección distrital correspondiente procede a revisar la solicitud, 4. la aduana emite la aprobación o rechazo de la solicitud, 5. recepción electrónica de la notificación de aprobación o

rechazo en el mail registrado, y descarga a través de Ecuapass de la resolución de exoneración de tributos y, 6. transmisión de la declaración de importación.

Analizando la transmisión de la declaración de importación, es ahí en donde nos interesa saber cuál es el porcentaje de preferencia arancelaria que se obtendrá según el grado de discapacidad certificado por el CONADIS que presente el importador o representante legal. Para esto se detalla a continuación mediante una tabla la información correspondiente:

Tabla 53.
Tabla de Preferencias Arancelarias para Personas con Discapacidad.

Grado de Discapacidad	Porcentaje para aplicación del Beneficio	Preferencia	Arancel a Pagar
Del 30% al 49%	60%	24	16%
Del 50% al 74%	70%	28	12%
Del 75% al 84%	80%	32	8%
Del 85% al 100%	100%	40	0%

La tabla precedente se interpreta de la siguiente manera. Si una persona tiene una discapacidad del 30 al 49 por ciento, obtendrá un beneficio del 60% de reducción del arancel. Como se analizó anteriormente el arancel para esta subpartida es del 40%. Esto quiere decir que la persona no pagara el 60% del 40% del arancel. Realizando el cálculo el 60% de 40 es 24, esto se debe restar y lo que da como resultado es un Arancel Ad Valorem correspondiente al 16% a pagar sobre la base imponible establecida generalmente para cualquier importación que está conformada por el valor FOB sumado el flete internacional y el seguro de la mercancía.

CAPÍTULO IV

4. Resultados y Comentarios.

4.1 Conclusiones.

- La influencia de la aplicación de medidas de defensa comercial arancelaria en la importación de vehículos al Ecuador es aquella que en el presente estudio ha demostrado tener mayor incidencia hacia una tendencia negativa, pues encarece la operación del importador y el precio final del vehículo al público, lo cual afecta a la demanda del sector automotriz, sus ventas y sus utilidades.
- La influencia de la aplicación de medidas de defensa comercial para-arancelaria en la importación de vehículos al Ecuador, como son los reglamentos y normas técnicas que debe cumplir todo vehículo que se desee ingresar al país, han tenido un resultado en general con tendencia neutra, es decir que no se inclina ni al incentivo ni a la desmotivación a las importaciones, pero a pesar de eso se debe considerar el tiempo que puede incrementar al proceso de nacionalización y cómo afecta esto a los importadores el cumplimiento de requisitos técnicos.
- La influencia de la aplicación de preferencias arancelarias por convenios y tratados internacionales en la importación de vehículos al Ecuador ha demostrado tener un efecto motivador para los importadores de vehículos que dependiendo su origen se ven beneficiados de una reducción total o parcial de impuestos, que beneficia a sus costos, y competitividad en el mercado.

4.2 Recomendaciones.

- La aplicación de medidas de defensa comercial arancelaria en la importación de vehículos al Ecuador requiere una revisión periódica para aplicarlas en función de los cambios que se puedan producir en el mercado, y antes de que se decida aplicar una nueva medida que incremente el valor del bien se deberá considerar si es absolutamente necesario.
- La aplicación de medidas de defensa comercial para-arancelaria en la importación de vehículos al Ecuador siempre y cuando sean para regular la seguridad y la calidad son tomadas de manera positiva por el importador y el consumidor en especial, pero se recomienda analizar la implementación de procesos burocráticos que hagan más lento el proceso de importación de vehículos.
- Se aconseja tomar en cuenta la importancia de la firma de convenios y tratados para la reducción de aranceles, lo cual es beneficioso para el mercado y sería positivo la existencia de más acuerdos que ayuden a reducir costos y generar mayor competitividad en relación a nuestros países vecinos.

CAPÍTULO V

5.1 Lista de Referencias.

Andrea Marcela Alcalá Cardoso. (19 de septiembre de 2014). *Importancia de los Negocios*.

Obtenido de Balanza Comercial: <http://importanciadelosnegocios.blogspot.com/>

Acurio, P. (noviembre de 2017). Encuesta dirigida a Importadores de Vehículos en el Ecuador. (C.

Vergara, Entrevistador)

AEADE. (22 de junio de 2017). *Asociación de Empresas Automatrices del Ecuador*. Obtenido de

Afiliados, Empresas Importadoras: <http://www.aeade.net/afiliados/#1481667035869-331a6c3f-ef9d>

Andrade, D. (noviembre de 2017). Encuesta dirigida a Importadores de Vehículos en el Ecuador.

(C. Vergara, Entrevistador)

Asamblea Nacional del Ecuador, COPCI. (05 de mayo de 2015). COPCI, Código Orgánico de la

Producción Comercio e Inversiones, última modificación. *Artículos 76-82*. Quito, Pichincha, Ecuador: Registro Oficial 351 de 29 de Diciembre de 2010.

Azure.afi.es. (2017). *Certificado de Calidad*. Obtenido de Requisitos mínimos:

https://azure.afi.es/ContentWeb/EmpresasUnicaja/certificado/calidad/contenido_sidN_1052259_sid2N_1052384_cidIL_954935_ctylL_139_scidN_954935_utN_3.aspx?axisU=informe.pdf

Barberán, F. (noviembre de 2017). Encuesta dirigida a Importadores de Vehículos en el Ecuador.

(C. Vergara, Entrevistador)

- Bonilla, D. (Noviembre de 2017). Encuesta dirigida a Importadores de Vehículos en el Ecuador. (C. Vergara, Entrevistador)
- Caicedo, B. (noviembre de 2017). Encuesta dirigida a Importadores de Vehículos en el Ecuador. (C. Vergara, Entrevistador)
- Cardenas, J. (09 de octubre de 2013). *Qué es la correlación bivariada y cómo analizarla*. Obtenido de Networkianos.com: <http://networkianos.com/que-es-la-correlacion-bivariada-y-como/>
- Coppelli Ortiz, G. C. (Diciembre de 2009). *Propósito e Impacto de las Barreras Arancelarias y No Arancelaria en el Comercio Internacional*. Obtenido de Universidad de Lleida: http://cursos.esucomex.cl/SP-Esucomex-2014/OAX1404/SEMANA%205/S5_A5.1_LEC_1.pdf
- D'Alessio, F. A. (mayo de 2016). *Observaciones Generales para la Redacción de Trabajos Académicos, versión 7*. Obtenido de CENTRUM: <https://es.scribd.com/document/320850721/Observaciones-Generales-Para-La-Redaccion-de-Trabajos-Academicos>
- Estado Ecuatoriano. (2018). *Arancel Nacional de Importaciones*. Quito: Pudeleco.
- Estado Ecuatoriano. (2018). *Arancel Nacional de Importaciones* . Quito: Pudeleco.
- González Blanco , R. (2011). *Diferentes Teorías del Comercio Internacional*. Obtenido de Revista SICE: http://www.revistasice.com/CachePDF/ICE_858_103-118__9F7A85DC90A777675E3E806341418974.pdf
- Gunder-Frank, A. (1963). *América Latina: Subdesarrollo o Revolución*. México: Editorial ERA.
- Jarrín, G. (noviembre de 2017). Encuesta dirigida a Importadores de Vehículos en el Ecuador. (C. Vergara, Entrevistador)

- Kalla, S. (20 de Junio de 2018). *Estudio Correlacional*. Obtenido de Explorable.com:
<https://explorable.com/es/estudio-correlacional>
- mardelplata.gob.ar. (2017). *Glosario de términos*. Obtenido de Documentos:
<http://www.mardelplata.gob.ar/documentos/exportar/glosario.pdf>
- Martínez Coll, J. C. (2001). *El crecimiento económico*. Obtenido de Eumed.net:
<http://www.eumed.net/cursecon/18/dependencia.htm>
- Martínez, J. A. (29 de septiembre de 2014). *Medicina basada en la evidencia*. Obtenido de GOC Networking:
<http://www.gocnetworking.com/que-es-el-metodo-delphi-y-para-que-se-utiliza/>
- Maya, G. (noviembre de 2017). Encuesta dirigida a Importadores de Vehículos en el Ecuador. (C. Vergara, Entrevistador)
- Ministerio de Industria y Turismo de Perú. (30 de 10 de 2011). *Reglamentos técnicos*. Obtenido de Mincomercio Industria y Turismo:
http://www.mincit.gov.co/publicaciones/16023/reglamentos_tecnicos
- Naciones Unidas. (1964). *Boletín Económico de America Latina*. Obtenido de Comisión Económica Para América Latina:
https://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwisjY6sx4LUAhXF7yYKHcCWCwwQFgghMAA&url=http%3A%2F%2Frepositorio.cepal.org%2Fbitstream%2Fhandle%2F11362%2F10010%2FS6400392_es.pdf%3Fsequence%3D1%26isAllowed%3Dy&usg
- Ojeda, J., Jiménez, P., Quintana, A., Crespo, G., & Viteri, M. (2015). Protocolo de investigación. (U. d. ESPE, Ed.) *Yura: Relaciones internacionales*, 5(1), 1 - 20.

- OMC Organización Mundial del Comercio. (20 de junio de 2017). *Licencias de Importación*.
Obtenido de Información técnica sobre las licencias de importación:
https://www.wto.org/Spanish/tratop_s/implic_s/implic_info_s.htm
- OMC Organización Mundial del Comercio. (20 de junio de 2017). *Medidas sanitarias y fitosanitarias*.
Obtenido de Glosario de términos:
https://www.wto.org/spanish/thewto_s/glossary_s/sps_s.htm
- Orbe, J. (noviembre de 2017). Encuesta dirigida a Importadores de Vehículos en el Ecuador. (C. Vergara, Entrevistador)
- Peña, M. (noviembre de 2017). Encuesta dirigida a Importadores de Vehículos en el Ecuador. (C. Vergara, Entrevistador)
- Pereyra, D. M. (12 de 03 de 2015). *Librecambio vs. Proteccionismo: un debate desde la teoría del comercio internacional*. Obtenido de Revista de Investigación del Departamento de Humanidades y Ciencias Sociales:
<http://200.51.229.49/www/rihumso/index.php/humanidades/article/view/70/109>
- Pérez Orozco, C. E. (26 de abril de 2016). *Análisis del Impacto Económico en el Área Textil Subpartida 6203.42 por implementación de Salvaguardias a los países de Colombia y Perú en el año 2015*. Obtenido de Repositorio Espe:
<http://repositorio.espe.edu.ec/bitstream/21000/11930/1/T-ESPE-053248.pdf>
- Reyes, G. E. (16 de marzo de 2007). *Teoría de la dependencia*. Obtenido de zonaeconómica.com:
<http://www.zonaeconomica.com/teoria-dependencia>
- Rodríguez, J. (noviembre de 2017). Encuesta dirigida a Importadores de Vehículos en el Ecuador. (C. Vergara, Entrevistador)

Rodríguez, J. (noviembre de 2017). Encuesta dirigida a Importadores de Vehículos en el Ecuador.

(C. Vergara, Entrevistador)

Servicio de Rentas Internas SRI. (15 de 06 de 2018). *Impuesto a los Consumos Especiales ICE*.

Obtenido de Servicio de Rentas Internas del Ecuador:

<http://www.sri.gob.ec/web/guest/impuesto-consumos-especiales>

Sociedad Nacional de Minería Petróleo y Energía de Perú. (julio de 2015). *La Norma Técnica*.

Obtenido de Informe quincenal de la SNMPE:

<https://www.cursosyeventosnmpe.org.pe/uploads/documentos//56e01c7572302.pdf>

Universidad de Alcalá. (20 de junio de 2017). *Normas Técnicas*. Obtenido de Biblioteca:

http://www3.uah.es/bibliotecaformacion/BPOL/FUENTESDEINFORMACION/normas_tcnicas.html

Universidad de Castilla la Mancha. (22 de Junio de 2017). *Correlaciones con SPSS*. Obtenido de

Escuela Superior de Informática:

https://previa.uclm.es/profesorado/raulmmartin/Estadistica/PracticasSPSS/CORRELACION_CON_SPSS.pdf

Universidad ICESI. (2017). *Balanza Comercial*. Obtenido de Glosario de términos:

<http://www.icesi.edu.co/cienfi/images/stories/pdf/glosario/balanza-comercial.pdf>

Uovirtual.com.mx. (2017). *Balanza comercial y saldo en cuenta corriente*. Obtenido de Lecturas:

<http://www.uovirtual.com.mx/moodle/lecturas/cominge/9.pdf>

Villamar, R. (noviembre de 2017). Encuesta dirigida a Importadores de Vehículos en el Ecuador.

(C. Vergara, Entrevistador)

Wallerstein, I. (1979). *Glosario de términos*. Obtenido de BibliotecaVirtual:

<http://bibliotecavirtual.clacso.org.ar/ar/libros/clacso/crop/glosario/t.pdf>

Yúfera, J. (20 de junio de 2017). *Contingentes arancelarios y contingentes cuantitativos : rebajas y veda en el comercio internacional*. Obtenido de Comercio-Exterior.es: http://www.comercio-externo.es/es/action-articulos.articulos+art-78+cat-10/Articulos+de+comercio+exterior/Aduanas/Contingentes+arancelarios+y+contingentes+cuantitativos+_+rebajas+y+veda+en+el+comercio+internacional.htm