



DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS,
ADMINISTRATIVAS Y DE COMERCIO

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACIÓN
INTERNACIONAL

TRABAJO DE TITULACIÓN, PREVIO LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE INGENIERO EN COMERCIO EXTERIOR Y
NEGOCIACIÓN INTERNACIONAL

TEMA:

“ANÁLISIS DE LA POLÍTICA COMERCIAL A LAS
IMPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ, SUBPARTIDA
ARANCELARIA 8703.23.90.90 DURANTE EL PERIODO 2008-2015,
PROVINCIA DE PICHINCHA”

AUTOR: ALEMÁN PÁEZ RAÚL ORLANDO

DIRECTOR: VINUEZA JENNY

SANGOLQUI 2017



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

CERTIFICACIÓN

Certifico que el trabajo de titulación, “ANÁLISIS DE LA POLÍTICA COMERCIAL A LAS IMPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ, SUBPARTIDA ARANCELARIA 8703.23.90.90 DURANTE EL PERIODO 2008-2015, PROVINCIA DE PICHINCHA” realizado por el señor ***Raúl Orlando Alemán Páez***, ha sido revisado en su totalidad y analizado por el software anti-plagio, el mismo cumple con los requisitos teóricos, científicos, técnicos, metodológicos y legales establecidos por la Universidad de Fuerzas Armadas ESPE, por lo tanto me permito acreditarlo y autorizar al señor ***Raúl Orlando Alemán Páez*** para que lo sustente públicamente.

Sangolqui, 05 de Enero del 2017

Una firma manuscrita en tinta azul sobre una línea horizontal punteada.

ING. VINUEZA JENNY

DIRECTOR



DEPARTAMENTO DE CIENCIAS ECONÓMICAS, ADMINISTRATIVAS Y DE COMERCIO

CARRERA DE COMERCIO EXTERIOR Y NEGOCIACION INTERNACIONAL

Yo, Raúl Orlando Alemán Páez, con cédula de identidad N° 171635372-5, declaro que este trabajo de titulación “ANÁLISIS DE LA POLÍTICA COMERCIAL A LAS IMPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ, SUBPARTIDA ARANCELARIA 8703.23.90.90 DURANTE EL PERIODO 2008-2015, PROVINCIA DE PICHINCHA” ha sido desarrollado considerando los métodos de investigación existentes, así como también se ha respetado los derechos intelectuales de terceros considerándose en las citas bibliográficas.

Consecuentemente declaro que este trabajo es de mi autoría, en virtud de ello me declaro responsable del contenido, veracidad y alcance de la investigación mencionada.

Sangolqui, 05 de Enero del 2017

Una firma manuscrita en tinta azul sobre una línea punteada.

Raúl Orlando Alemán Páez

C.C. 171635372-5



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

Yo, Raúl Orlando Alemán Páez, autorizo a la Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE publicar en la biblioteca Virtual de la institución el presente trabajo de titulación “ANÁLISIS DE LA POLÍTICA COMERCIAL A LAS IMPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ, SUBPARTIDA ARANCELARIA 8703.23.90.90 DURANTE EL PERIODO 2008-2015, PROVINCIA DE PICHINCHA” cuyo contenido, ideas y criterios son de mi autoría y responsabilidad.

Sangolqui, 05 de Enero del 2017

Una firma manuscrita en tinta azul sobre una línea punteada.

Raúl Orlando Alemán Páez

C.C. 171635372-5

DEDICATORIA

Dedico este trabajo y mi carrera entera con mucho cariño a mis padres en especial a mi madre Luisa Páez la mujer más luchadora, trabajadora y emprendedora del mundo, la persona que siempre me apoyo aun cuando yo la decepcione, pero con su ejemplo salimos adelante; a mi familia en especial a mi esposa por ser mi mano derecha con su aliento día a día para poder seguir trabajando; a mi hermana Gisela demostrándole que todo en la vida se lo puede conseguir si se lo propone; a mis queridos sobrinos: Karol y Akcel como ejemplo de superación y modelo a seguir para su futuro.

AGRADECIMIENTO

Al finalizar una de las etapas más importantes en mi vida es justo dar un espacio merecido a las personas que colaboraron de forma oportuna y desinteresada con este proyecto.

Agradecido con mi directora de carrera MSC. Alicia Montero, algunas veces profesora de varias materias y apoyo directo para la realización de dicho tema.

Directora de tesis Ing. Jenny Vinueza, por colaborar con su valioso tiempo y paciencia para realizar el proyecto.

Agradezco a dios por darme las fuerzas, Voluntad y entendimiento para terminar mi carrera.

INDICE

DEDICATORIA	v
AGRADECIMIENTO	vi
INDICE DE TABLAS	xi
ÍNDICE DE FIGURAS.....	xii
RESUMEN.....	xiii
ABSTRACT.....	xiv
KEYWORDS	xiv
- AUTOMOTIVE SECTOR	xiv
- COMMERCIAL POLICY	xiv
- TARIFFS	xiv
-OFFER.....	xiv
- DEMAND.....	xiv
CAPITULO I.....	1
PROBLEMA.....	1
1. Planteamiento del problema.....	1
1.1. Formulación del problema	1
1.2 Antecedentes	1
1.3 Justificación.....	1
1.4 Importancia	1
1.5 Objetivos	2
1.5.1 Objetivo General	2
1.5.2 Objetivos Específicos.....	2

CAPITULO II	3
2 MARCO TEÓRICO	3
2.1 Antecedentes de investigativos	3
2.2 Fundamentación teórica	4
2.2.1 Teoría Desarrollista	4
2.2.2 Modelo Industrialización por Sustitución de Importaciones	6
2.2.3 Agotamiento del modelo	9
2.2.4 Política Comercial	10
2.2.5 El Sector	11
2.3 Fundamentación conceptual	13
2.3.1 Requisitos para Importar vehículos	13
2.3.2 Registro de Importador	14
2.3.3 Licencia de importación	14
2.3.4 Requisitos previos de importación	15
2.3.5 Base imponible	15
2.3.6 Derechos Arancelarios	15
2.3.1 Bases teóricas	18
2.4 Base legal	19
2.5 Sistemas de variables	20
2.5.1 Definición nominal	20
2.5.2 Definición conceptual	20
2.5.3 Definición operacional	21

2.6 Hipótesis.....	22
2.7 Cuadro de operación de las variables.....	22
CAPITULO III.....	23
METODOLOGIA.....	23
3.1 Modalidad de la investigación.....	23
3.2 Tipos de investigación.....	23
3.3 Niveles de investigación.....	23
3.4 Población y Muestra.....	24
3.5 Técnicas de recolección de datos.....	24
3.5.1 Instrumento.....	25
3.5.2 Validez y confiabilidad.....	25
3.6 Técnicas de análisis de datos.....	25
CAPITULO IV.....	26
4 RESULTADOS.....	26
4.1 Análisis de resultados.....	26
4.1.1 Año 2008.....	26
4.1.2 Año 2009.....	26
4.1.3 Año 2010.....	27
4.1.4 Año 2011.....	27
4.1.5 Año 2012.....	29
4.1.6 Año 2013.....	31
4.1.7 Año 2014.....	32

4.1.8 Año 2015	33
4.2 discusión de resultados.....	34
4.2.1 Comportamiento de las importaciones de vehículos período 2008-2015.	34
4.2.2 Principales importadores de autos en el Ecuador.....	40
CAPITULO V	47
PROPUESTA.....	47
Conclusiones	47
Recomendaciones.....	47
Bibliografía	49

INDICE DE TABLAS

TABLA1 (ICE) Impuesto al Consumo Especial.....	17
TABLA2 Variables	22
TABLA 3 Criterios para clasificación arancelaria de vehículos livianos CBU.	35
TABLA 4 Importación anual de vehículos livianos por partida arancelaria.....	36
TABLA 5 Importación anual de vehículos livianos por partida arancelaria	38

ÍNDICE DE FIGURAS

Figura 1 Comportamiento de las importaciones de vehículos livianos CBU en unidades	37
Figura 2 Comportamiento de las importaciones de la subpartida 8702.23.90.90 en el período 2008-2015	38
Figura 3 Análisis de las importaciones más notables.....	39
Figura 4 Participación de importaciones marcas Chevrolet y Hyundai.....	41
Figura 5 Aumento del costo desde el 2008 al 2015	42
Figura 6 Nivel de importaciones de vehículos	43
Figura 7 Importadores afectados.....	43
Figura 8 Poder adquisitivo del consumidor.....	44
Figura 9 Costos de Operación.....	44
Figura 10 Vehículos más afectados.....	45
Figura 11 Incremento de comercialización de vehículos.....	45
Figura 12 Reducción de trabajadores	46
Figura 13 Medidas adoptadas por el COMEX.....	46

RESUMEN

Esta investigación tiene el fin de identificar la Política Comercial que fue implementada por el gobierno Ecuatoriano a partir del año 2008 y afectando a la subpartida arancelaria 8703.23.90.90, relacionada con el mercado de vehículos generando efectos en la importación, oferta, demanda de automóviles; basado en dos parámetros fundamentales que afectan nuestro análisis se estudia : el aumento del recaudo tributario que considera variación arancelaria a la población económicamente activa, al tener la necesidad de adquirir un vehículo nuevo, el consumidor final de clase media baja asume una serie de impuestos que deben ser fijados al sector medio y medio alto, realizando el análisis de importación hasta el motor 2.000cc, las nuevas tarifas de los impuestos a los consumos especiales (ICE) fue una representación rápida y segura de ampliar la recaudación tributaria; esta investigación señala las decisiones de la política comercial, sus instrumentos, los efectos en el ingreso de las importaciones, la afectación al consumidor ayudados con la valoración de la información disponible con el análisis de las variables relacionadas se comprueba los cambios realizados en el sector y el impacto positivo o negativo importante en los años 2008-2015, además si las medidas realizaron un incremento de la producción nacional por parte de ensambladoras, como encarecieron el precio de vehículos e aumentaron el nivel del endeudamiento del consumidor final.

PALABRAS CLAVES

- **SECTOR AUTOMOTRIZ**
- **POLÍTICA COMERCIAL**
- **ARANCELES**
- **OFERTA**
- **DEMANDA**

ABSTRACT

This research has the purpose of identifying the Commercial Policy that was implemented by the Ecuadorian government as of 2008 and affecting tariff subheading 8703.23.90.90, related to the vehicle market generating effects on the import, supply and demand of automobiles; Based on two fundamental parameters that affect our analysis is studied: the increase of the tax collection that considers tariff variation to the economically active population, having the need to acquire a new vehicle, the lower end middle class consumer assumes a series of taxes that Should be fixed to the medium and medium high sector, performing the import analysis up to the 2,000cc engine, the new rates of excise tax (ICE) was a fast and secure representation to extend tax collection; This research indicates the decisions of the commercial policy, its instruments, the effects on the income of the imports, the affectation to the consumer helped with the valuation of the available information with the analysis of the related variables, it is verified the changes made in the sector and The important positive or negative impact in the years 2008-2015, in addition if the measures realized an increase of the national production by assemblers, as they increased the price of vehicles and increased the level of the indebtedness of the final consumer.

KEYWORDS

- AUTOMOTIVE SECTOR

- COMMERCIAL POLICY

- TARIFFS

-OFFER

- DEMAND

CAPITULO I PROBLEMA

1. Planteamiento del problema

El aumento de las importaciones ha provocado un déficit en la Balanza Comercial del Ecuador, esto afecta directamente para que el estado tome medidas que restrinjan las importaciones y de esta manera evitar salida de capitales, un afectado por las medidas Arancelarias es el sector automotriz y su repercusión en el consumidor final.

1.1. Formulación del problema

¿El impacto de la política comercial afectará al sector automotriz subpartida arancelaria 8703.23.90.90 durante el periodo 2008-2015?

1.2 Antecedentes

Esta investigación se realiza en la ciudad de Quito, provincia de pichincha a raíz de la generación de una política arancelaria en el sector automotriz el mismo que genera efectos negativos en el sector desde la limitación de sus cupos de importación hasta llegar a la falta de demanda en los últimos años.

1.3 Justificación

La implementación de la Política comercial desequilibra el sector automotriz con el alza de impuestos arancelarios que afectaron al consumidor final y provocaron disminución las importaciones.

1.4 Importancia

Analizar los efectos y repercusiones que generó esta política comercial en el sector automotriz verificando las partes afectadas

1.5 Objetivos

1.5.1 Objetivo General

Analizar la Política comercial afectada en las importaciones del sector automotriz, sub partida 8703.23.90.90 periodo 2008-2015, Provincia de Pichincha.

1.5.2 Objetivos Específicos

- Analizar el marco institucional y regulatorio de la Política comercial implementada por el gobierno.
- Indagar las Incidencia de las importaciones en el sector automotriz durante el periodo 2008-2015.
- Examinar la afectación al consumidor final y la industria automotriz en la partida arancelaria 8703.23.90.90.

CAPITULO II

2 MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes de investigativos

La Política Comercial del Ecuador está presidida por Consejo de Comercio Exterior e Inversiones (COMEX), la función principal es *establecer las políticas de comercio exterior de bienes, servicios y manufacturas*; El sector automotriz se ve afectada a raíz del año 2008 mediante la mediada implantada por el gobierno llamada política comercial y escogiendo sus instrumentos como medida de aportación al mismo (Steinberg, 2006), una de las medidas más relevantes es impuesto a los consumos especiales (ICE) afectando a la sub partida arancelaria 8703.23.90.90 en el caso de investigación y controlada por la ley Orgánica de Régimen tributario interno (LORTI).

Generando “prácticas comerciales restrictivas” (Abardía, 2010)(p.3), dentro de la política comercial continua el incremento en los niveles de precios; Dado que el nivel de precios es una variable monetaria, la política monetaria puede afectarle, para la facilitación del diagnostico al analizar la información se obtiene datos estadísticos sobre el desempeño económico del sector automotriz y otros como el sector manufacturero, comercio interno, índice del nivel de actividad económica, índice del volumen industrial, índice de empleo, etc.

Demuestra que estos datos destacan el dinamismo que representa el sector automotriz dentro de la economía nacional y determinar cuál es el sector que tienen mayor porcentaje, y de esta manera dicha información será tomada con el análisis en el tema a investigar como un desarrollo que representan estos sectores hasta la actualidad dentro del sector automotriz.

Regulado y controlado por asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, (AEADE, AEADE, 2012) aportando con ajuste de información y balances, se

permite a la información tener estudios de aspectos comerciales y tributarios en importaciones en el sector, analizando afectaciones anuales de precios e impacto en el consumidor final.

2.2 Fundamentación teórica

2.2.1 Teoría Desarrollista

Según De la Cruz Prego (2013), el surgimiento de la teoría del Estado desarrollista nace como explicación al crecimiento acelerado de los países del noreste asiático en la segunda mitad del siglo XX. Naciones como Taiwán, Corea del Sur, Hong Kong, y Singapur dieron a conocer asombrosos incrementos de las tasas de crecimiento económico y producción.

La transformación industrial que vivieron los países asiáticos fue impulsada por los "dragones asiáticos" como los denomina Castells (1991). El mismo autor explica el logro de este crecimiento gracias al intervencionismo del estado.

En esta teoría se destacan importantes aportes al desarrollo económicos, especialmente en la institucionalidad pública, pues se mejoró la autonomía y calidad burocrática, la estructura pública apoyó e incentivó a la industria, haciendo que el desempeño del sector privado sea más competitivo y ofrezca productos de calidad. El principal logro de la teoría desarrollista del Estado, según lo destaca De la Cruz Prego (2013), fue darle valor a la contribución del sector público al éxito económico de los asiáticos. (De la Cruz Prego, 2013). Este concepto del "Estado Desarrollista" trató de identificar nuevos estados que puedan encajar dentro de su marco analítico, tomando como "modelos Ideales" a los estados asiáticos.

Hasta el momento este concepto de estado desarrollista ha ido declinando, es en 1997, que según Wade (1998) el auge del Estado Desarrollista decae, esto como consecuencia de la fuerte crisis financiera que colapsó tanto los mercados asiáticos como los mundiales. Existen dos interpretaciones sobre las causas de este colapso,

por una parte, los enfoques neoliberales centraban su explicación en la corrupción del sistema político: las grandes empresas y el gobierno, mientras que los institucionalistas centraron su enfoque en los grandes desequilibrios financieros (Wade, 1998). Para Cummings (1999), el desmayo financiero masivo y la reforma del Estado fue lo que puso punto a la creciente trayectoria del Estado Desarrollista Asiático.

En el caso de América Latina, fue recién a partir del siglo XX, que la idea de desarrollo toma fuerza. Este modelo de mercado regulado por la intervención estatal, busca una conversión de la estructura productiva agroexportadora que era la principal actividad económica de los países de la región.

En nuestro país la Teoría del Estado Desarrollista según (Paz y Miño, 2009) encontró lo siguiente:

“Durante el siglo XIX el Estado no influyó en la economía. Se creía en las leyes normales del mercado y en la libre empresa privada. En Ecuador, no existía posibilidad para derrumbar los intereses del dominio oligárquico-terrateniente. Además, las finanzas públicas eran raquílicas. Los gobiernos y los recursos del estado dependían de los éxitos del sector agro exportación, los créditos bancarios, etc. Nunca hubo impuesto sobre las rentas. Los gastos se consumían en salarios y sueldos para el ejército y la burocracia. Quedaba muy escaso para alguna obra pública. Casi nada para educación y salud”.

La mayor parte del siglo XIX el Ecuador permaneció atrasado y pobre. Ya que la economía “libre” tuvo un trasfondo: el poder oligárquico-terrateniente. Solo la Revolución Juliana (1925) instaló los primeros roles del Estado en su economía y la preocupación estatal sobre la clase trabajadoras del país. Pero el “desarrollismo”, con activo papel del Estado encima de la producción y el crecimiento, despegó precisamente en los años sesenta y se logró afianzar en los setenta, gracias al petróleo y las mejoras en el área agraria y la promoción industrial.

A lo largo de la historia ecuatoriana nos ha mostrado que con la intervención del Estado ha sido fundamental inclusive para fomentar el crecimiento y el engrandecimiento del empresariado privado. Y de igual forma para fomentar el mejoramiento de las situaciones de vida y trabajo, pues el empresario ecuatoriano en muchos de los casos ha sido muy reaccionario al momento de promover reformas laborales y sociales, a pesar de cualquier particularidad.

En los años ochenta y noventa, el triunfo de las tesis sobre el retiro del Estado y el “neoliberalismo” produjeron resultados contradictorios. Por una parte el, crecimiento, modernización y consumismo, existía dependencia del capital financiero transnacional. Pero a su vez su pérdida de soberanía, y en mucho otros, de dignidad nacional, a efecto del encadenamiento de gobiernos estancados por la deuda externa y el “aperturismo” reinante.

En el caso latinoamericano, existen varios autores que sostienen que el triunfo de los "dragones asiáticos" fue posible también gracias al impulso de varias reformas agrarias (Kay, 2002). En latinoamericana no ocurrió lo mismo, pues se conservaron las legislaciones del sector agrario. Con esto se pensó en el hundimiento de los terratenientes, lo que se limitó significativamente la capacidad de presión de los agricultores, uno de los principales cuellos de botella para ascender en procesos de industrialización, como sí aconteció en el caso de América Latina.

2.2.2 Modelo Industrialización por Sustitución de Importaciones

Para comprender el cambio en el contexto del modelo económico en el Ecuador, es necesario hablar de la industrialización sustitutiva de importaciones o modelo ISI. El término industrialización por sustitución de importaciones, hace referencia a una estrategia o modelo económico admitido en el territorio

latinoamericano-especialmente en las décadas de los 30 y 80¹ y en otros países en vías de desarrollo después de la segunda guerra mundial.

Si bien existen varios debates académicos sobre el origen del modelo ISI, la mayoría concuerda en que tiene su origen en la corriente del pensamiento estructuralista o desarrollista y a la teoría de la dependencia. Estas dos corrientes de pensamiento infieren en que los países pobres son explotados por países ricos, y que esta relación de poder es perjudicial en el entorno de las relaciones económicas internacionales para los países de menor desarrollo relativo.

Durante la etapa de transición del modelo liberal al modelo ISI, la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), la institución que más impulso este modelo de industrialización, trabajando directamente con los gobiernos de Latinoamérica divulgando su aplicación. Esta estrategia de crecimiento suponía la aplicación de políticas proteccionistas de la nueva actividad industrial interna, puesto que de lo contrario la competitividad de los países industriales la arrasaría. La CEPAL sostenía que, para que el proceso industrial fuera posible, era competencia de una fuerte intervención del Estado en la orientación y regulación de la economía, pero no podía estar confiada exclusivamente a las fuerzas del mercado.

El proceso industrial en los países en vías de desarrollo comenzó por sustitución importaciones, o sea por elaborar localmente lo que antes traían del exterior. Durante este proceso también se realizó una priorización de las industrias que estaban listas para desarrollarse localmente y se las protegió rigurosamente. Los primeros pilares de este modelo pueden resumirse en:

- La aplicación de subsidios
- producción de bienes sustitutos

¹ Este modelo económico es característico del período posterior a la crisis de los 30, hasta la primera mitad de los 70. Tuvo gran auge con los gobiernos populistas (1940-1950) y desarrollistas (1960) latinoamericanos.

- restricción a las importaciones.
- Política monetaria: tipo cambiario elevado.
- Intervencionismo de mercado
- financiación solamente para sectores claves (los que eran compatibles con el modelo)

Algunos de los logros positivos como negativos de la práctica de este modelo para (Rivera, 2010) en varios países latinoamericanos fueron:

Consecuencias positivas:

- La creación de un Estado de comodidad y respaldo de protección al trabajador.
- Incremento del empleo local.
- Disminución en cuanto a la dependencia de los mercados externo.
- Progreso de los términos de intercambio comercial.
- Nacimiento de sectores industriales nacionales, especialmente la pequeña y mediana industria.
- Aumento de la mano de obra especializada.
- Madurez del sector de prestaciones, que llegó a proporciones semejantes a la de los países desarrollados económicamente avanzados.

Consecuencias negativas

- Altos precios de recursos manufacturados e inflación.
- Deuda externa
- Saldos comerciales negativos.
- Mala administración de asignación de bienes.
- Las exportaciones en su mayoría se mantenían siendo de bienes primarios los cuales continuaban sujetos al desperfecto de los términos de intercambio.

- Carencia de protagonismo nacional para hacer innovación tecnológica para así dinamizar el sector industrial, provocando alta dependencia de la inversión de empresas extranjeras.
- Formación de monopolios de empresas beneficiarias de subsidios.
- El sector industrial no se interesó por apropiarse de mercados externos, por lo que destinaba su producción al dispendio interno y de esta forma requería de una producción primaria para obtener las divisas para comprar bienes de capital; desarrollando un vínculo de relación que el propio modelo pretendía eludir.

2.2.3 Agotamiento del modelo

La aplicación del modelo de Estado de Desarrollo en varios países como Brasil o Argentina, evidenció problemas de administraciones inflacionarias y desequilibrio externo. Al contrario de lo que se había pensado, este modelo para poder expandirse necesitaba innegablemente la importación de bienes de capital, lo que causó malestar en el sector exportador (Ochoa, 2015)

El fundamental problema con las industrias que iniciaron con este modelo, según lo evidencia Pavón (2006) fue que no pudieron afrontar sus gastos en el mediano plazo, pues dependían del ingreso de divisas y no eran capaces de generarlas. Ante esto el Estado optó por la toma de medidas compensatorias y se convirtió en protector de las nuevas industrias. Todas las industrias que surgieron con el modelo no lograron afrontar sus gastos a mediano plazo, se convirtieron en manufactureras que dependía de las divisas, pero no las generaban. El gobierno se hizo protector de las nuevas industrias a través de los subsidios producidos, cosechando divisas vía endeudamiento externo. En estas condiciones el modelo de sustitución de importaciones se hunde terminantemente, la producción doméstica del país pierde competitividad, provocando un déficit de la balanza comercial, el producto interno bruto decae y los niveles de pobreza aumentan.

2.2.4 Política Comercial

“Conjunto de pautas o reglas que un país adopta ante el comercio exterior; para que una nación establezca una política de comercio con otra, debe tomar en cuenta que la decisión se verá influenciada por factores de tipo económico, histórico, sociológico y político” (Estruch Fuster, 2011).

Entre las diferentes maneras en las que el estado puede participar en la economía es sin duda la política comercial, aquella es la que busca regular las relaciones comerciales de del país con el resto de países del mundo. La economía política del actual gobierno ecuatoriano, está encabezado por una fuerte lucha contra el sector privado y los clásicos grupos de poder, quienes gobernaban los periodos de neoliberalismo en el país para ellos se han aplicado un conjunto de medidas restrictivas tanto internas como externas pese esto signifique un debilitamiento en el poder del Estado, dejando como resultado una institucionalidad pública con márgenes limitados de intervención y un marco legal proyectado para amparar el statu quo de desangramiento de lo público en provecho de los grupos de poder.

El gobierno de Rafael Correa ha planteado la necesidad de alejarnos del Tratado de Libre Comercio – TLC para así lograr protección de industrias nacionales a través del uso de impuestos arancelarios. El objetivo de esto según el Presidente Correa es garantizar el empleo entre los ecuatorianos, si se defiende las industrias en las que podríamos tener ventaja comparativa en un futuro y que el mercado no es lo suficientemente capaz de producir, lograremos resultados de esta política. Pero si protegemos las industrias en las que jamás alcanzaríamos una ventaja y estaríamos produciendo en sectores donde no somos comparativamente destacados frente a otros, situación por demás decir ineficiente Por esta razón tampoco es conveniente sostener los medios de protección de manera indefinida, estos deberían tener un fin específico y un tiempo de duración definido.

2.2.4.1 Los ejes de la política económica

La política económica del actual gobierno ecuatoriano está basada en la consecución de cinco objetivos. El primero de ellos enfocado en la sustentabilidad de la producción, potenciando la economía familiar, y proyectos de las micro, pequeñas y medianas empresas. El segundo orientado en la consecución de empleo digno, el tercero relacionado con posicionar estratégicamente al país dentro de los distintos procesos de integración regional; cuarto, redistribuir la riqueza y el ingreso y de esta manera alcanzar una inclusión económica y productiva, quinto, generar confianza en la población con las políticas adoptadas por el gobierno a través de la cohesión social, la participación ciudadana y la transparencia. (Estrella, 2007)

Con relación a las políticas adoptadas por el gobierno en el sector automotriz, el principal motivo para la aplicación de las mismas fue afrontar el déficit de balanza de comercial ecuatoriano. Por tal motivo, a finales del 2008, se notifica oficialmente la aplicación de varias medidas de regulación-especialmente de las importaciones-para compensar el déficit de la balanza comercial.

En el desarrollo del capítulo V se presenta una recopilación de las diferentes resoluciones emitidas por el COMEX relacionadas a la aplicación de medidas tanto restrictivas como impositivas para las importaciones de vehículos.

2.2.5 El Sector

El sector automotriz conserva una significativa intervención en la economía del país, generado por los grandes ingresos que se crea en las actividades económicas directas e indirectas que se relacionan con el mismo.

En recaudación de impuestos se estima que son alrededor de USD 400 millones que el estado percibe en cuanto a ingresos fiscales, por otro lado se debe acentuar la participación del sector en la generación de empleo en las diferentes

partes de su matriz productiva, con el ensamble, distribución y venta. (AEADE, 2012)

Cabe marcar que la industria automotriz ha impulsado a otras fábricas del sector productivo del país, ejemplo la siderúrgica, metalúrgica, metalmecánica, minera, petroquímica, del plástico, vidrio y electricidad, manufactureras claves para el ensamblaje de los vehículos. De este manera, el sector automotriz junta a diferentes actores, tanto para las firmas autopartistas que son proveedoras de partes y piezas; Para las ensambladoras que son las que imponen los estándares productivos de la cadena y los concesionarios puntos de venta de vehículos.

2.2.5.1 Las empresas automotrices.

El sector automotor es uno de los más amplio en el país debido a que no se producen vehículos y además de un bajo nivel de ensambladoras existentes hoy en día, el sector lo comprenden las empresas importadoras tanto de vehículos armados CBU, como de vehículos desarmados CKD, las empresas que comercializan vehículos importados y las empresas que los ensamblan, en nuestro país las marcas de vehículos livianos más vendidos son de la marca Chevrolet y Hyundai, quienes cuentan con puntos de distribución en todas las ciudades del país, desde la entrada en vigencia de las licencias de importación existen 39 importadores de vehículos livianos autorizados que cuentan con un cupo asignado, de estas empresas se derivan varios concesionarios de las marcas las cuales se comercializan en nuestro país. Existen 4 ensambladoras locales de los vehículos de las marcas Chevrolet, Kia, Mazda y Great Wall, cabe mencionar que la empresa Maresa, paro el ensamblaje de vehículos a inicios de este año precisamente por el revés económico del sector que también ha obligado a prescindir de producto y personal en las distintas cadenas tanto productoras como de distribución.

Según el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) el COMEX es responsable de establecer políticas y lineamientos que

permitan aumentar las exportaciones ecuatorianas, así como también definir los acuerdos comerciales que sean más convenientes. Dentro de sus responsabilidades también está la toma de decisiones en cuanto al otorgamiento de preferencias arancelarias y no arancelarias. Es el encargado de establecer normas o requisitos previos tanto para las importaciones como para las exportaciones (COPCI, 2010)

El sector automotriz ecuatoriano con relación a las medidas de importación de vehículos ha sufrido reiteradas modificaciones. La mayoría de estas políticas son de carácter restrictivo. El actual gobierno justifica la adopción de estas medidas con la necesidad de proteger la industria, la salida de divisas, equilibrar la balanza comercial, preservar el medio ambiente y colaborar con la descongestión vehicular.

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

2.3 Fundamentación conceptual

2.3.1 Requisitos para Importar vehículos

La resolución N° 51 del COMEX en su artículo 1 literal a) manifiesta que es permitida la importación de vehículos siempre y cuando estos sean nuevos y su año corresponda al mismo año de importación. Para verificar el año y modelo del automóvil se lo hará a través del Número de Identificación del Vehículo o VIN. El VIN es una combinación de diecisiete dígitos, los cuales son asignados por el fabricante del automotor. Su finalidad es poder identificar al vehículo. El VIN consta de tres secciones:

- a) Identificación mundial del fabricante son tres dígitos correspondientes al país de fabricación.
- b) descriptora del vehículo: son seis dígitos alfanuméricos que sirven para identificar características generales del vehículo
- c) indicadora del vehículo: ocho caracteres alfanuméricos, obligatoriamente los cuatro últimos son números. Señalan el año y planta de fabricación.

Caracteres:

Pueden usarse números arábigos y letras latinas mayúsculas a excepción de las letras I, O y Q.

Adicional para importar vehículos se debe cumplir con lo siguiente:

2.3.2 Registro de Importador

Para obtener el registro de Importador es necesario registrarse electrónicamente en el SENA, en su página web www.ecuapass.com.ec, con los siguientes requisitos:

- obtener el Registro Único de Contribuyentes (RUC).
- tramitar la firma electrónica o TOKEN, este dispositivo pueden obtenerlo a través del Banco Central o de una institución privada llamada SECURITY DATA.
- tener al día las obligaciones tributarias.

El registro de importador se lo puede obtener como una persona natural o jurídica.

2.3.3 Licencia de importación

Para obtener una licencia de importación se debe enviar la solicitud en el formulario publicado en el anexo 2 de la Resolución 17 del Comex y presentar la solicitud ante la Sub secretaría de Comercio e Inversiones del Ministerio de

Industrias y Productividad, luego de que la solicitud sea aprobada se contara con un cupo de importación asignado.

(Resolución N° 17 del Comex)

2.3.4 Requisitos previos de importación

- El modelo de vehículo debe tener norma INEN
- Registrar los modelos a importar en el SRI
- Registrar las partidas de los modelos de vehículos a importar en el MIPRO

Excepciones

Los vehículos de importación que cuentan con excepción de algunos requisitos de importación son los que serán destinados al uso diplomático, plan renova, y vehículos importados como menaje de casa, para estos últimos se debe recordar que el vehículo puede ser de antigüedad de 4 años (año modelo) incluido el de la importación y con un valor de hasta \$20.000 cuando era nuevo. Resolución No. SENAE-DGN-2013-0030-RE del 23 de Enero 2013. Segundo Suplemento Registro Oficial No. 882

2.3.5 Base imponible

Según lo establecido por el COPCI, en su libro V, la base imponible para el cálculo de los derechos arancelarios es el valor en aduana de las mercancías importadas. Este valor será calculado sobre el valor CIF en el caso de las importaciones y FOB en el caso de las exportaciones. En el caso de que los valores estén en una moneda extranjera, serán convertidos a la moneda de uso legal, al tipo de cambio vigente a la fecha de declaración aduanera. (Registro Oficial, 2010).

2.3.6 Derechos Arancelarios

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

2.3.6.1 Derechos Arancelarios Ad-valorem

Valores porcentuales que se aplican sobre la base imponible.

2.3.6.2 Derechos Arancelarios Específicos

Son recargos fijos. Estos se aplican dependiendo el caso de la mercadería al peso, dimensión, unidad física, etc.

2.3.6.3 Derechos Arancelarios Mixtos

Son derechos que pueden ser porcentuales o fijos y se aplican conjuntamente. (Registro Oficial, Reglamento Código Orgánico de la Producción Art. 2, 2011)

2.3.6.4 Impuesto a los Consumos Especiales (ICE)

El ICE, se aplicara los bienes y servicios, en el caso de la importación de vehículos se calcula de la siguiente manera:

TABLA 1
(ICE) Impuesto al Consumo Especial

DESCRIPCIÓN	PORCENTAJE ICE
Vehículos motorizados con peso bruto es menor a 3,5 toneladas , camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate con precio de venta al público se encuentre entre los 30.000 y 40.000 dólares	15%
Vehículos motorizados, cuyo Precio de venta al público sea mayor a los 60.000 dólares	35%
Vehículos motorizados con precio de venta al público de hasta de 20.000 dólares	5%
Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate cuyo Precio de venta al público se encuentre entre 20.000 y 30.000 dólares	10%
Vehículos motorizados, cuyo Precio de venta al público se encuentre entre 40.000 y 50.000 dólares	20%
Vehículos motorizados, cuyo Precio de venta al público se encuentre entre 50.000 y 60.000	25%

Fuente: (*Servicio de Rentas Internas, 2010*)

2.3.6.5 Vehículos Armados CBU (Complete Built Up)

Expresión utilizada dentro del sector automotriz para indicar que el vehículo se encuentra totalmente armado.

2.3.6.6 Vehículos CKD (Completely Knocked Down)

Expresión que sirve para indicar varias piezas que sirven para armar el vehículo.

2.3.6.7 Vehículo Liviano de pasajeros.

Vehículos de hasta 5 pasajeros que son destinados al transporte de personas. Son aquellos vehículos tipo sedán, compactos, SUVs.

2.3.6.8 Vehículo Mediano de Pasajeros

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

2.3.6.9 Vehículo Pesado de Pasajeros.

Vehículos de hasta 12 pasajeros destinados al transporte de personas. Ejemplo camionetas tipo van.

2.3.1 Bases teóricas

Las bases teóricas sobre las cuales se basa esta investigación “Análisis de la política comercial a las importaciones del sector automotriz, subpartida arancelaria 8703.23.90.90 durante el periodo 2008-2015, provincia de pichincha” están directamente relacionadas con el Plan Nacional del Buen Vivir que ha implementado el gobierno ecuatoriano a partir del año 2007. Las políticas comerciales aplicadas por el gobierno ecuatoriana obedecen sin duda alguna al antes denominado modelo de desarrollo.

De esta manera, el presente estudio se encuentra vinculado a varias teorías como son la Teoría del Estado Desarrollista, que justifica el intervencionismo del estado sobre la industria nacional, el modelo de sustitución de importaciones que sugiere la adopción de medidas restrictivas a los productos importados con la finalidad de incentivar el consumo nacional y desarrollar una industria interna más tecnificada, entre otras que se relacionan con el proyecto planteado.

Iniciando con el Buen Vivir, este concepto es reconstituido con base en las cosmovisiones de los pueblos indígenas tomando como eje fundamental de este concepto al ser humano y a la naturaleza. Es así que el Buen Vivir se presenta como un modo de vida distinto, donde el tema medioambiental es primordial para lograr la supervivencia del hombre. Acosta (2012, 68), afirma que este nuevo concepto se presenta como una “alternativa al desarrollo”, más no como un “desarrollo alternativo”.

2.4 Base legal

La Política Comercial del Ecuador está normada la Constitución del Ecuador (2008) y por el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) aprobado en el año 2010.

En la actualidad el órgano competente para adoptar y emitir resoluciones relacionadas con la aplicación de nuevas políticas comerciales es el Comité de Comercio Exterior (COMEX) que está conformado por funcionarios de:

- ✓ Ministerio de Comercio Exterior (presidente)
- ✓ Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca;
- ✓ Ministerio de Industrias y Productividad;
- ✓ Ministerio de Economía y Finanzas;
- ✓ Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo (Reglamento del Funcionamiento del Comex, 2014)

Adicionalmente, formaran parte del COMEX, el Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad; el Ministerio Coordinador de la Política Económica; la SENA y, las otras instituciones que el Presidente de la República así lo considere (Ibid, 2014).

El COMEX tiene competencia sobre:

- ✓ Política Arancelaria Definir políticas de producción nacional que garanticen una mayor competitividad de los diferentes sectores productivos.
- ✓ Negociaciones internacionales.
- ✓ Políticas vinculadas con el desarrollo de regímenes especiales de importación o exportación
- ✓ Medidas para contrarrestar el comercio desleal.
- ✓ Aprobar el plan de promoción de exportaciones (Reglamento del Funcionamiento del Comex, 2014)

2.5 Sistemas de variables

PROBLEMA: Política comercial a las importaciones del sector automotriz

Variable dependiente: importaciones del sector automotriz, empresas importadoras del sector automotriz

Variable independiente: políticas comerciales

2.5.1 Definición nominal

POLITICA COMERCIAL

Análisis documental

VOLUMEN DE IMPORTACIONES

Análisis documental

EMPRESAS IMPORTADORAS

Aplicación de encuestas

2.5.2 Definición conceptual

POLITICA COMERCIAL:

Se la define como el conjunto de mecanismos que utiliza un Estado para manejar adecuadamente sus relaciones exteriores con el resto del mundo. Está vinculada con el comercio exterior y uno de sus principales objetivos es encontrar nuevos mercados internacionales con los cuales pueda negociar nuevos acuerdos de comercio, asistencia técnica, entre otros. (ZONA ECONOMICA, 2016).

Objetivos principales:

- ✓ Reducir los costos nacionales de producción.
- ✓ Aportar al desarrollo.
- ✓ Modernizar el aparato productivo.
- ✓ Cambiar al país en un lugar atractivo para producir.
- ✓ Diversificar la oferta.
- ✓ Ampliar los mercados de exportación (Ibid, 2016)

VOLUMEN DE IMPORTACIONES: se refiere a la cantidad de bienes provenientes de otros países que ingresan al territorio ecuatoriano, en este caso entiéndase por bienes a los vehículos que se encuentran dentro de la partida 8703.23.90.90

2.5.3 Definición operacional

Para poder calcular el impacto que han tenido las políticas comerciales aplicadas en el sector automotriz, se analizará información relacionada a la importación de la partida arancelaria 8703.23.90.90. Esta información se obtendrá directamente de los datos estadísticos proporcionados por el Banco Central del Ecuador, que es el organismo encargado del registro de las importaciones. Adicional se analizarán cuáles fueron las consecuencias de estas medidas sobre las principales empresas comercializadoras de vehículos, para obtener esta información se recurrirá a la aplicación de encuestas.

2.6 Hipótesis

La implementación de la política comercial impacto al gobierno central.

Las importaciones en sector automotriz disminuyeron durante el año 2008-2015

La sub partida arancelaria 8703.23.90.90 genero afectación en el consumidor final y la industria automotriz.

2.7 Cuadro de operación de las variables

TABLA 2
Variables

Independientes	Dependientes	Dependientes
Política Comercial	Importaciones	sector automotriz

CAPITULO III METODOLOGIA

3.1 Modalidad de la investigación

La presente investigación es de tipo descriptivo, se analiza la evolución de las reformas adoptadas a nivel arancelario por el actual el gobierno ecuatoriano durante el período 2008-2015, y causal, su incidencia en el sector automotriz de componentes registrados en la partida 8703.23.90.90.

3.2 Tipos de investigación

La metodología que se utilizara para el proceso del presente trabajo investigativo será el inductivo, pues mediante una cuidadosa revisión de las reformas a las Política Comerciales en el sector automotriz y las importaciones realizadas por este sector durante el período 2008-2015 evidenciar su evolución y se procederá a registrar los principales acontecimiento, modificaciones que han sufrido estas reformas. Se clasificarán los datos obtenidos y en base a la interpretación y análisis de estos datos se pretende evidenciar las repercusiones o beneficios para el sector tras la adopción de estas medidas.

3.3 Niveles de investigación

1) Calificación y tabulación de los datos.

Tabulación con información, incluyendo tablas de resumen y resultados.

2) Análisis e integración de los datos.

Se relacionará y se compararán los contenidos documentales obtenidos e integrarlos en forma holística.

Los procesos utilizados para efectuar la tabulación, análisis con interpretación de datos receptados, serán generados a través de la herramienta tecnológica (EXCELL).

Se presentarán tablas, gráficas y figuras con sus respectivos análisis y explicaciones.

3.4 Población y Muestra

Para determinar el número de importadores a encuestar aplicaremos un método de muestreo. En la presente investigación se ha aplicado el muestreo aleatorio simple. La fórmula para el cálculo del tamaño de la muestra es el siguiente:

$$n = \frac{N * Z^2 * P * Q}{D^2 * N - 1 + Z^2 P * Q}$$

Dónde:

- N= total de la población
- Z= nivel confianza (95%=1,96)
- P= proporción esperada
- Q= (1-p)
- D= precisión (5%)

Reemplazando la fórmula para el caso de los vehículos se obtiene:

$$N = 41$$

$$\sigma = 0.5$$

$$Z = 1.92$$

$$e = 0.05$$

Si se reemplaza estos valores en la fórmula obtenemos el valor de n, es decir el número de encuestas a aplicar 36.

3.5 Técnicas de recolección de datos

La información a recolectarse será de carácter cualitativo, se recolectará información referente a la normativa para la importación de vehículos en el Ecuador, la legislación vigente para la misma, y las diferentes medidas arancelarias adoptadas durante el período 2008-2015. También se incluirá información de tipo cuantitativo, pues es necesario incluir datos sobre la evolución de las importaciones de vehículos bajo la partida arancelaria 8703.23.90.90 en el período mencionado anteriormente.

Se ordena, clasificarán y comprara los datos obtenidos para realizar una síntesis de los mismos, analizar su incidencia; tabulando los datos obtenidos se elaboran gráficos para evidenciar el crecimiento o decrecimiento del sector automotriz.

3.5.1 Instrumento

El instrumento para la recolección de información será la encuesta generada a los importadores del sector automotriz.

3.5.2 Validez y confiabilidad

El nivel de confiabilidad del instrumento de recolección de datos se constatará en las encuestas firmadas por los representantes de las empresas.

3.6 Técnicas de análisis de datos

Mediante la realización de encuestas a las principales empresas autorizadas para la importación de vehículos se obtendrán datos que permitan establecer un punto de injerencia entre las Política Comercial adoptadas y la evolución del sector automotriz en el Ecuador.

Los datos estadísticos oficiales de importaciones, exportaciones, normas reglamentos serán obtenidos de las páginas web de las diferentes instituciones estatales encargadas de su registro.

CAPITULO IV

4 RESULTADOS

4.1 Análisis de resultados

A continuación medidas tomadas por el COMEX durante los años 2008-2015, para poder realizar un análisis del comportamiento de las importaciones de los vehículos livianos durante el mismo período.

4.1.1 Año 2008

El año 2008, es un año complicado para el sector automotriz, es en este año donde inician varias modificaciones que influyen sobre las importaciones de los vehículos. Es a inicios del mes de Enero que se aplica un nuevo impuesto al capital-Impuesto a la Salida de Divisas (ISD) del 0,5%-, que afecta directamente sobre las importaciones de vehículos. Posteriormente en agosto se aplica una nueva tabla de ICE con incrementos del 5% en función al P.V.P (escala del 5% al 35%), y finalmente en diciembre de 2008 se incrementa el ISD al 1%. (AEADE, 2008)

4.1.2 Año 2009

Mediante Resolución No. 466, con fecha 22 de Enero del 2009, el COMEXI adoptó la salvaguardia por balanza de pagos, para varios productos, dentro de los cuales se incluía a las llantas y vehículos. Con esta medida, se pretendía compensar la balanza de pagos, mediante la disminución de la salida de divisas, pues estaba orientada a bajar las importaciones en aproximadamente 1.400 millones. Esta salvaguardia estableció cupos para ciertos productos importados-dentro de ellos los vehículos-que fueron firmados de manera voluntaria. Ante la adopción de esta medida, el sector automotriz, propuso de manera voluntaria, disminuir las importaciones hasta en un 30% de su valor FOB con relación a las importaciones registradas en el 2008, excluyendo de este acuerdo a los repuestos, llantas y lubricantes.

Es importante mencionar que como consecuencia a la medida de salvaguardia adoptada por el gobierno ecuatoriano, quedaron suspendidas las preferencias arancelarias de los convenios comerciales firmados entre Ecuador y la Comunidad Andina de Naciones, Aladi y Mercosur. El efecto directo para el sector automotor por esta salvaguardia, fue que aquellos ítems de las subpartidas del sector automotriz que ingresaban libres de aranceles o poseían un arancel reducido, producto de los acuerdos comerciales, tuvieron que entrar a nuestro país pagando el máximo de arancel nacional (35% para los vehículos livianos y 10% para vehículos comerciales) (Cuvi, 2013).

En el mes de junio, se modifica la prohibición cuantitativa por un recargo arancelario del 12%. En julio, Se aplica salvaguardia cambiaria para vehículos provenientes de Colombia, y finalmente en diciembre de 2009 se incrementa el ISD al 2%. (AEADE, Anuario, 2009)

4.1.3 Año 2010

En julio de este año, se grava con arancel la importación de vehículos híbridos. El arancel aumenta en rangos de 5% en función del cilindraje. Meses más tarde, en octubre, se modifica arancel de vehículos híbridos. El pago 5% pasa a 10%, los de 10% a 20%, el de 20% a 35%. En diciembre de este año, hubo un Incremento arancelario en 5 puntos porcentuales para vehículos armados (CBU's) de hasta 1900cc (AEADE, Anuario, 2010)

4.1.4 Año 2011

Mediante Registro Oficial N 402 publicado el 12 de Marzo del 2011 se promulga la Resolución N°3 del Comité de Comercio Exterior COMEX, en la cual se establece el Registro de Importadores de bienes clasificados en las subpartidas (se detallan las subpartidas del Cap.7 del Arancel Nacional de Importaciones): 8703239090, 870323190, 8703229090, 8703241090, 8703221090, 8703319, 8708329090, 870390099, 8703311090, 8703249090, 8703321090, 8703331090, 8703329090,

8703229080, 8703239080, 8704311090, 8702109080, 8704211080, 8703210080, 870390080, 87060091, 8703231080, 8703900091, 8704900091, 8704311090, 8704211090, como un requisito de carácter obligatorio.

Quedan exonerados de solicitar licencia de importación los bienes para personas con discapacidad y las amparadas por “la Ley de Inmunidades Privilegios y Franquicias Diplomáticas”.

Para este entonces las empresas que tenían el registro de importación para vehículos eran:

El objetivo de la implementación del registro de importador, es tener un mayor control y registro adecuado de los importadores de vehículos, pues obliga a los importadores frecuentes a inscribirse en el Registro de Importadores utilizando el sistema electrónico de Información Empresarial del MIPRO.

Con relación a la adopción de esta medida podría asegurarse que no presenta mayor inferencia en el comportamiento de las importaciones de vehículos, pues los documentos solicitados para tramitar dicho registro son de fácil obtención (RUC, inscripción de la subpartida). El 2 de agosto, se aprueba una nueva normativa para obtener licencias previas de importación, exigiéndose nueva documentación de acompañamiento. Este régimen reemplaza al registro de importaciones con licencias previas con el objetivo de frenar a aquellas empresas que excedieron su monto de 80%, ocasionando que varias empresas reduzcan de forma significativa su actividad comercial, pues esta restricción no permitió que puedan tener vehículos suficientes para cubrir la demanda local.

En noviembre de 2011, entra en vigencia la nueva normativa tributaria que incrementa la tasa del impuesto a la salida de divisas (ISD) del 2% al 5%, esta normativa también grava con ICE e IVA a los vehículos híbridos con precio de venta superior a los 35000 dólares generando un efecto inflacionario en el sector automotor, pues los importadores se ven obligados a modificar sus niveles de precios, y provoca una migración de la demanda a vehículos de menor valor.

De acuerdo con una publicación de Diario Manabita (2013), este incremento del 3% en el IDS en la práctica se vuelve un impuesto directo a la importación,

mismo incremento que se vio reflejada en los precios de los vehículos. En el caso de Hyundai, donde un vehículo i10 antes de diciembre de 2011, se lo encontraba desde \$ 11.890, luego pasó a \$ 11.990.

Según datos de la AEADE, en su informe de 2011, declara que en el año 2011 el sector automotor pagó 41 millones por concepto de ISD, 10% menos con relación al año 2010, esto debido a que se importaron autos de menos valor.

Con relación a la recaudación del ICE, IVA y aranceles, se registra un incremento de 112%, 12,75% y 17%.

4.1.5 Año 2012

Mediante Registro oficial N° 725 publicado el 22 de Junio del 2012, se expide la Resolución 66 del Comité de Comercio Exterior en la que resuelve la aplicación de cupos de importaciones en número de unidades y en valor FOB, lo que, para algunas pequeñas importadoras de vehículos que tenían licencia de importación causo impacto negativo en sus operaciones teniendo que reducir gastos pues no había forma de importar más vehículos para poder comercializarlos.

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

En un lapso de 12 meses las condiciones para el desarrollo de las actividades de las empresas del sector automotor han sido modificadas en tres ocasiones pasando por un Registro de Importadores, un régimen de licencias de importación y una

restricción cuantitativa, modificándose no únicamente el mecanismo de monitoreo y control de importaciones sino también la metodología de cálculo para la asignación de montos (cupos) de importación.

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

Según el Comexi (citado en El Telégrafo, 2012)

Con esta reforma se desea reducir el acelerado crecimiento del parque automotor, precautelar la salud pública por la afectación que genera la emisión de gases contaminantes, rebajar la concentración vehicular urbana, reducir el consumo de combustible subsidiado y accidentes de tránsito (El Telégrafo, 2012)

La Resolución N66 del COMEX, en su artículo 3 enuncia que se permite a los importadores nacionalizar sus mercaderías que hayan sido embarcadas con fecha anterior a la vigencia de esta resolución-siempre y cuando no se exceda la cuota asignada.

Adicionalmente, para la aplicación de la Resolución N 66, será el Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), quien a través de un proceso simplificado, “podrá autorizar el traspaso de cuotas asignadas a un mismo importador, dentro de cualquiera de las subpartidas sujetas a la restricción cuantitativa” (Resolución 71 COMEX 2012). De esta manera se logra flexibilizar la medida pues se puede acceder a importar diferente gama de autos, dejando a las empresas la opción de planificar a su conveniencia que vehículos traer, indistintamente de su partida arancelaria, obviamente sin exceder los cupos asignados por importador.

4.1.6 Año 2013

Mediante Registro oficial N 873 publicado el 17 de Marzo del 2013 se expide la Resolución 101 del Comité de Comercio Exterior en la se ratifican las cuotas asignadas en la Resolución N 66 del mismo organismo, que se establece una restricción cuantitativa a la importación de vehículos livianos clasificados en las subpartidas: 8703900091, 8704311090, 8703241090, 8703339090, 8704211090, 8703210090, 8703319090, 8703329090, 8703221090, 8703229090, 8703321090, 8703331090, 8703231090, 8703900099, 8703249090 y 8703239090

Según la Resolución N 66 se mantendrá la restricción hasta el 31 de diciembre de 2014. La cuota para importar fue de 49.203 unidades, es decir 35,6% menos (27.286 unidades). Esta restricción, se distribuyó entre 50 empresas y personas naturales.

En este mismo año, mediante Registro oficial N 95 publicado el 4 de Noviembre del 2013 se expide la Resolución 106 del Comité de Comercio Exterior en la que se implementa la misma restricción cuantitativa a la importación, esta vez para vehículos desarmados CKD de chasis equipado con su motor.

Estas Resoluciones emitidas por el Ministerio de Comercio Exterior, que permiten el ingreso de vehículos mediante cupos, tienen como objetivo principal impulsar la fabricación y ensamblaje de carros en el país. Sin embargo esta reducción tuvo un gran impacto en las empresas comercializadoras de vehículos, tal es el caso de General Motors y Hyundai, que según una publicación del diario el Universo (2013), “tenían infraestructura y personal para un mayor volumen de comercialización, y con la reducción tuvieron que reducir las plazas de trabajo”. Hasta el cierre del 2013 se vendieron 113990 unidades de vehículos, 26000 menos que en el año 2012, se evidencia una reducción del 6% en comparación con el volumen de ventas registrado en el año 2012 y del 18,6% con relación al año 2011 (Cuvi, 2013).

Otra de las resoluciones importantes que se dio durante este año es la N 166, en la cual se aprueba el certificado de reconocimiento INEN, el cual constituye un

documento de control previo a las importaciones de vehículos. El gobierno puso énfasis en la emisión de normas técnicas que buscaban mejorar la calidad en seguridad de los vehículos que ingresen al país.

4.1.7 Año 2014

El 29 de diciembre del 2014 el Comité de Comercio Exterior emite la Resolución 50 que consiste en aplicar un derecho aduanero ad-valorem que este equivalente al 7% para productos originarios del Perú y del 21% para productos originarios de Colombia. Estos porcentajes, en ningún caso podrán superar la tarifa de la nación más favorecida o la tarifa de los diferimientos arancelarios vigentes la medida correctiva entro en vigencia el 5 de enero del 2015, estos 2 países mostraron su inconformidad con la medida por lo que han tratado de dialogar con autoridades ecuatorianas para llegar a un mejor acuerdo (Cuvi, 2013). Vale también mencionar que en este año se emitió la Resolución 49 en la que se aplazó la vigencia de las resoluciones 65 y 66 del COMEX, hasta el 31 de Diciembre del 2015, por lo que aún se sigue importando vehículos bajo el sistema de cupos. Mediante esta Resolución se resolvió: “Prorrogar hasta el 31 de diciembre del 2015, la vigencia de las resoluciones del COMEX N 65 y 66 del año 2012 y 11 del 2014.

En enero de 2015, mediante la Resolución N 51 del COMEX, en la cual se establecen aplicar nuevos incrementos arancelarios al sector automotor. A continuación se describen los incrementos:

- En el caso de los CKDs, se establece un arancel mínimo del 15%, este arancel también rige para los SUVs de gasolina menores o iguales a los 1500cc, y para SUVs a diésel de cualquier cilindraje.
- Establece un minimo Arancel del 15% para CKD's de automóviles híbridos.
- Se establece un arancel mínimo del 14,38% para CKD's de vehículos y SUV's a gasolina con un cilindraje superior a 1500 cc.
- Arancel del 15% para los CKD's de camionetas.

- Arancel del 15% para camiones ultralivianos de diésel o gasolina, cuyo peso sea inferior a las 4.5 toneladas.
- Arancel del 5% a todos los tractores clasificados en la partida arancelaria 8701900000.
- 13% de arancel para los buses de más de 16 pasajeros
- 10% de arancel para los CKDs de los buses híbridos
- 10% de arancel a los chasis en CKDs de camiones cuyo peso sea mayor a las 5 toneladas y menos de 6,22 toneladas (Resolución 51, 2015)

Para el último trimestre del 2014, el sector automotor registró un crecimiento del 5.5% de sus ventas en comparación con las ventas del año 2013, pese a la restricción cuantitativa aplicada mediante las resoluciones N 65 y 66 del COMEX para la importación de vehículos. Estas dos resoluciones estarían vigentes hasta el 31 de Diciembre de 2014. Según una publicación del anuario de la AEADE (2014), esta reacción de demanda inusual, se dio por la incertidumbre que se generó en los usuarios ante la posible adopción de nuevas medidas restrictivas, lo que ocasionó que muchos de los consumidores adelanten sus compras.

Para poder sustentar estas nuevas estrictiones llevadas a cabo durante al año 2014, tanto el Ministerio del Ambiente como el Consejo Nacional de tránsito presentaron informes donde se evidenciaban los problemas medio ambientales que son causados por las emisiones de carbono de los vehículos, amparados en estos informes se argumentan las respectivas justificaciones para la aplicación de las restricciones (Uribe, 2014)

4.1.8 Año 2015

El 2015 inició con la entrada en vigencia de la Resolución N049-2014, la cual extiende los plazos de las Resoluciones 65 y 66 hasta el 31 de diciembre de 2015. Con esta medida se reducen aún más los cupos para la importación de vehículos, es importante mencionar que esta restricción es aplicada tanto para número de unidades

importadas como para los montos de importación. El COMEX aprobó una nueva reducción de cupos hasta en un 57% para vehículos y sus partes.

En el caso del importador Automotores y Anexos S.A Ayasa, que maneja las marcas Nissan y Renault, según una publicación de Diario El Comercio indicó: que el cupo de importación que poseía esta concesionaria se vio reducido en más del 40% (su monto pasó de USD 92 millones a USD 50 millones). El caso de Negocios Automotrices Neohyundai S.A., comercializadores de la marca Hyundai, tuvo que reducir su cupo de USD 82 a USD 46 millones. General Motors (Chevrolet), experimentó el mismo decremento, su cupo de importación sufrió una reducción del 57% (Paspuel, 2015).

El incremento del cupo es en las marcas Ford, Kia, Mazda, Nissan, GM (Chevrolet), Toyota, Renault, Hyundai, y Volkswagen.

Según la AEADE, estas nuevas medidas incidieron fuertemente sobre la venta de vehículos. Es así que entre Enero y Noviembre de 2015, se vendieron 76000 unidades de vehículos, 30% menos que en el 2014.

Esto afectó directamente las localidades de trabajo, “entre el 2011 y el 2015 se eliminó alrededor de 7,500 puestos de trabajos directos e indirectos en las empresas automotrices por limitaciones de importaciones entre otros factores” (Araujo, 2015).

4.2 discusión de resultados

4.2.1 Comportamiento de las importaciones de vehículos período 2008-2015.

En el presente cuadro se muestran los criterios para la clasificación arancelaria de los vehículos livianos CBU.

TABLA 3
Crterios para clasificaci3n arancelaria de vehculos livianos CBU

PARTIDA	SEGMENTO	CONDICION	MAYOR QUE	MINOR O IGUAL	COMBUSTI3N
8703210090	INDISTINTO	CBU	-	< O = 1000 CC	GA SOLINA
8703221090	SUV 4X4	CBU	>1000 CC	< O = 1500 CC	GA SOLINA
8703229090	AUTOMOVIL - SUV 4X2	CBU	>1000 CC	< O = 1500 CC	GA SOLINA
8703231090	SUV 4X4	CBU	>1500 CC	< O = 3000 CC	GA SOLINA
8703239090	AUTOMOVIL- SUV 4X2	CBU	>1500 CC	< O = 3000 CC	GA SOLINA
8703241090	SUV 4X4	CBU	>3000 CC	-	GA SOLINA
8703249090	AUTOMOVIL- SUV 4X2	CBU	>3000 CC	-	GA SOLINA
8703319090	AUTOMOVIL- SUV 4X2	CBU	-	< O = 1500 CC	DIESEL
8703329090	AUTOMOVIL- SUV 4X2	CBU	>1500 CC	< O = 2500 CC	
8703321090	SUV 4X4	CBU	>1500 CC	< O = 2500 CC	DIESEL
8703331090	SUV 4X4	CBU	>2500 CC	-	DIESEL
8703339090	AUTOMOVIL- SUV 4X2	CBU	>2500 CC	-	DIESEL
8703900099	ELECTRICOS	CBU	-	-	ELECTRICO
8703900091	HIBRIDOS	CBU	-	-	HIBRIDO
8704211090	CAMIONETA / CAMION ULTRALIVIANO	CBU	-	-	DIESEL
8704311090	CAMIONETA / CAMION ULTRALIVIANO	CBU	-	-	GA SOLINA

FUENTE: (Arancel Nacional de Importaciones , 2010)

En la tabla N3 se detalla la partida arancelaria y el criterio de clasificación, tanto en segmento como en cilindraje y tipo de combustión. Si bien existen 16 partidas arancelarias que han sido restringidas con cupos de importaciones para el presente análisis nos enfocaremos en la subpartida 8703.23.90.90, automóviles con cilindraje mayor a 1500 cc 0 menos o igual a 3000cc. Pues es la partida arancelaria de mayor importación, este es el segmento de vehículos que tiene mayor acogida en el mercado y de todas las marcas corresponden a los modelos más económicos del mercado. Modelos de automóviles sedan y hatchback se encuentran en esta partida.

Para el análisis de las importaciones de vehículos en el período 2008-2015 se ha tomado información del Banco Central del Ecuador, detallados en el siguiente cuadro.

TABLA 4
Importación anual de vehículos livianos por partida arancelaria

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

FUENTE: (Banco Central del Ecuador , 2008)

El total de vehículos importados del año 2015 corresponde aproximadamente a 3 veces menos que los vehículos importados en el 2011.

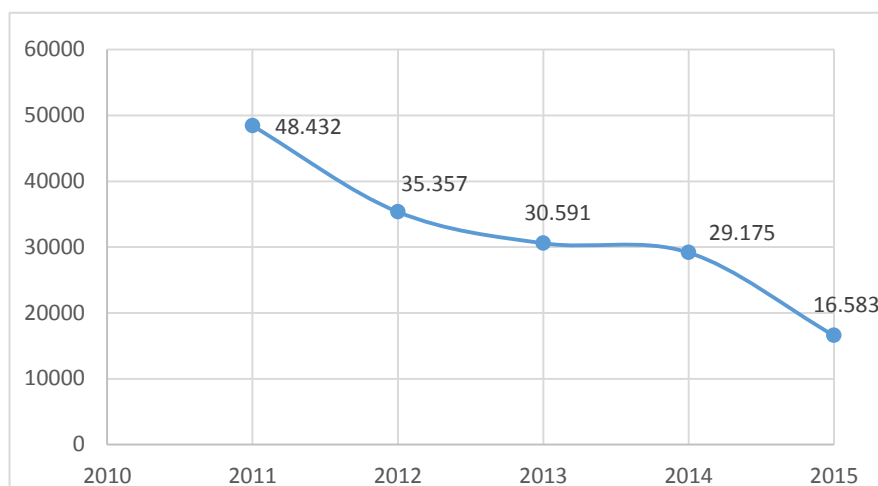


Figura 1 Comportamiento de las importaciones de vehículos livianos CBU en unidades

FUENTE: (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2008)

En la Figura N°1 se puede observar el comportamiento de importaciones de vehículos totalizados año por año en el periodo 2011-2015, la reducción porcentual en unidades se evidencia en el gráfico, en el período 2011-2012 la disminución es de un 27%, existiendo una diferencia de 13.075 unidades, en el período siguiente la reducción es del 14% importando en 2013, 4.766 unidades menos con respecto a las unidades importadas en el 2012, para el período 2013-2014, debido a que las políticas de comercio exterior impuestas en años anteriores se mantuvieron se registró una reducción de apenas el 5% es decir una diferencia de 1.416 unidades, el panorama cambia rotundamente para el período siguiente, la reducción es del 43% en 2015 se importaron 12.592 unidades menos frente a las 29.175 unidades que se importaron en el 2014.

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

todas las marcas corresponden a los modelos más económicos del mercado. Modelos de automóviles sedan y hatchback se encuentran en esta partida.

TABLA 5
Importación anual de vehículos livianos por partida arancelaria

valor FOB (miles de dólares)								
SUB PARTIDA ARANCELAR IA	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
8703.23.90.90	232,877,81	156,729.53	249,967,61	277,342.06	243,841.60	100,890.99	101,062.43	80,656.51

Fuente: (Banco Central del Ecuador , 2008)

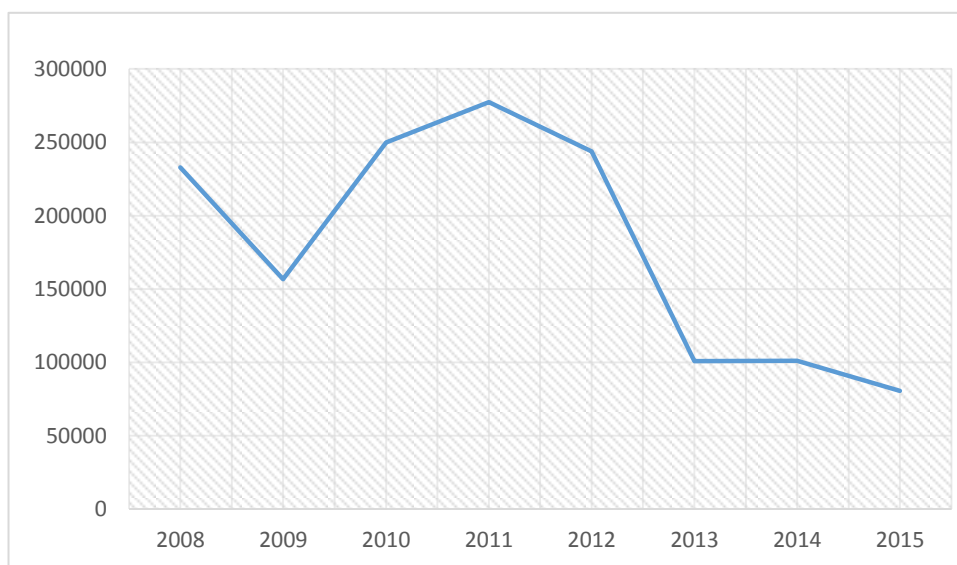


Figura 2 Comportamiento de las importaciones de la subpartida 8702.23.90.90 en el período 2008-2015

Fuente: (Banco Central del Ecuador , 2008)

Como se puede evidenciar en la Figura N2, la importación de vehículos en el año 2009, con relación al 2008 decrece sustancialmente (32,70%), esto producto de la fuerte crisis iniciada a nivel mundial y de las nuevas medidas tomadas por el

gobierno para sobre llevar la crisis. Entre varias de las medidas tomadas se incluye una modificación al arancel nacional de importaciones que afecta al sector automotriz (Resolución 466 del Comex, 2009), en cuyo caso se aplicó una restricción cuantitativa de valor por salvaguardia de balanza de pagos. Para el caso de la partida 8703.23.90.90 se le otorgó un cupo anual máximo de USD 163.253.458,05.

En los años posteriores a la publicación de la Resolución N°66 del Comité de Comercio Exterior (COMEX)-2011 y 2013-, se evidencia una disminución del 41% en el valor FOB por importación de vehículos en la subpartida 8703.23.90.90

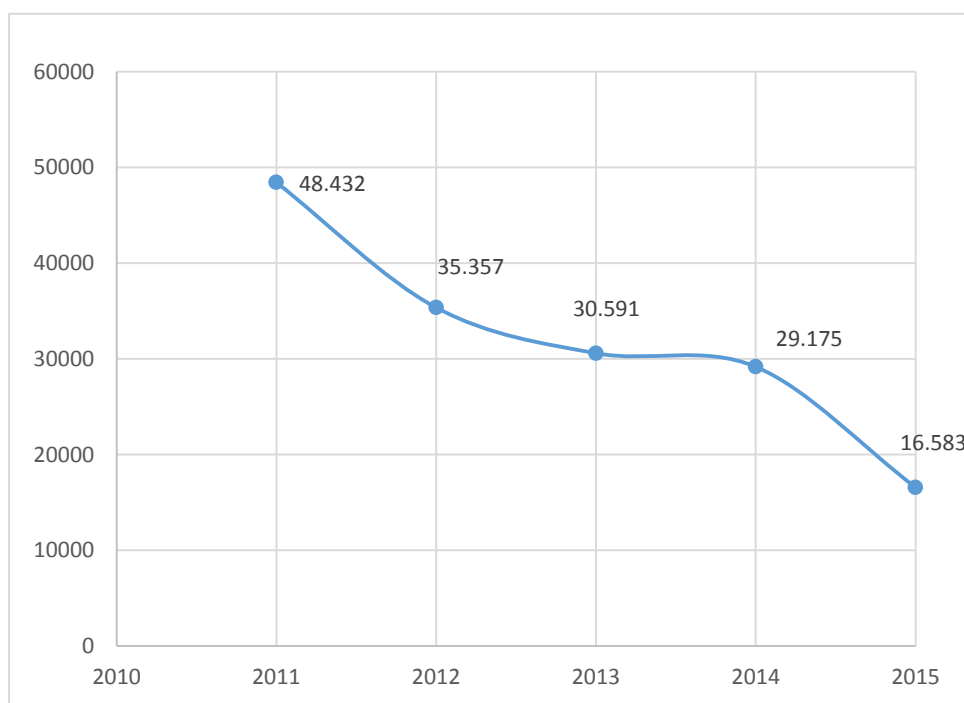


Figura 3 Análisis de las importaciones más notables

Fuente: (Servicio Nacional de Aduana, 2011)

La reducción porcentual en unidades se evidencia en el Figura (N 3), en el período 2011-2012 la disminución es del 27%, es decir 13.075 unidades menos. En el período 2012-2013 la reducción es del 14% (2013, 4.766 unidades menos). Para el período 2013-2014, debido a que las políticas de comercio exterior impuestas en años anteriores se mantuvieron se registró una reducción de apenas el 5% es decir una diferencia de 1.416 unidades. En el año 2015 la reducción es del 43% se

importaron 12.592 unidades menos frente a las 29.175 unidades que se importaron en el 2014.

4.2.2 Principales importadores de autos en el Ecuador

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

Los importadores que cuentan con más cupos debido a su posicionamiento en el mercado son GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A. importadores autorizados de la marca CHEVROLET y NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A. quienes son los representantes de la marca HYUNDAI en el Ecuador. En el gráfico N°2 podemos observar la participación en las importaciones de las dos principales marcas con respecto de las importaciones globales.

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

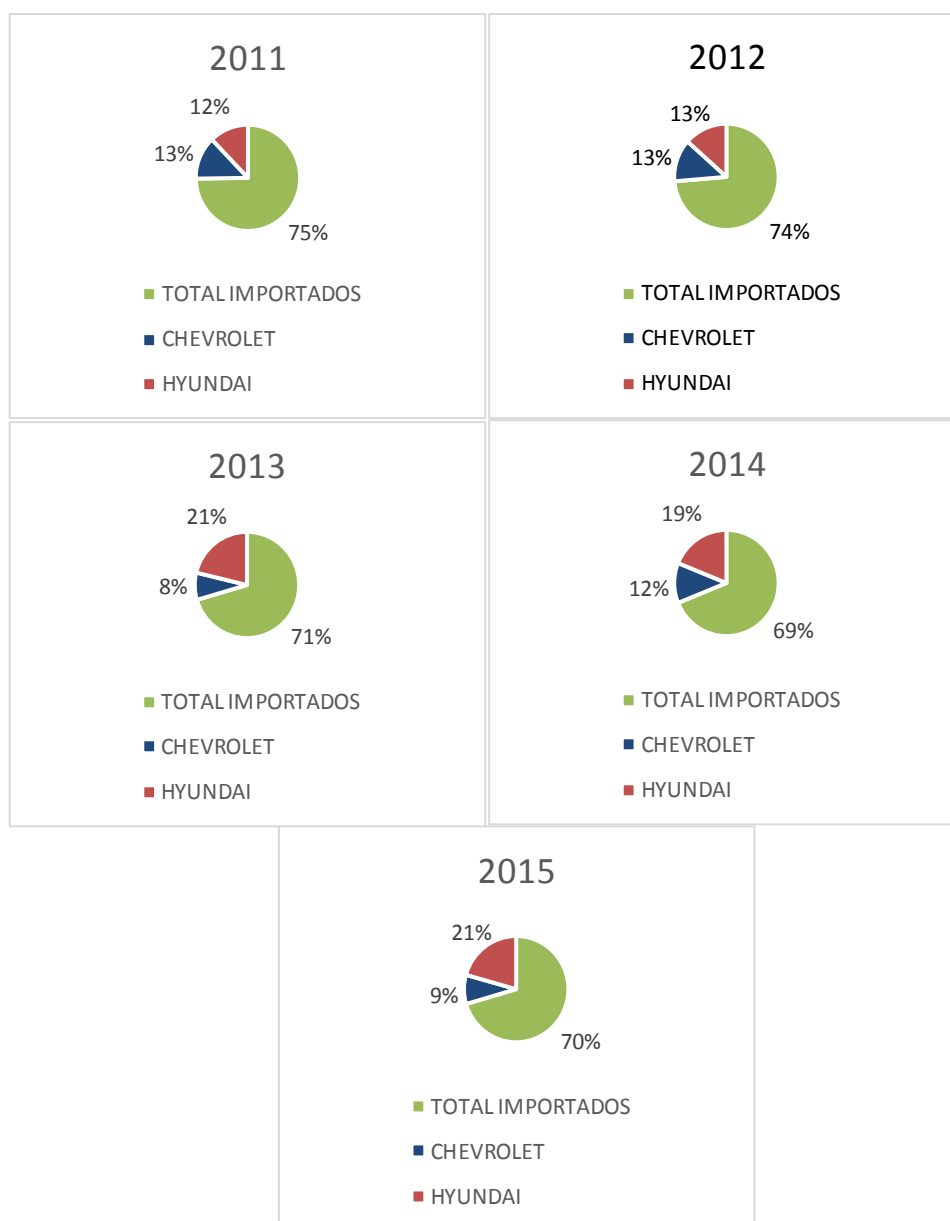


Figura 4 Participación de importaciones marcas Chevrolet y Hyundai

Fuente: (Servicio Nacional de Aduanas, 2008)

En el Figura (N 4) se muestra la participación de las importaciones de las marcas más vendidas. La marca Chevrolet, muestra una disminución su volumen de importación anualmente, mientras que la Marca Hyundai se posiciona como la marca que cuenta con el mayor volumen de importación, dentro de la dinámica del mercado

esto se debe principalmente a que la marca Chevrolet importa CKD's mismos que son ensamblados por Omnibus BB de General Motors, que ensambla varios modelos, y la producción nacional incrementa la oferta al mercado, mientras que la marca Hyundai no cuenta con una ensambladora local, por lo que la oferta al mercado es únicamente las unidades que son importadas bajo el cupo impuesto por el gobierno, el cual ha sido utilizado al máximo desde la publicación del mismo.

En nuestro país existen 45 empresas importadoras autorizadas de vehículos de 74 marcas, las marcas con mayor participación en el mercado son Chevrolet y Hyundai. Para este estudio es importante considerar que el sector automotriz está formado por varios sectores. El sector importador, el sector ensamblador y el sector comercializador.

Es importante mencionar cómo está conformado el mercado automotor. Este mercado está constituido por los vehículos importados CBU, los vehículos ensamblados en el país, vehículos en CKD, y los vehículos exportados. (Recalde, 2014).

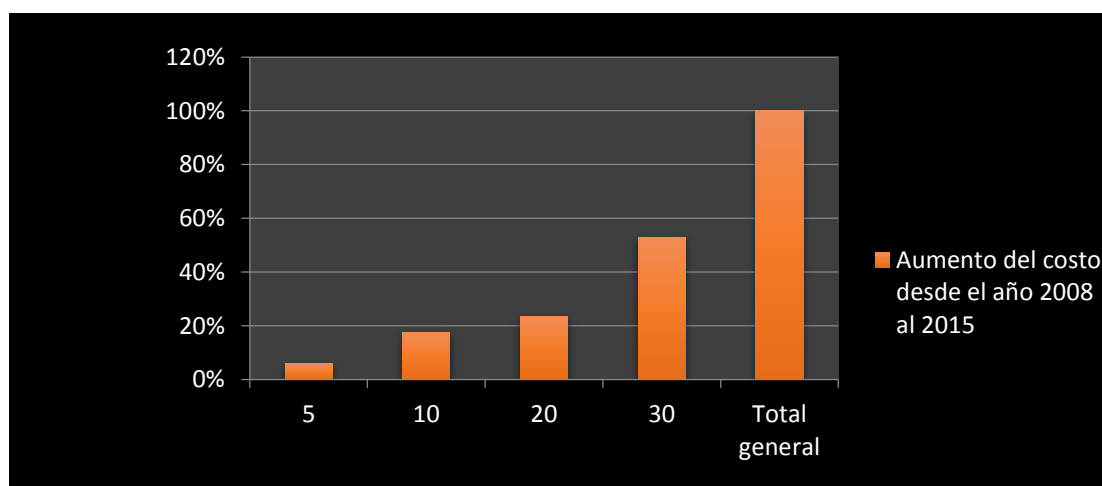


Figura 5 Aumento del costo desde el 2008 al 2015

Fuente: Encuesta

De las 36 empresas encuestadas 19 indicaron que los costos de los vehículos a partir de las diferentes medidas tomadas incrementó un 30%, 8 empresas expresaron que subió el 20%, 6 el 10% y 2 el 5%.

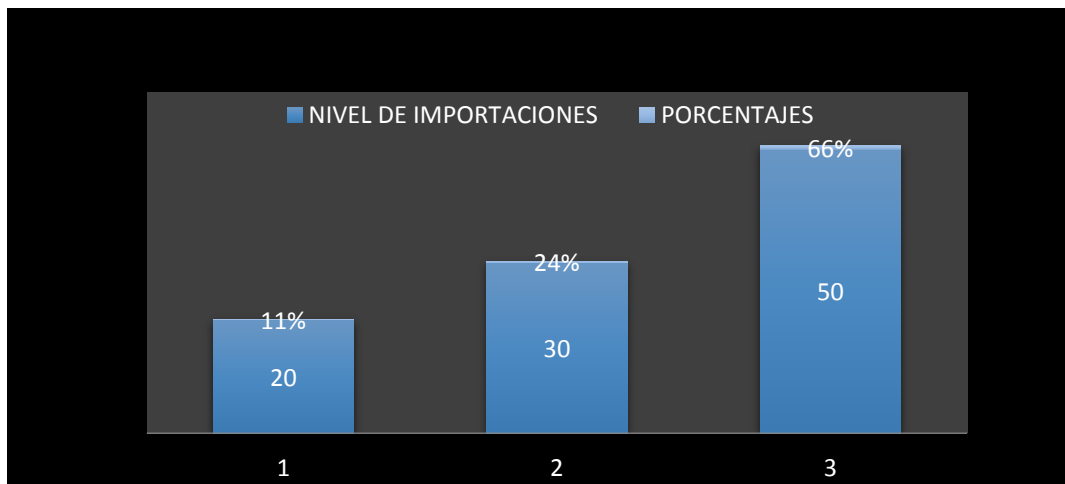


Figura 6 Nivel de importaciones de vehículos

Fuente: Encuesta

Según la encuesta aplicada el 66% de los participantes concuerda que sus importaciones se redujeron en un 50%, el 24% en un 30% y el 11% en un 20%.

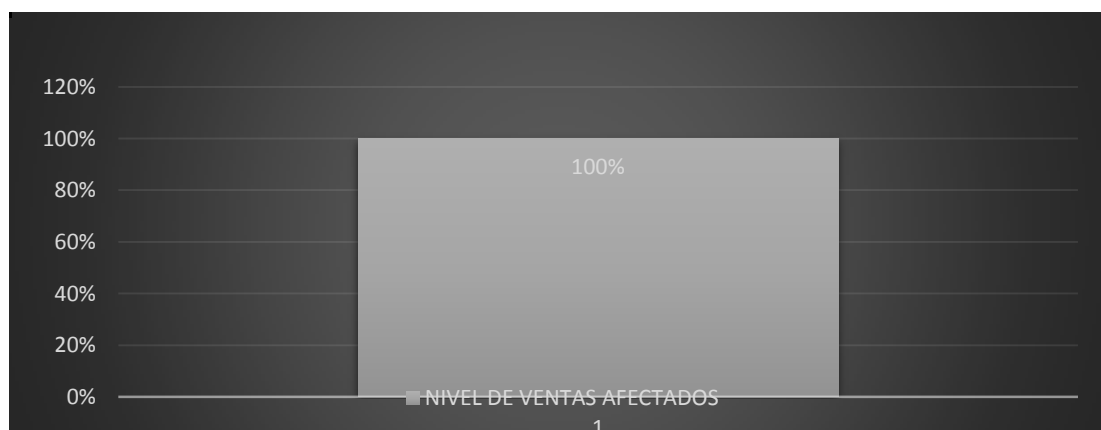


Figura 7 Importadores afectados

Fuente: Encuesta

El 100% de los encuestados concordaron en que el nivel de sus ventas se vio afectado por las medidas restrictivas adoptadas por el COMEX con relación a la importación de vehículos.

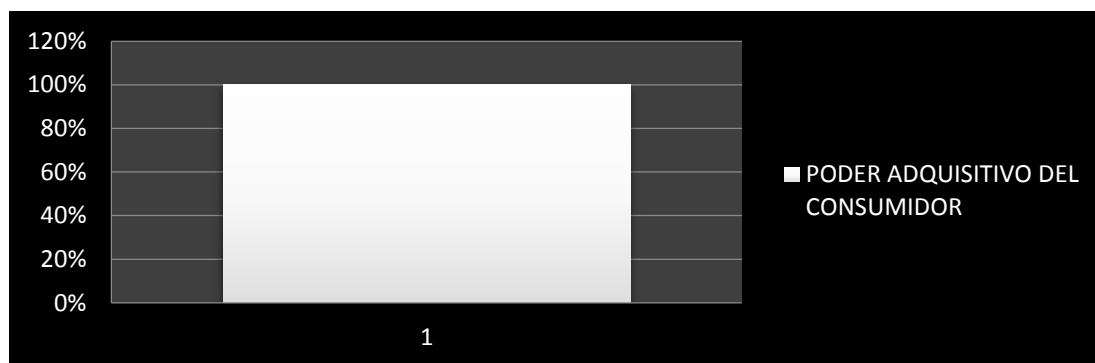


Figura 8 Poder adquisitivo del consumidor

Fuente: Encuesta

Las 36 empresas encuestadas consideran que el poder adquisitivo del consumidor si se vio afectado.

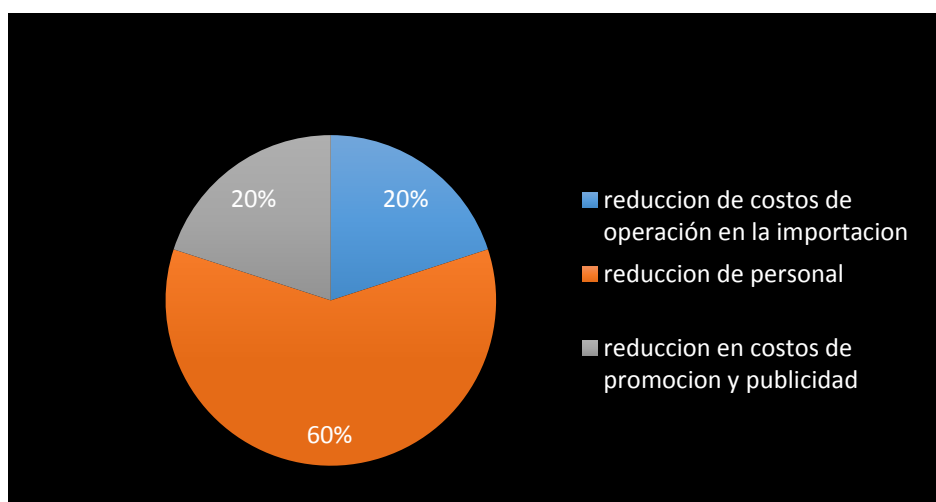


Figura 9 Costos de Operación

Fuente: Encuesta

Con relación a los costos de operación en las empresas manifestaron que un 60% tuvo que disminuir su personal, 20% redujo sus costos de promoción y publicidad, y 20% vio afectados sus costos de operación en la importación.

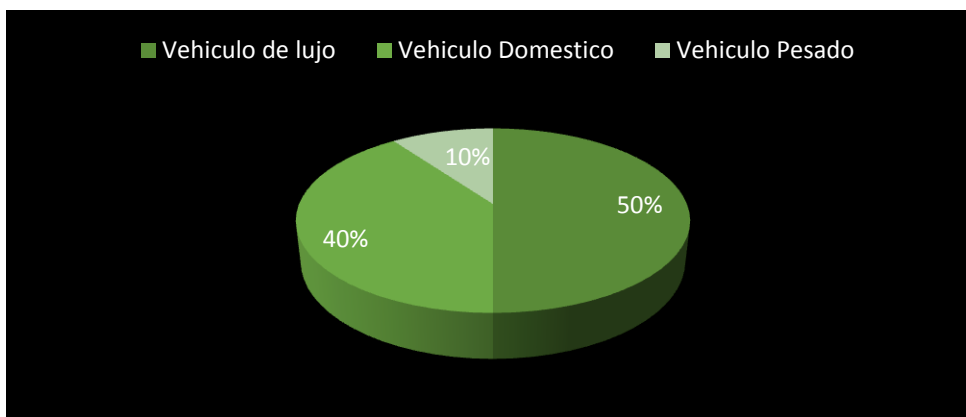


Figura 10 Vehículos más afectados

Fuente: Encuesta

Los vehículos más afectados por las medidas restrictivas según datos de las empresas encuestadas fueron: 50% vehículos de lujos, 40% vehículos domésticos y 10% vehículos pesados.

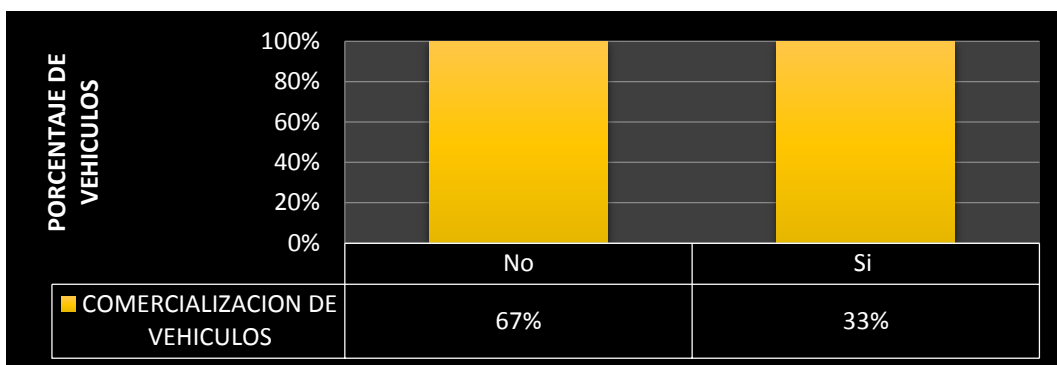


Figura 11 Incremento de comercialización de vehículos

Fuente: Encuesta

Con relación al incremento de comercialización de vehículos ensamblados en el país, el 67% de las empresas encuestadas considera que no se ha incrementado la comercialización de estos vehículos, el 33% considera que si ha existido un incremento en la comercialización.

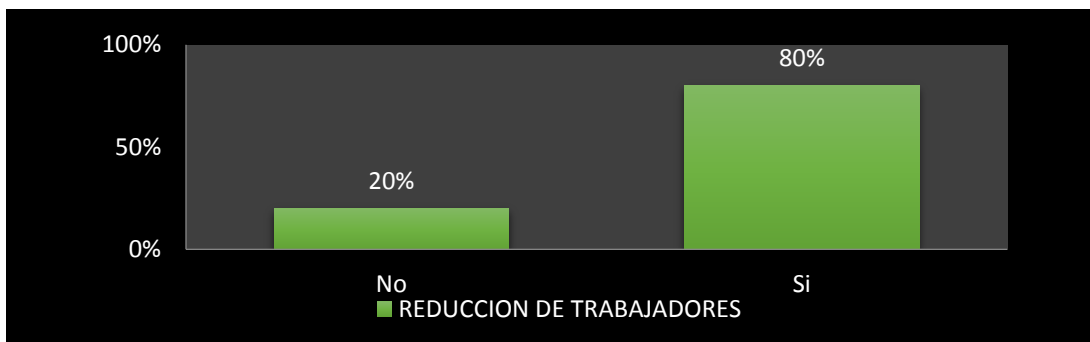


Figura 12 Reducción de trabajadores

Fuente: Encuesta

El 80% de las empresas encuestadas manifiesta que sufrió una disminución de empleados en su nómina como consecuencia de las medidas arancelarias y restrictivas tomadas por el COMEX con relación a la importación de vehículos.



Figura 13 Medidas adoptadas por el COMEX

Fuente: Encuesta

Como conclusión final el 100% de las empresas encuestadas manifestó que las medidas adoptadas por el COMEX para las importaciones de vehículos no han sido beneficiosas para la empresa.

CAPITULO V

PROPUESTA

Conclusiones

La política comercial implementada por el gobierno nacional afecta al sector automotriz mediante sus resoluciones arancelarias y medidas de restricción afectando considerablemente los últimos años a la inversión extranjera y producción nacional; tanto así que las ensambladoras más considerables en el país tuvieron que cerrar sus puerta a falta de demanda en sus vehículos.

El sector automotriz Ecuatoriano durante el año 2008-2015 ha mantenido una intervención muy considerable en la economía del país y en los últimos años ha mostrado un incremento continuo, sin embargo este incremento ha sido limitado por las medidas restrictivas a las importaciones dadas por el actual Gobierno, medidas que no solo afectan a la importaciones sino también al ensamblaje y exportación de productos automotrices.

La sub partida arancelaria 8703.23.90.90 del área de vehículos no mayores a 2000cc genera disminuciones en los niveles de importación en los últimos años, dados por los diferentes tipos de aranceles aplicados a la misma y realizando un impacto negativo al consumidor final por el desmedido aumento del costo de venta al público, tanto así que hay un declive en los niveles de demanda.

Recomendaciones

Eliminación de cupos de importación y disminución en los niveles arancelarios a los vehículos con un cilindraje mayor a 2000 cc

La industria automotriz debe pedir mayor flexibilidad en las resoluciones de importación, puesto que en el país no existe industria productora de vehículos solo ensambladora y ayudar a exportar los vehículos ensamblados en el país.

El consumidor final en los últimos años ha sido el más afectado no solo en el sector automotriz sino de una manera global, se recomienda estar pendiente de nuevas resoluciones implementadas con por el (COMEX) guiadas a la disminución de aranceles así pueda ayudar a disminuir sus costos.

Bibliografía

Abardía, S. P. (2010). *Política comercial y política de competencia en el sistema comercial mundial*. España.

AEADE. (2008). *ANUARIO 2008*. Quito.

AEADE. (2009). *Anuario*. Obtenido de Anuario: https://eb2cb39e-a-62cb3a1a-sites.googlegroups.com/site/aeadeecuador/sector-en-cifras/ANUARIO%202009.pdf?attachauth=ANoY7co0koLhSSJjMAuYMIC5Qstz46XnMdEwSVJ1H2zb-vCTRrfvWZfCKaUAvKNN17pkxyb0f8iBMcI4XWoo_Fdns3FFqa1D3R7hKWYn4PLVOZrmnGpM0C37mvKejwBaeAeKXDVaF

AEADE. (2010). *Anuario*. Obtenido de Anuario: <https://eb2cb39e-a-62cb3a1a-sites.googlegroups.com/site/aeadeecuador/sector-en-cifras/ANUARIO%202010.pdf?attachauth=ANoY7cqsTVtxJJFTCKtJKgTyfHET2-Sgkj9iPTeMfwq3tuo7ihR2o55a-RqkMPWxxVyfhINr9Ahw81ow1j1GOQ-AHvIU-WyDJxG02NbUNWbHdYurO4YAHv0Yd9l-K-XBE-f5UQQD8>

AEADE. (2012). Obtenido de https://eb2cb39e-a-62cb3a1a-sites.googlegroups.com/site/aeadeecuador/sector-en-cifras/ANUARIO%202012.pdf?attachauth=ANoY7cp1RXIVA8Z77-aiuUUhW34qaH9bkwQC6lh3iCI4TDKp0mPyUcy8C6R5jgT3ZKeskVf3g8Z0NhQ0j5RBV0hld7gTjKnHTx4lRcKcjF7WO2MW_PZSBx_ORxXoOZofLcAsGp8c

AEADE. (2012). *AEADE*. Obtenido de AEADE: https://eb2cb39e-a-62cb3a1a-sites.googlegroups.com/site/aeadeecuador/sector-en-cifras/ANUARIO%202012.pdf?attachauth=ANoY7cp1RXIVA8Z77-aiuUUhW34qaH9bkwQC6lh3iCI4TDKp0mPyUcy8C6R5jgT3ZKeskVf3g8Z0NhQ0j5RBV0hld7gTjKnHTx4lRcKcjF7WO2MW_PZSBx_ORxXoOZofLcAsGp8c

AEADE. (2014).

Arancel Nacional de Importaciones . (2010). Quito.

Banco Central del Ecuador . (2008). Quito.

COMEX. (2014). *Todocomercioexterior*. Obtenido de Todocomercioexterior: <http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/el-comex-increment-el-cupo-para-importar-veh-culos>

Cuvi, G. (sn de Enero de 2013). *Incidencia de las políticas comerciales en el mercado de vehículos nuevos en el Ecuador período 2007-2010*. Obtenido de DOCPLAYER: <http://docplayer.es/11923709-Pontificia-universidad-catolica-del-ecuador-facultad-de-economia.html>

Energia. (14 de 05 de 2016). *clasificación de vehiculos y definiciomes* . Obtenido de www.energia.gob.mx/taller/res/1861/clasificacion_de_vehiculos_y_definiciones.docx:
www.energia.gob.mx/taller/res/1861/clasificacion_de_vehiculos_y_definiciones.docx

Estrella, H. J. (2007). *Repositorio FLACSO*.

Estruch Fuster, M. V. (2011). Obtenido de <https://www.youtube.com/watch?v=K60JxIPKkog>

Estruch Fuster, M. V. (2011).

Exterior, M. d. (s.f.). *COMEX*. Recuperado el 26 de 04 de 2016, de COMEX: http://www.comercioexterior.ub.edu/fpais/ecuador/politica_comercial_del_ecuador.htm

Integrado, A. (2014 de 06 de 2014). *arancel*. Obtenido de arancel: <http://www.arancelar.com/dorado/materialver.php?pagi=20>

Integrado, A. (23 de 05 de 2014). *arancel*. Obtenido de arancel: <http://www.arancelar.com/dorado/materialver.php?pagi=20>

Kay. (2002). *Why East Asia overtook Latin America*. Obtenido de Why East Asia overtook Latin America: http://www.uhu.es/IICIED/pdf/7_12_estado.pdf

Leftwich. (1995).

Ochoa, M. (13 de Junio de 2015). *Aspectos relevantes del modelo de industrialización por sustitución de importaciones en la economía latinoamericana*. Universidad Nacional de Lomas de Zamora. Recuperado el 1 de Julio de 2016

Paspuel, W. (6 de Febrero de 2015). *EL COMERCIO. El COMEX incrementó el cupo para importar vehículos*, pág. sn. Recuperado el 22 de Agosto de 2016, de El COMEX incrementó el cupo para importar vehículos

Rivera, A. O. (2010). *Industrialización por sustitución de importaciones*.

- Servicio de Rentas Internas. (2010). *SRI*. Obtenido de SRI: www.sri.gob.ec/DocumentosAlfrescoPortlet/...426a...2395550d9bbf/Tarifas+ICE.pdf
- Servicio Nacional de Aduana. (2011). Quito.
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2008). Quito.
- Servicio Nacional de Aduanas. (2008). Quito.
- Steinberg, F. (2006). *La economía política del proteccionismo*. Madrid: Working Paper.
- Uribe, F. (2014). *Informe Sectorial. Ecuador: Sector Automotriz*. Quito: PACIFIC CREDIT RATING. Obtenido de http://www.ratingspcr.com/uploads/2/5/8/5/25856651/sectorial_automotriz.pdf
- Webster. (1998). *eumed*. Obtenido de eumed: <http://www.eumed.net/libros-gratis/2006c/203/21.htm>

