

PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES

**EVALUACIÓN DE LAS TARIFAS ARANCELARIAS PARA EL
SECTOR AUTOMOTRIZ Y CORRELACIÓN CON LOS PRECIOS DE
VENTA DE VEHÍCULOS NUEVOS 2010 – 2013**

**TRABAJO DE TITULACIÓN PREVIA LA OBTENCIÓN DEL
TÍTULO DE INGENIERÍA COMERCIAL**

DAYRA ELIZA AYALA JIMÉNEZ

DIRECTOR: MGTR. ARMANDO LITUMA DELGADO

QUITO, JUNIO 2014

DIRECTOR DE DISERTACIÓN:

Mgtr. Armando Lituma Delgado

INFORMANTES:

Mgtr. Roberto Ordóñez Guerrero

Dr. Rodrigo Jiménez Cevallos

DEDICATORIA

Dedico esta tesis a mis padres por haber sido mi aliento, por sus consejos, por la confianza y valores inculcados que son pilares importantes para mi desarrollo y desempeño personal y profesional.

A mi esposo Carlos por su apoyo incondicional, por confiar en mí y permitirme soñar nuevamente con mis objetivos.

A todos y cada una de las personas que siempre estuvieron pendientes y me apoyaron de diferente manera para la culminación de la presente investigación.

Dayra Eliza Ayala Jiménez

AGRADECIMIENTO

Agradezco la colaboración de cada una de las personas, compañeros e instituciones que fueron pilar principal para la obtención de información, análisis, entendimiento y resolución de inquietudes que fueron parte del proceso de investigación.

A mi director de tesis Ing. Armando Lituma, por su esfuerzo y dedicación, quien con sus conocimientos, su experiencia y motivación me ayudó a culminar exitosamente éste objetivo.

También me gustaría agradecer a la Universidad Pontificia del Ecuador y profesores que durante toda mi carrera profesional me impartieron conocimientos que hicieron de mí un profesional con valores éticos y de lucha.

Finalmente agradezco a mi familia, esposo, padres y hermanos quienes están junto a mí en todo momento y circunstancia.

Dayra Eliza Ayala Jiménez

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN, 1

1 DIAGNÓSTICO GENERAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO, 3

- 1.1 SECTOR AUTOMOTRIZ, 3
- 1.2 DISTRIBUCIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ, 5
 - 1.2.1 Producción Nacional, 5**
 - 1.2.2 Venta Local, 6**
- 1.3 ENSAMBLADORAS Y COMERCIALIZADORAS, 7
 - 1.3.1 Ensambladoras, 8**
 - 1.3.1.1 Aymesa S.A., 8
 - 1.3.1.2 Ómnibus Bb Transportes S.A., 9
 - 1.3.1.3 Maresa, 10
 - 1.3.1.4 Ciauto (Ambacar), 11
 - 1.3.2 Comercializadoras, 13**
 - 1.3.2.1 General Motors S.A. (Chevrolet), 13
 - 1.3.2.2 Hyundai Ecuador (Hyundai), 14
 - 1.3.2.3 Aekia S.A. (Kia), 15
 - 1.3.2.4 Automotores y Anexos S.A. - Ayasa (Nissan), 16
 - 1.3.2.5 Toyota del Ecuador S.A. (Toyota), 17
- 1.4 ESTRUCTURA PARA FIJACIÓN DE PRECIOS, 18
 - 1.4.1 Precio de venta, 18**
 - 1.4.1.1 Etapas para la Fijación de Precios, 20
 - 1.4.2 Estructura de costos para fijación de precios, 21**
 - 1.4.2.1 Estructura de costos para fijación de precios vehículos producidos, 22

2 ÓRGANOS DE CONTROL DEL COMERCIO EXTERIOR, 35

- 2.1 CÓDIGO ORGÁNICO DE LA PRODUCCIÓN, COMERCIO E INVERSIONES (COPCI), 35
- 2.2 COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR (COMEX), 38
 - 2.2.1 Deberes y atribuciones: COMEX, 39**
- 2.3 SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR (SENAE), 41
 - 2.3.1 Administración Aduanera, 43**

3 TARIFAS ARANCELARIAS APLICADAS A LA IMPORTACIÓN DE CKD Y VEHÍCULOS NUEVOS 2010 – 2013, 44

- 3.1 LOS TRIBUTOS AL COMERCIO EXTERIOR, 44
- 3.2 FINALIDAD Y FORMAS DE EXPRESIÓN DE LOS ARANCELES, 45
 - 3.2.1 Finalidad de los Derechos Aranceles, 45**

5.3.1 Coeficiente de Correlación lineal, 103	
5.3.2 Aplicación del Cálculo de Correlación, 105	
5.4 RESULTADOS DE CÁLCULO DE CORRELACIÓN ENTRE ARANCELES Y PRECIO DE VENTA, 107	
5.4.1 Análisis de Resultados para el CKD, 109	
5.4.2 Análisis de Resultados para el SUP, 110	
6 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES, 113	
6.1 CONCLUSIONES, 113	
6.2 RECOMENDACIONES, 118	

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS, 120

ANEXOS, 124

Anexo 1: Tabla de importaciones del sector automotriz 2012, 125	
Anexo 2: Ventas y participación por marca, 126	
Anexo 3: Clasificación de los vehículos (versiones), 127	
Anexo 4: Acuerdos Comerciales Vigentes, 129	

ÍNDICE DE CUADROS

- Cuadro N° 1: Ensambladoras en el Ecuador, 4
- Cuadro N° 2: Producción de Ensambladoras, 6
- Cuadro N° 3: Distribución de la Industria por Ventas de los Años 2010 -2013, 7
- Cuadro N° 4: Precio de Venta, 19
- Cuadro N° 5: Registro Oficial No. 94, 583, 713 - ISD – Impuesto a la Salida de Capital, 29
- Cuadro N° 6: ICE – Impuesto a los Consumos Especiales, 30
- Cuadro N° 7: Estructura de precios de un vehículo producido localmente y uno importado, 34
- Cuadro N° 8: Nómina de productos sujetos a controles previos a la importación, 48
- Cuadro N° 9: RO. 52501.09.11 Resolución COMEX # 18 – Artículos 1 y 2, 49
- Cuadro N° 10: RO. 52501.09.11 Resolución COMEX # 18 – Artículo 3, 50
- Cuadro N° 11: RO. 52501.09.11 Resolución COMEX # 18 – Artículo 6, 53
- Cuadro N° 12: RO. 567 31.10.10.11 Resolución COMEX # 30 – Artículo 3, 55
- Cuadro N° 13: RO. 567 31.10.11 Resolución COMEX # 30 – Artículo 8, 58
- Cuadro N° 14: RO. 1730 22.06.12 Resolución COMEX No. 65, 62
- Cuadro N° 15: RO. 859 22.12.12 Resolución COMEX No. 59 (Vigente desde 01.10.12) – Capítulo 87, 64
- Cuadro N° 16: Resumen de los Cambios Arancelarios para la Importación de Material CKD, 67
- Cuadro N° 17: Aranceles Aplicados según resolución COMEX No. 65, 71
- Cuadro N° 18: Aranceles Partidas de Importación CKD 2010-2013, 73
- Cuadro N° 19: Aranceles aplicados en los años 2010 -2013 para vehículos importados (SUP), 75
- Cuadro N° 20: Aranceles pagados en promedio para los años de estudio, 77
- Cuadro N° 21: Arancel Pagado – Por Fuente de Importación, 80
- Cuadro N° 22: Principales Marcas de Vehículos Comercializados en Ecuador, 81
- Cuadro N° 23: Modelos con mayor volumen de ventas en el Ecuador, 83
- Cuadro N° 24: Ventas por tipo vehículos vendidos en el Ecuador, 84
- Cuadro N° 25: Detalle de Producción por Ensambladora 2010-2013, 88
- Cuadro N° 26: Variación de volumen de ventas 2010-2013, 88
- Cuadro N° 27: Volúmenes de Venta, 89
- Cuadro N° 28: Ventas por Categoría 2010-2013, 89
- Cuadro N° 29: Ventas de vehículos por marcas 2010-2013, 91
- Cuadro N° 30: Promedio Precio de Venta Vehículos Industria Automotriz, 91
- Cuadro N° 31: Promedio Precio de Venta Vehículos Producidos (CKD), 92
- Cuadro N° 32: Promedio Precio de Venta Vehículos Importados (SUP), 92
- Cuadro N° 33: Precios de Vehículos de Producción Nacional (CKD), 94
- Cuadro N° 34: Precios de Vehículos Importados (SUP), 96
- Cuadro N° 35: Precios de venta por mes de los años 2010 al 2013 de vehículos de producción nacional (CKD), 98
- Cuadro N° 36: Volumen y precio de venta de vehículos CKD, 99
- Cuadro N° 37: Precios de venta por mes de los años 2010 al 2013 de vehículos importados (SUP), 101
- Cuadro N° 38: Volúmenes y precio de venta vehículos (SUP), 102
- Cuadro N° 39: Aranceles aplicados a la importación de material CKD y vehículos SUP; y precios de venta 2010 – 2013 y su correlación, 107

ÍNDICE DE GRÁFICOS

- Gráfico N° 1: Detalle de Producción por Ensambladora 2010-2013, 6
Gráfico N° 2: ISD – Impuesto a la Salida de Capital, 30
Gráfico N° 3: Aranceles Partidas de Importación CKD 2010-2013, 73
Gráfico N° 4: Arancel Pagado – 87.03 Automóviles, SUV´s, 78
Gráfico N° 5: Arancel Pagado – 87.04 Camionetas, 79
Gráfico N° 6: Arancel Pagado – Partidas Automóviles, SUV´s y Camionetas, 79
Gráfico N° 7: Industria 2010-2013, 82
Gráfico N° 8: Automóviles, 84
Gráfico N° 9: Suv´s, 85
Gráfico N° 10: Camionetas, 85
Gráfico N° 11: Camiones, 85
Gráfico N° 12: Van´s, 86
Gráfico N° 13: Buses, 86
Gráfico N° 14: Detalle de Producción por Ensambladora 2010-2013, 87
Gráfico N° 15: Ventas por Categoría 2010-2013, 90
Gráfico N° 16: Volumen y precio de venta de vehículos CKD, 99
Gráfico N° 17: Volúmenes y precio de venta vehículos (SUP), 103
Gráfico N° 18: Aplicación del Cálculo de Correlación, 106
Gráfico N° 19: Volumen y precios promedios de la Industria Automotriz, 108
Gráfico N° 20: Análisis de Resultados para el CKD – Año 2013, 109
Gráfico N° 21: Análisis de Resultados para el SUP – Año 2010, 110
Gráfico N° 22: Análisis de Resultados para el SUP – Año 2011, 111
Gráfico N° 23: Análisis de Resultados para el SUP – Año 2012, 111
Gráfico N° 24: Análisis de Resultados para el SUP – Año 2013, 112

RESUMEN EJECUTIVO

La industria automotriz ha sido un factor importante para la economía del país debido al movimiento económico que genera de manera directa e indirecta a través de su cadena de valor. Gran parte de ésta industria está dedicada a la producción y comercialización de vehículos nuevos que ha tenido cambios en precios constantemente durante los años 2010 al 2013.

Los aranceles de importación de material (CKD) utilizado en la producción de vehículos y en la importación de vehículos nuevos (SUP) han tenido varias revisiones durante los últimos años. Los costos arancelarios forman parte de la estructura de precios y por lo tanto forman parte de la determinación del precio final de los vehículos.

Mediante esta investigación se determinó cual es el nivel de correlación que ha tenido los cambios en las regulaciones arancelarias con los precios de venta al público de los vehículos nuevos para los años 2010 – 2013.

Para esto en el Capítulo I, se identificó cuáles son las empresas ensambladores y comercializadoras de vehículos nuevos, así como cuáles son los componentes principales de una estructura de costos y de precios de los vehículos producidos e importados. Con el propósito de conocer la industria y entender que factores están involucrados en la determinación del precio de un vehículo.

En el Capítulo II, se detalla cuáles son los organismos de control, regulación y recaudación de los aranceles, así como cuáles son los deberes y obligaciones de dichos organismos. Con esto se pudo comprender quienes son los actores involucrados que pueden influir en los cambios arancelarios.

En el Capítulo III, nos enfocamos en especificar las tarifas arancelarias aplicadas tanto para la importación de CKD como para la importación de vehículos SUP. Donde se detalló cada una de las regulaciones emitidas, vigencia y entendimiento del proceso del cálculo. Adicionalmente se procesó la información obtenida de un sistema de información de la aduana referente al arancel, para establecer los valores pagados durante los años 2010 - 2013.

En el Capítulo IV, se detalla las marcas de vehículos comercializadas, cuáles fueron los volúmenes de venta, en que categoría se clasifican los vehículos y mediante la base de información obtenida de la AEADE se realizó el cálculo de los precios de ventas promedios mensual para los años 2010 - 2013.

En el Capítulo V, se realizó el cálculo de correlación entre arancel y precio de venta, el que determina cuanta influencia tiene los cambios arancelarios en los precios de los vehículos, dicho análisis se lo realizó por separado tanto de CKD como de SUP, ya que presentan características diferentes que influyen en los resultados de los mismos.

INTRODUCCIÓN

El sector automotriz tiene una participación muy importante en la economía Ecuatoriana debido al movimiento económico que genera de manera directa e indirecta; directamente mediante la producción y comercialización de vehículos e indirectamente mediante la generación de empleo de toda la cadena de valor desde el ensamble hasta la distribución y venta.

Para referencia de la importancia que tiene el sector automotriz se puede mencionar que el pago de impuestos que genera éste sector es de 400 millones de dólares y adicionalmente a impulsado otras industrias como son metalúrgica, siderúrgica, metalmecánica, plástico, vidrio y otras que están directamente relacionadas con la producción de vehículos. De esta manera el sector automotriz integra los autopartistas y ensambladoras. (Pro Ecuador, pág. 1)

En relación a los montos que este sector está moviendo durante el proceso de adquisición de material para la producción cualquier cambio en el pago del arancel es de importancia, por lo tanto es de relevancia comprender los ajustes arancelarios en los últimos años, considerado que es de relevancia para la toma de decisiones en la determinación de los precios de venta de los vehículos.

Por lo tanto mediante el presente análisis se establecerá cual es la correlación entre los cambios arancelarios y los precios de venta de los vehículos nuevos durante los años 2010 –

al 2013, ya que “la fijación de las tarifas arancelarias, tienen una especial incidencia en el comportamiento comercial de un país”. (Wikipedia, s.f.)

Para lo cual se identificará las tarifas que aplica tanto en la importación de material para producir vehículos, así como las tarifas aplicables a la importación de vehículos nuevos, con la finalidad de establecer la correlación que tienen los cambios arancelarios con los cambios de precios en vehículos nuevos para el periodo de análisis.

1 DIAGNÓSTICO GENERAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ ECUATORIANO

1.1 SECTOR AUTOMOTRIZ

El boom de la producción automotriz en Ecuador empezó en la década de los años 50, cuando empresas del sector metalmecánico y del sector textil comenzaron la fabricación de carrocerías, asientos para buses, algunas partes y piezas metálicas. En la actualidad, la contribución de la industria automotriz tiene un gran peso en el aparato económico nacional. En Ecuador, se han ensamblado vehículos por más de tres décadas, en el año 1973 comenzó la fabricación de vehículos, con un total de 144 unidades de un solo modelo, conocido en aquel entonces como el Andino, ensamblado por AYMESA hasta el año 1980. En la década de los años setenta, la producción de vehículos superó las 5,000 unidades. En el año 1988 con el Plan del Vehículo Popular la producción se incrementó en un 54.21%, pasando de 7,864 vehículos en 1987 a 12,127 vehículos en 1988. Cuatro años más tarde, se perfeccionó la Zona de Libre Comercio entre Colombia, Ecuador y Venezuela, abriendo las importaciones de vehículos con las marcas Chevrolet, KIA y Mazda que conforman la cadena productiva ecuatoriana de al menos 14 ramas de actividad económica, de acuerdo con la clasificación CIIU, En la actualidad, la presencia de empresas multinacionales en Ecuador, han liderado la transferencia y asimilación de tecnologías en empresas de autopartes y de ensamblaje de automóviles, lo cual se ve reflejado en el desarrollo tecnológico alcanzado por la industria automotriz ecuatoriana. (Pro Ecuador, pág. 2)

De acuerdo a la información del Censo Nacional Económico 2010, existen 29.068 establecimientos económicos dedicados a actividades de comercio automotriz, de los cuales el 70% corresponden a establecimientos que realizan mantenimiento y reparación de vehículos automotores, mientras que el 30% restante se dedica a la venta de partes, piezas y accesorios de vehículos automotores; venta al por menor de combustibles y venta de vehículos. (Pro Ecuador, pág. 2)

Actualmente en el Ecuador existen las siguientes Ensambladoras que venden vehículos en las marcas detalladas.

Cuadro N° 1: Ensambladoras en el Ecuador

Ensambladora	Desde	Marca
AYMESA	1973	KIA
ÓMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	1975	Chevrolet
MARESA	1976	Mazda
CIAUTO	2012	Great Wall

Fuente: PRO ECUADOR, Análisis Sector Automotriz

Elaborado por: Dayra Ayala

De las ensambladoras anteriormente detalladas la de mayor volumen de producción corresponde a Ómnibus BB Transportes S.A.

Debido al alto grado de tecnificación de las ensambladoras han logrado ser reconocidos por sus productos de alta calidad, reconocida en el mercado nacional e inclusive en sus destinos de exportación: Colombia, Venezuela, Perú, Centro América y el Caribe. (Pro Ecuador, pág. 4)

En el 2013 las ensambladoras Maresa y General Motors han destinado recursos para ampliar sus plantas, y mejorar la calidad y durabilidad de la pintura interna y externa de los vehículos en el corto y largo plazo. Y a partir del año en mención, rigen también nuevos aranceles y cupos de importación para las partes y piezas de ensamblaje. Sin embargo, los impuestos son más bajos dependiendo del componente nacional.¹¹ La incorporación de componente nacional es del 12% en promedio, Ómnibus BB tiene el más alto grado de incorporación con 18. (Pro Ecuador, pág. 6)

La industria automotriz en el mundo está evolucionando para cumplir los diferentes requisitos de cada uno de los países tanto de especificaciones técnicas como de requerimientos de los consumidores, así como desarrollos que estén de la mano con la preservación de la naturaleza, por lo que en los últimos años se ha desarrollado nuevas tecnologías, desarrollo de partes como motores más eficientes en el ahorro de

combustible y menos contaminación al medio ambiente entre otros por lo tanto los focos de desarrollo de ésta industria se ha enfocado en:

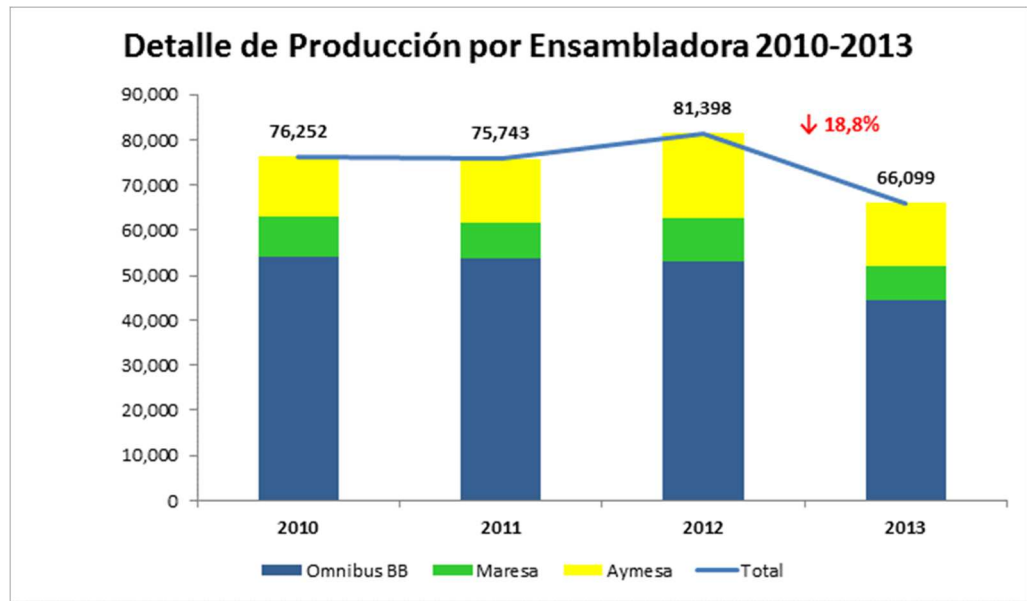
- Adaptar los vehículos a las legislaciones
- Reducción del consumo de combustible y del dióxido de carbono.
- Mejorar el performance del vehículo en materia de seguridad.
- Líneas de desarrollo asociadas al confort de los automóviles, para ajustarse a las necesidades de los usuarios.

1.2 DISTRIBUCIÓN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

1.2.1 Producción Nacional

La industria automotriz está distribuida de acuerdo a las unidades de producción de la siguiente manera:

La producción nacional de vehículos durante los años 2010 al 2012 ha tenido un promedio de producción de 74.873 vehículos, sin embargo en el 2013 la producción nacional baja a 66.099 vehículos, correspondiendo a una reducción del 18.8% versus el año 2012 tal como se muestra en el gráfico abajo.

Gráfico N° 1: Detalle de Producción por Ensambladora 2010-2013

Fuente: AEADE y CINA E

Elaborado por: Dayra Ayala

El mayor productor nacional durante los mismos años ha sido Ómnibus teniendo un promedio de 51.331 unidades que representa el 69% en promedio de los últimos 4 años.

Cuadro N° 2: Producción de Ensambladoras

Ensambladora	2010	2011	2012	2013	Promedio	%
Omnibus BB	54,165	53,705	52,959	44,494	51,331	69%
Maresa	8,995	8,129	9,826	7,474	8,606	11%
Aymesa	13,092	13,909	18,613	14,131	14,936	20%
Total	76,252	75,743	81,398	66,099	74,873	100%

Fuente: AEADE y CINA E

Elaborado por: Dayra Ayala

1.2.2 Venta Local

Para el presente análisis se revisará la distribución de la industria por ventas de los años 2010 -2013, de los cuales se detallarán las marcas de mayor

participación en el mercado automotriz de un total de 67 marcas que se detallan en el Anexo 2.

Cuadro N° 3: Distribución de la Industria por Ventas de los Años 2010 - 2013

MARCA	2010	2011	2012	2013	Average
CHEVROLET	40.42%	42.31%	45.24%	44.05%	43.01%
HYUNDAI	13.04%	10.64%	10.12%	8.45%	10.56%
KIA	8.25%	8.55%	8.35%	10.80%	8.99%
NISSAN	7.12%	7.21%	5.81%	5.77%	6.48%
TOYOTA	6.60%	4.81%	5.63%	5.64%	5.67%
MAZDA	6.50%	5.73%	4.22%	5.62%	5.52%
FORD	3.09%	3.13%	3.50%	3.59%	3.33%
HINO	2.90%	2.95%	2.98%	3.28%	3.03%
RENAULT	3.79%	3.89%	2.21%	2.22%	3.03%
GREAT WALL	0.51%	1.48%	1.72%	1.48%	1.30%
CHERY	0.37%	1.08%	1.53%	1.10%	1.02%
Otras Menores a 1%	7.41%	8.22%	8.69%	8.00%	8.08%
TOTAL	100%	100%	100%	100%	100%

Fuente: AEADE y CINAIE

Elaborado por: Dayra Ayala

De acuerdo a la información obtenida se puede decir que la marca Chevrolet es la líder en el mercado durante los 4 años con un promedio del 43.01%, siendo cuatro veces la participación de Hyundai que tiene un promedio de 10.56% quien está en segundo lugar.

1.3 ENSAMBLADORAS Y COMERCIALIZADORAS

Con la finalidad de conocer un poco más de la industria automotriz se detalla información referente a ensambladoras y comercializador, entendiéndose como ensambladoras las empresas que producen y venden y como comercializadoras las empresas que se dedican únicamente a la compra y venta de vehículos.

1.3.1 Ensambladoras

En este grupo se realizará un resumen de la historia de las ensambladoras que existen en Ecuador durante el periodo de análisis, claro está que dichas empresas de igual manera se dedican a la comercialización de los vehículos.

1.3.1.1 Aymesa S.A.



Aymesa abre sus puertas en el año 1970 como un dealer de las marcas Vauxhall y Bedford. Tres años después Aymesa inicia su recorrido como la pionera en la industria automotriz del Ecuador con el proyecto BTV (Basic Transport Vehicle). Un proyecto perseguido en varios países del mundo, pero que solo logra éxito en Ecuador, cuando Aymesa lanza al mercado el primer vehículo de fabricación local, el memorable ANDINO, un vehículo sencillo con una plataforma Bedford y un motor de 1,4 litros Vauxhall.

En los siguientes años este modelo se fabricara con algunas variantes, pero manteniendo su esencia como un vehículo básico de transporte (BTV). Para 1975 y hasta 1981 Aymesa produce vehículos con carrocería de fibra de vidrio, una versión del exitoso Opel Cadet, que en Ecuador se la conocerá como Cóndor, un modelo potente y liviano que en más de una ocasión demostró su desempeño en competencias automovilísticas.

A partir del año 1981, Aymesa adquiere sus primeras estaciones de soldadura e inicia la producción de unidades de carrocería metálica, iniciando con el Chevrolet de General Motors. En los siguientes 12 años Aymesa producirá modelos de gran éxito de las marcas, Suzuki, GM y Datsun.

En el año 1996 Aymesa realiza una gran inversión que por un lado duplica su capacidad de producción por hora, e incluye un nuevo sistema de aplicación de fondo (pintura) por Electro-deposición ELPO, un sistema de inmersión en el que la pintura se adhiere a la carrocería por afinidad electrostática, logrando una inmejorable

cobertura, asegurando la característica anticorrosiva del acabado de pintura del vehículo.

A partir del año 1999, Aymesa inicia su relación con el fabricante KIA MOTORS COMPANY de Corea, con su modelo Sportage. A partir de ese año esta relación se ha mantenido, y más aún, ha crecido importantemente, incorporando nuevos modelos y rompiendo consistentemente año a año records de producción.

En 2011 Aymesa incorpora además la una nueva línea de ensamblaje dedicada e independiente para la producción de camiones de la marca HYUNDAI.

Esto es Aymesa, una compañía de gran experiencia en el mercado nacional y un exitoso exportador de vehículos, de marcas de clase mundial. (Aymesa, s.f.)

Durante el 2012 sigue produciendo unidades para Chevrolet, KIA y Hyundai información que se puede evidenciar en los diferentes informes de la AEADE.

1.3.1.2 Ómnibus Bb Transportes S.A.



En nuestro país, la historia se remonta a Ómnibus BB Transportes (OBB), ensambladora automotriz ecuatoriana, que inició sus operaciones en 1975 de la mano de Bela Botar, joven húngaro y gran emprendedor que emigró al Ecuador y que con su visión revolucionó el mercado automotor ecuatoriano.

El sueño de Bela Botar comenzó en el sector de la Kennedy, frente al Colegio Técnico Aeronáutico, en Quito; en un pequeño taller donde se trabajó bajo el nombre de "Provedora Automotriz", compañía madre de Ómnibus BB. En este lugar, se fabricaron los primeros prototipos de autobuses.

Al inicio de su operación, OBB fabricaba 1 vehículo al día; en el segundo año llegó a producir 5, hasta llegar a un tope máximo de 15. En 1981, General Motors se integra como accionista y la compañía se convierte en General Motors Omnibus BB (GM-OBB). A partir de este año, se inicia una inversión programada para fabricar miles de vehículos livianos que son emblemáticos hasta la fecha como: la Blazer, Forsa, Trooper, Vitara, Chevrolet Luv, entre otros. La fusión entre la experiencia de GM y la capacidad emprendedora de OBB, marcó el inicio de una nueva etapa en la industria automotriz del Ecuador.

Desde entonces, y a través de la red de concesionarios más amplia del país, Chevrolet comercializa una amplia gama de vehículos livianos entre automóviles, camionetas y todoterrenos. GM OBB es la planta de ensamblaje automotriz pionera y más grande del Ecuador con más de tres décadas de trayectoria y ha manejado su operación de manera sustentable lo que sumado al esfuerzo y trabajo de sus colaboradores, proveedores y la Red de Concesionarios Chevrolet, le ha permitido posicionarse como un referente en el sector automotor. En la actualidad, el 80% de vehículos Chevrolet que se comercializan en el país son ensamblados con manos ecuatorianas. (GM y OBB del Ecuador, s.f.)

1.3.1.3 Maresa



Constituida: 18 de agosto de 1976

Durante más de tres décadas, Maresa ha ensamblado camiones, pick-ups y autos de pasajeros de marcas reconocidas a nivel mundial, como son Mack, Fiat, Mitsubishi, Ford, Toyota y Mazda, en una extensa variedad de modelos.

Actualmente, es una empresa dedicada al ensamblaje de vehículos Mazda, marca japonesa con la cual mantiene una sólida relación cultivada a lo largo de 27 años de trabajo conjunto. (Corporación Maresa, s.f.)

A mediados de junio del 2012, con la incorporación de las marcas Fiat y Chrysler al portafolio de productos comercializados por la Corporación, Mazmotors cambia su razón para funcionar como Maresacenter, comercializando además de Mazda estas marcas y sus servicios relacionados. (Corporación Maresa, s.f.)

1.3.1.4 Ciauto (Ambacar)



La historia de la compañía nos habla de un presente hecho con trabajo y pasión por los automóviles, pero más que eso pasión por los clientes de Ambacar...

Reseña:

1970 nace en Ambato. Su fundador fue el padre del actual Gerente General. Empieza distribuyendo Chevrolet.

1978 se distribuye Toyota en una época en la que las marcas japonesas eran consideradas de menor calidad, sin embargo las ventas de Toyota en el centro del país alcanzan 100 unidades mensuales.

1981 el gobierno cierra la importación de vehículos.

1993 Ambacar es nombrado distribuidor Mazda para el centro del país.

1995 es el pionero de Mazda en las competencias automovilísticas con el Mazda 323 coupe preparado por Ambacar para rally.

El desempeño del Mazda 323 le valdría el reconocimiento del público como el mejor vehículo de su categoría.

2000 y 2001, en plena crisis económica, Ambacar experimenta su tercer gran periodo de crecimiento, expandiendo su negocio a la ciudad de Quito.

2002 es ya el primer concesionario de Mazda en volumen de ventas en la ciudad de Quito.

En los años siguientes Ambacar ocupa varias veces el primer lugar en ventas a nivel nacional en Mazda.

2009 Ambacar toma otro reto y se convierte en distribuidor de las marcas Great Wall y BYD para el Ecuador.

2010 En los 7 primeros meses, Great Wall Motors se convierte en la marca N.1 en ventas entre los fabricantes Chinos.

2010 Agosto, Great Wall Motors vende ya más que Skoda y Mitsubishi. Y se sitúa en el puesto N.12 entre todas las marcas de automóviles.

2011 Ambacar también es camiones, empieza un nuevo reto con el propósito de ayudar al pequeño y mediano empresario Ambacar inicia la venta de camiones JMC con su eslogan “Bestia de trabajo”.

Sobre Great Wall Motors

GWM la mayor marca de vehículos de China, con más de 30.000 unidades exportadas a más de 50 países en el mundo, lo que nos consolida como el mayor fabricante privado de China. GWM es una compañía con un potencial de desarrollo infinito. En GWM nuestra visión es consolidar y fortalecer nuestra industria automotriz. El ámbito internacional es una magnífica estrategia de nuestro producto y su alta competitividad hacen a GWM un ganador. En Great Wall tomamos todo desafío como una oportunidad para conducir a la Industria automotriz China hacia el liderazgo mundial.

Sobre CIAUTO - Ecuador. (1ra ensambladora de GWM en Latinoamérica)

CIAUTO, es el Parque Industrial Autopartista que inauguró su primera fase con la planta ensambladora de chasis y componentes el 10 de febrero del 2013. Este parque es el primero en su estilo en todo el Ecuador, comprende un área de 200.000 metros cuadrados. El objetivo del parque industrial autopartista es generar encadenamientos productivos en las industrias de autopartes del país, promoviendo el asentamiento de al menos 10 pequeñas y medianas industrias. Las mismas generarán en un futuro alrededor de 8.000 puestos de trabajo directo e indirecto. La planta en su primera fase, creará 200 puestos de trabajo directos y 800 indirectos. En el futuro CIAUTO impulsará la transferencia de tecnología entre Great Wall Motors y los posibles productores nacionales. Proyectos innovadores como el de CIAUTO permitirán descentralizar la industria manufacturera creando nuevas oportunidades para las pequeñas y medianas industrias, ayudando así al desarrollo del país. (Ambacar, s.f.)

1.3.2 Comercializadoras

En este grupo se incluirá a las empresas que únicamente se dedican a la importación y venta de vehículos, considerando el volumen de ventas por marca detallados en el literal 1.2.2 se considerará los 5 más grandes comercializadores para detallar un resumen de su historia.

1.3.2.1 General Motors S.A. (Chevrolet)



General Motors del Ecuador es la empresa comercializadora de vehículos marca Chevrolet con una gama de vehículos livianos y pesados.

“General Motors del Ecuador S.A. (GMEc) se encuentra en el país desde 1981” (General Motors S.A., s.f.) por más de 30 años comercializando diferentes modelos en el mercado incluidos los que la ensambladora Ómnibus BB Transportes S.A. (OBB) produce, se consideran compañías aliadas ya que el 51% de participación tiene GMEc en OBB.

Algunos de los principales modelos que comercializa según información del año 2012 son: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE)

Automóviles: Sail, Aveo y Spark

Camioneta: Luv-Dmax

Van's: N200

Camiones: NLR, NPR

SUV's: Grand Vitara y Grand Vitara SZ

1.3.2.2 Hyundai Ecuador (Hyundai)



Hyundai, la primera marca importada en ventas del Ecuador, le da la bienvenida. Presentes en Ecuador desde 1976, hemos consolidado una amplia red de concesionarios a nivel nacional. En Hyundai Ecuador adoptamos la filosofía Hyundai impartida a nivel mundial: Obsesión por la calidad...

Ese es el motor que nos impulsa a ser mejores y que nos ha llevado a ser la marca número uno en venta de vehículos importados en Ecuador. Cada uno de nuestros modelos está orientado a brindarle un alto rendimiento, confort y un diseño atractivo... (Hyundai, s.f.)

Hyundai también tiene producción nacional mediante la ensambladora Aymesa desde el 2011. (Aymesa, s.f.)

Algunos de los principales modelos que comercializa según información del año 2012 son: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE, pág. 29)

Automóviles: New Accent

Van's: H1

SUV's: Tucson ix y Fortuner

Buses: Country

1.3.2.3 Aekia S.A. (Kia)



AEKIA S.A. es el Distribuidor autorizado de la comercialización de la marca KIA Motors en Ecuador empresa que está funcionando desde Febrero del año 2001. (Mobile Kia, s.f.)

Esta empresa comercializa los vehículos KIA tanto importados como también de producción nacional, que son ensamblados por Aymesa desde 1999. (Aymesa, s.f.)

Algunos de los principales modelos que comercializa según información del año 2012 son: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE, pág. 29)

Van's: Pregio

Suv's: Sportage

1.3.2.4 Automotores y Anexos S.A. - Ayasa (Nissan)



1963 - Automotores y Anexos negocio familiar que obtienen la representación de la marca Toyota Nissan importando y comercializando camionetas Nissan Junior.

1970 - Empieza a importar la camioneta Datsun 1000 y Datsun 1200 que fueron un éxito en el mercado.

1982 - El gobierno prohíbe las importaciones de vehículos por lo que se mantiene en el mercado ofreciendo servicio postventa.

1985 – Se inicia a ensamblar camionetas Datsun 1200 mediante acuerdos con AYMESA.

2012 – Representante exclusivo de la marca en Ecuador. (Patio Tuerca, s.f.)

Algunos de los principales modelos que comercializa según información del año 2012 son: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE, pág. 29)

Camionetas: NP300

1.3.2.5 Toyota del Ecuador S.A. (Toyota)



1959 - Casabaca es la empresa comercializadora de los vehículos marca Toyota, esta empresa se encuentra en Ecuador.

1964 - Cinco empresarios fundan la empresa Tomebamba S.A. quienes se caracterizan por la comercialización y distribución de vehículos así como de otros productos.

2001 - Estas dos empresas se convirtieron en los distribuidores oficiales de la marca Toyota en el Ecuador por algunos años.

2001 - Las dos empresas deciden formar la empresa Toyocosta para distribuir los vehículos en la región costa del país.

2007 – Deciden consolidar la distribución entre Casabaca, Importadores Tomebamba y Toyota Tsusho Corporation en una sola empresa Toyota del Ecuador S.A. como distribuidor oficial para todo el Ecuador. (Toyota, s.f.)

Algunos de los principales modelos que comercializa según información del año 2012 son: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE, pág. 29)

Camionetas: Hilux

Suv's: Fortuner

1.4 ESTRUCTURA PARA FIJACIÓN DE PRECIOS

1.4.1 Precio de venta

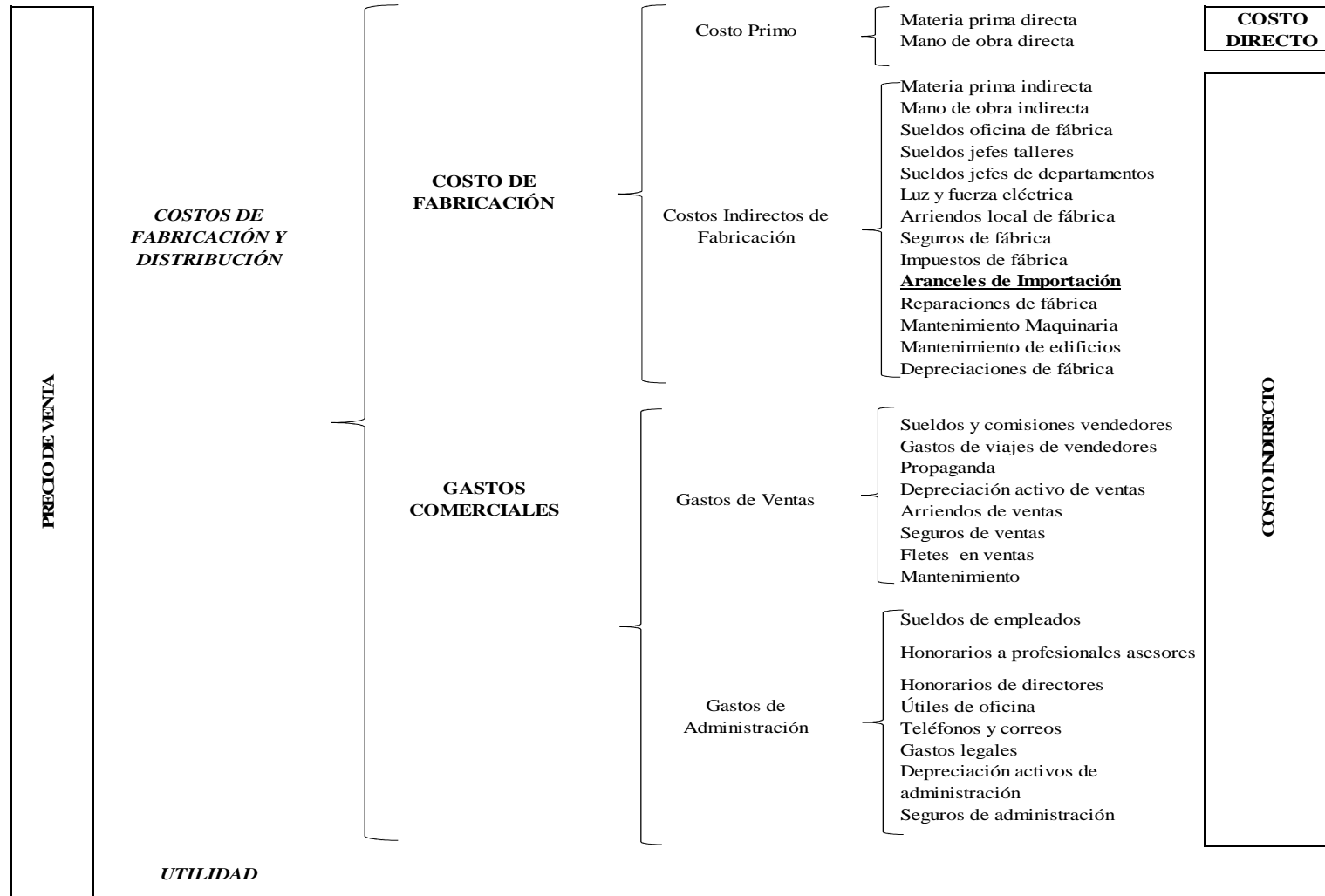
Cantidad de dinero, que hay que pagar por la compra o alquiler de un determinado producto o servicio. También podríamos definir precio como el valor monetario, con base en el cual, quien ofrece en venta un bien o servicio estaría dispuesto a participar en un proceso de intercambio. (Monografias.com, s.f.)

Para poder establecer el precio de venta es indispensable tener conocimiento de los costos incluidos en una estructura de precios, motivo por el cual en el cuadro adjunto se detalla de forma general como se obtiene el precio de venta. (Molina, 1987, págs. 22-23)

En el cuadro abajo se puede ver que los costos por aranceles es parte de la estructura de determinación de precios y dependiendo el costo que representen tendrá un mayor o menor valor.

Tal como se muestra los aranceles son parte de los costos de fabricación y por lo tanto forman parte del costo de ventas a los cuales se tendrá que agregar los gastos administrativos y la utilidad para determinar el precio de venta al público.

Cuadro N° 4: Precio de Venta



Fuente: (Molina, 1987)
 Elaborado por: Dayra Ayala

En el proceso de fijación de precio existen algunas etapas las mismas que no van a ser revisadas en profundidad ya que este punto sería parte de otro estudio, sin embargo se tratará de realizar una explicación breve de éste concepto.

Lo que se pretende con el análisis a realizar es determinar si existe una correlación¹ entre los cambios de precios de vehículos y los cambios en los porcentajes arancelarios, para lo cual es necesario conocer de manera general como se establecen los precios de venta.

1.4.1.1 Etapas para la Fijación de Precios

Fijar precios es un problema cuando una compañía debe determinarlos por primera vez. Esto sucede cuando la empresa desarrolla o adquiere un nuevo producto, cuando introduce su producto regular en un nuevo canal de distribución o área geográfica y cuando entra a una licitación por un nuevo contrato de trabajo. Las empresas deben decidir dónde situar su producto en calidad y precio. Es por esta razón que se hace tan importante la fijación de precios. A continuación se detalla varias etapas importantes para realizar este proceso:

Etapa 1. Selección de los objetivos del precio.

Etapa 2. Identificación del Mercado.

Etapa 3. Determinación de la demanda.

Etapa 4. Estimación y Compresión de los Costos.

Etapa 5. Selección de las políticas de precio.

Etapa 6. Selección de un método para fijar precios.

Etapa 7. Selección del precio definitivo. (Monografias.com, s.f.)

¹ La correlación trata de establecer la relación o dependencia que existe entre las dos variables que intervienen en una distribución bidimensional. Es decir, determinar si los cambios en una de las variables influyen en los cambios de la otra. En caso de que suceda, diremos que las variables están correlacionadas o que hay correlación entre ellas. <http://www.vitutor.com/estadistica/bi/correlacion.html>

De estas 7 etapas vamos a detallar mayor información sobre la Etapa Estimación y comprensión de los Costos.

La Demanda representa en gran medida un tope máximo para el precio que la compañía puede cargar por su producto y los costos de la compañía representan el tope mínimo. Los costos de una compañía se presentan en dos formas fijos y variables. Los costos fijos no varían con la producción o las ganancias de las ventas. Así una compañía debe pagar cuentas cada mes por renta, calefacción, intereses, salarios de los ejecutivos y demás, cualquiera que sea la producción de la compañía. Los costos fijos prevalecen sin que tenga importancia el nivel de producción.

Los costos totales consisten en la suma de los costos fijos y variables para cualquier nivel de producción. La gerencia quiere cargar un precio que cubra por lo menos los costos de producción total en un nivel de producción determinado.

De la comprensión de costos se desprenden dos ideas fundamentales:

1. El fabricante o comerciante que desee permanecer en su negocio, debe fijar un precio tal a sus artículos que por lo menos cubra los costos totales incurridos en atender la demanda.
2. Para que se genere utilidad en un negocio, es necesario que los ingresos totales logrados en un periodo fiscal, sobrepasen los costos totales incurridos en generar esos ingresos. En otras palabras, que se llegue más allá del punto equilibrio.

El punto de equilibrio es la situación en que los costos totales de la firma son iguales a los ingresos totales. (Monografias.com, s.f.)

1.4.2 Estructura de costos para fijación de precios

Para el presente análisis con información obtenida de una de las empresas ensambladoras y comercializadoras se detalla cuáles son los componentes incluidos en la estructura de costos para fijación de precios. Es importante mencionar que existe diferencia entre una estructura de un vehículo producido y un vehículo importado por lo que se detallará los dos casos.

1.4.2.1 Estructura de costos para fijación de precios vehículos producidos

Para entender la estructura de precios es necesario conocer algunos conceptos, los mismos que se van a detallar a continuación.

- Material CKD o Kit CKD:

El **Kit para ensamblaje/Kit de montaje, *Complete Knock Down*** (CKD), en inglés, es un sistema logístico mediante el cual se consolidan en un almacén todas las piezas necesarias para armar un aparato funcional. En la industria, este término se usa cuando una máquina completamente desmontada, es entregada a una planta que se dedica su ensamble, en conjuntos que vienen listos para ser ensamblados y las cuales son dedicadas a su exportación. Su uso más extensivo en centro y Suramérica es el que se hace en la industria automotriz, al ser algunos países de la región constructores de autopartes, y otros como Colombia, Venezuela y Uruguay; países en donde se hallan extensas plantas dedicadas a dichos procesos de manufactura. (Wikipedia, s.f.)

En el presente estudio se referirá a Kit CKD o CKD a los componentes o materiales importados listos para el ensamble de vehículos.

- Flete de Importación:

La importación de material CKD o vehículos terminados tradicionalmente son importados vía marítima o terrestre dependiendo el origen. El costo del transporte entre el país de origen y el destino se considera el flete de importación.

- INCOTERM (International Commercial Terms o Términos Internacionales de Comercio):

Los Incoterms son un conjunto de reglas internacionales, regidos por la Cámara de Comercio Internacional, que determinan el alcance de las cláusulas comerciales incluidas en el contrato de compraventa internacional.

Los Incoterms también se denominan cláusulas de precio, pues cada término permite determinar los elementos que lo componen. La selección del Incoterm influye sobre el costo del contrato.

El propósito de los Incoterms es el de proveer un grupo de reglas internacionales para la interpretación de los términos más usados en el Comercio internacional.

Los Incoterms determinan:

- El alcance del precio.
- En qué momento y donde se produce la transferencia de riesgos sobre la mercadería del vendedor hacia el comprador.
- El lugar de entrega de la mercadería.
- Quién contrata y paga el transporte.
- Quién contrata y paga el seguro.
- Qué documentos tramita cada parte y su costo. (Businesscol, s.f.)

Para este estudio se considerará que el término de negociación de los importadores tanto de vehículos como material CKD está bajo el Incoterm CIF.

- CIF (Cost, Insurance and Freight) - Costo, Seguro y Flete:

Significa que el vendedor entrega la mercadería cuando esta sobrepasa la borda del buque en el puerto de embarque convenido.

El vendedor debe pagar los costos y el flete necesarios para conducir las mercaderías al puerto de destino convenido.

En condiciones CIF el vendedor debe también contratar un seguro y pagar la prima correspondiente, a fin de cubrir los riesgos de pérdida o daño que pueda sufrir la mercadería durante el transporte.

El comprador ha de observar que el vendedor está obligado a conseguir un seguro sólo con cobertura mínima. Si el comprador desea mayor cobertura necesitará acordarlo expresamente con el vendedor o bien concertar su propio seguro adicional.

El término CIF exige al vendedor despachar las mercaderías para la exportación.

Este término puede ser utilizado sólo para el transporte por mar o por vías navegables interiores. (Businesscol, s.f.)

- Ad-valorem (Arancel)

Un arancel es el tributo que se aplica a los bienes, que son objeto de importación o exportación. El más extendido es el impuesto que se cobra sobre las importaciones, mientras los aranceles sobre las exportaciones son menos corrientes; también pueden existir aranceles de tránsito que gravan los productos que entran en un país con destino a otro.

Pueden ser "ad valorem" (al valor), como un porcentaje del valor de los bienes, o "específicos" como una cantidad determinada por unidad de peso o volumen.

Cuando un buque arriba a un puerto aduanero, un oficial de aduanas inspecciona el contenido de la carga y aplica un impuesto de acuerdo a la tasa estipulada para el tipo de producto. Debido a que los bienes no pueden ser nacionalizados (incorporados a la economía del territorio receptor) hasta que no sea pagado el impuesto, es uno de los

impuestos más sencillos de recaudar, y el costo de su recaudación es bajo. El contrabando es la entrada, salida y venta clandestina de mercancías sin satisfacer los correspondientes aranceles. (Wikipedia, s.f.)

La base imponible de los derechos arancelarios es el valor en aduana de las mercancías importadas. El valor en aduana de las mercancías será el valor de transacción de las mismas más los costos del transporte y seguro, determinado según lo establezcan las disposiciones que rijan la valoración aduanera. El costo del seguro formará parte del valor en aduana pero la póliza de seguro no será documento obligatorio de soporte exigible a la declaración aduanera. (Registro Oficial No. 351, 2010)

En el Ecuador el arancel que aplica es el ad-valorem, por lo tanto es un porcentaje del valor del CKD o vehículo importado. La base del costo considerado para el cálculo incluye el costo de material, seguro y flete (CIF – Cost, Insurance and Freight).

- Fondo de desarrollo para la infancia (FODINFA)

“Impuesto que administra el INFA. 0.5% se aplica sobre la base imponible de la Importación”. (Aduanas del Ecuador, s.f.)

- Transporte Local:

Corresponde al costo incurrido en el transportar tanto el material CKD o vehículo SUP desde el puerto hasta la planta o comercializadora.

- Material local:

El material local corresponde a los productos o insumos que son comprados a proveedores, y que dicho material cumpla con un porcentaje de producción nacional requerido por el gobierno para ser considerado como material local. Este concepto se verá a más adelante en el capítulo de tarifas arancelarias.

- Gastos fijos y variables de manufactura:

Estos gastos corresponden a los gastos en que incurre todo el proceso de manufactura el cual se puede ver mayor detalle de algunos conceptos en el cuadro adjunto en el literal 1.4.1 del presente capítulo.

- Costo de producción:

Corresponde a la suma de todos los conceptos antes mencionados: material, flete, seguro, aranceles, transporte local, material local, gastos directos e indirectos de fabricación.

- Gastos de comercialización o venta:

Son los gastos incurridos en el proceso de venta y administración, detalle de estos gastos se pueden ver en el cuadro adjunto en el literal 1.4.1 del presente capítulo.

- Precio ex-fabrica:

Es el aplicado por las empresas productoras de bienes gravados con Ice en la primera etapa de comercialización de los mismos. Este precio se verá reflejado en las facturas de venta de los productores y se entenderán incluidos todos los costos de producción, los gastos de venta, administrativos, financieros y cualquier otro costo o gasto no especificado que constituya parte de los costos y gastos totales, suma a la cual se deberá agregar la utilidad marginada de la empresa. (Servicio de Rentas Internas del Ecuador, s.f.)

El precio ex fábrica es la suma de los Costos ex fábrica² del bien de producción nacional, más un 25% de utilidad presuntiva, éste total es en la base de cálculo para el ICE. Este cálculo aplica para los vehículos producidos nacionalmente de acuerdo al presente estudio.

- Precio ex aduana:

Es aquel que se obtiene de la suma de las tasas arancelarias, fondos y tasas extraordinarias recaudadas por la Corporación Aduanera Ecuatoriana al momento de desaduanizar los productos importados, al valor CIF de los bienes. (Servicio de Rentas Internas del Ecuador, s.f.)

El precio ex aduana corresponde al costo del vehículo, más flete y seguro; a éste subtotal se añade un 25% de utilidad presuntiva y esta

² Costo ex fábrica, es la suma del costo de producción más los gastos de comercialización y venta.

es la base de cálculo del ICE. Esto aplica a la importación de vehículos para el caso del presente estudio.

- ISD – Impuesto a la Salida de Capital

La Ley Reformativa para la Equidad Tributaria publicada en el año 2007 introdujo el Impuesto a la Salida de Divisas. ISD) (Anteriormente llamado Impuesto a la Salida de Capitales), con el propósito de gravar el valor de todas las operaciones y transacciones monetarias que se realizan al exterior.

Tres reformas tributarias a partir de esta fecha han modificado su hecho generador e incrementado su tarifa hasta alcanzar el 5% en la actualidad. (Cámara de Industrias y Producción, s.f.)

El hecho generador de este impuesto lo constituye la transferencia, envío o traslado de divisas que se efectúen al exterior, sea en efectivo o a través del giro de cheques, transferencias, retiros o pagos de cualquier naturaleza, inclusive compensaciones internacionales, sea que dicha operación se realice o no con la intervención de las instituciones que integran el sistema financiero. (Servicio de Rentas Internas del Ecuador, s.f.)

De acuerdo al Registro Oficial 713 del 30 de mayo del 2012 establece que podrá ser utilizado como crédito tributario el ISD pagados en la importación de las materias primas, insumos y bienes de capital con la finalidad de que sean incorporados en procesos productivos.

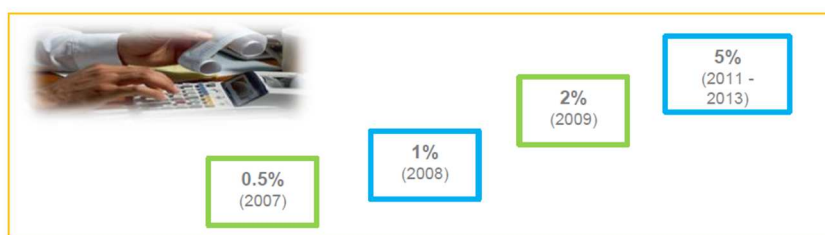
Se detalla a continuación un resumen de los cambios aplicados al ISD aplicables durante el año 2010 al 2013.

Cuadro N° 5: Registro Oficial No. 94, 583, 713 - ISD – Impuesto a la Salida de Capital

Registro Oficial No.	Fecha	ISD	Detalle
94	23/12/2009	2%	Crédito Tributario.- Podrá ser utilizado como crédito tributario, que se aplicará para el pago del impuesto a la renta del ejercicio económico corriente, los pagos realizados por concepto de impuesto a la salida de divisas en la importación de materias primas, bienes de capital e insumos para la producción, siempre que, al momento de presentar la declaración aduanera de nacionalización, estos bienes registren tarifa 0% de ad-valórem en el arancel nacional de importaciones vigente”.
583	24/11/2011	5%	La Disposición Transitoria Décima Primera del RALORTI establece que hasta tanto el Comité de Política Tributaria no publique el referido listado, se entenderán como materias primas, insumos y bienes de capital que darán derecho a crédito tributario de Impuesto a la Renta por el ISD pagado en la importación de los mismos, los que al momento de presentar la declaración aduanera de nacionalización, registren tarifa 0% de ad-valórem en el arancel nacional de importaciones vigente. También son crédito tributario si consta en la lista de Materias Primas detalladas en el registro oficial
713	30/05/2012	5%	

Fuente: Registro Oficial
Elaborado por: Dayra Ayala

Gráfico N° 2: ISD – Impuesto a la Salida de Capital



Fuente: CINAIE

Elaborado por: Dayra Ayala

- ICE – Impuesto a los Consumos Especiales:

De acuerdo a la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno, Codificación (LORTI) en el Art. 75 menciona que el impuesto ICE aplica a los bienes y servicios de procedencia nacional o importada, en el Art. 82 de la misma ley específica que los vehículos motorizados de transporte terrestre hasta de 3.5 toneladas de carga aplica el siguiente porcentaje de ICE:

Cuadro N° 6: ICE – Impuesto a los Consumos Especiales

Descripción	Precio de Venta al Público USD.	% ICE Sobre Base Imponible
Vehículos motorizados	Hasta USD. 20.000	5%
Camionetas, furgonetas, camiones, y vehículos de rescate	Hasta USD. 30.000	5%
vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate	Superior a USD. 20.000 - Hasta USD. 30.000	10%
Vehículos motorizados	Superior a USD. 30.000 - Hasta USD. 40.000	15%
	Superior a USD. 40.000 - Hasta USD. 50.000	20%
	Superior a USD. 50.000 - Hasta USD. 60.000	25%
	Superior a USD. 60.000 - Hasta USD. 70.000	30%
	Superior a USD. 70.000	35%

Fuente: LORTI, Art. 82.

Elaborado por: Dayra Ayala

En la LORTI en el Art. 77 especifica que los vehículos híbridos y vehículos destinados para personas con discapacidad están exentos de pago de ICE.

En la misa ley en el Art. 88 especifica cuando aplica el pago de éste impuesto o hecho generador, “en el caso de consumos de bienes de producción nacional será la transferencia, a título oneroso o gratuito, efectuada por el fabricante y la prestación del servicio dentro del período respectivo. En el caso del consumo de mercancías importadas, el hecho generador será su desaduanización.” (Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno)

La base imponible de los productos sujetos al ICE, de producción nacional o bienes importados, se determinará con base en el precio de venta al público sugerido por el fabricante o importador, menos el IVA y el ICE o con base en los precios referenciales que mediante Resolución establezca anualmente el Director General del Servicio de Rentas Internas. La base imponible obtenida mediante el cálculo del precio de venta al público sugerido por los fabricantes o importadores de los bienes gravados con ICE, no será inferior al resultado de incrementar al precio ex-fábrica o ex-aduana, según corresponda, un 25% de margen mínimo presuntivo de comercialización; si se comercializan los productos con márgenes superiores al mínimo presuntivo señalado, se deberá aplicar el margen mayor para determinar la base imponible del ICE. La liquidación y pago del ICE aplicando el margen mínimo presuntivo, cuando de hecho se comercializan los respectivos productos con márgenes mayores, se considerará un acto de defraudación tributaria.

Para los casos en los que no se aplique precios referenciales, las operaciones matemáticas a realizarse para identificar la base imponible mayor sobre la cual se deberá calcular el Impuesto a los Consumos Especiales, son: (Servicio de Rentas Internas del Ecuador, s.f.)

Con base en PVP:

$$\text{Base Imponible} = \text{PVP} / ((1+\% \text{IVA}) * (1+\% \text{ICE vigente}))$$

Con base en el precio ex fábrica o ex aduana:³

$$\text{Base Imponible} = \text{Precio ex fábrica o ex aduana} * (1+25\%)$$

Los porcentajes de ICE aplicables durante los años 2010 al 2013 son los mismos dato que es necesario especificar para el análisis del presente estudio que se revisará en el capítulo 4.

- Impuesto al Valor Agregado (IVA)

Objeto del impuesto.- Se establece el Impuesto al Valor Agregado (IVA), que grava al valor de la transferencia de dominio o a la importación de bienes muebles de naturaleza corporal, en todas sus etapas de comercialización, así como a los derechos de autor, de propiedad industrial y derechos conexos; y al valor de los servicios prestados,... (Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno)

“Existen básicamente dos tarifas para este impuesto que son 12% y tarifa 0%.” (Servicio de Rentas Internas del Ecuador, s.f.)

La base imponible de este impuesto corresponde al valor total de los bienes muebles de naturaleza corporal que se transfieren o de los servicios que se presten, calculado sobre la base de sus

³ Es aquel que se obtiene de la suma de las tasas arancelarias, fondos y tasas extraordinarias recaudadas por la Corporación Aduanera Ecuatoriana al momento de desaduanizar los productos importados, al valor CIF de los bienes. <http://www.sri.gob.ec/web/guest/ice1>

precios de venta o de prestación del servicio, que incluyen impuestos, tasas por servicios y demás gastos legalmente imputables al precio.

La base imponible, en las importaciones, es el resultado de sumar al valor CIF los impuestos, aranceles, tasas, derechos, recargos y otros gastos que figuren en la declaración de importación y en los demás documentos pertinentes. (Servicio de Rentas Internas del Ecuador, s.f.)

- Precio de Venta al Público (PVP)

Para entender éste concepto se debe primeramente entender que es el precio total de un bien.

Según B. Peter Pashigian “El precio total de un bien es igual al precio de mercado del bien más el costo de oportunidad del tiempo que el consumidor precisa para consumir el bien.” (Pashigian B., pág. 146)

Para el presente estudio se tomará el precio de venta al público que corresponde al precio que tuvieron los vehículos en el mercado durante el periodo de análisis.

Para mayor referencia se adjunta un ejemplo la estructura de precios de un vehículo producido localmente y uno importado.

Cuadro N° 7: Estructura de precios de un vehículo producido localmente y uno importado

Estructura de Precios Vehículo Producido			USD.	Estructura de Precio de un Vehículo Importado			USD.		
Material CKD			12,000	Costo del Vehículo SUP			12,000		
Flete y seguro de importación Material			840	Flete y seguro de importación Material			840		
Total CIF (Costo, seguro y flete)			12,840	Total CIF (Costo, seguro y flete)			12,840		
5% Ad-valoren (arancel)			642	35% Ad-valoren (arancel)			4,494		
0.5% Fodinfra			64	0.5% Fodinfra			64		
5% ISD			642	5% ISD			642		
Transporte local a planta de producción			70	10% ICE			2,255		
Material local			3,200						
Gastos Fijos de Manufactura			500						
Gastos Variables de Manufactura			400						
Total Costo de Producción			18,358	Precio Ex - Aduana			20,295		
Gastos de comercialización, venta, adm. Otros			400	Gastos de comercialización, venta, adm. Otros			400		
Transporte local del Distribuidor			70	Transporte local del Distribuidor			70		
Costo Ex - Fábrica			18,758	Total Costo Vehículo			20,695		
5% Utilidad			938	5% Utilidad			1,035		
Precio Ex - Fábrica			19,696						
10% ICE			2,345						
Precio antes de IVA			22,041	Precio antes de IVA			21,730		
12% IVA			2,645	12% IVA			2,608		
Precio de Venta al Público (PVP)			24,686	Precio de Venta al Público (PVP)			24,338		
Fórmula cálculo ICE			Base ICE	%	Fórmula cálculo ICE			Base ICE	%
Precio Ex fábrica +25% Utilidad Presuntiva			23,448	10%	Precio Ex Aduana + 25% Utilidad Presuntiva			25,369	10%
PVP (-) IVA (-) ICE			19,696	10%	PVP (-) IVA (-) ICE			19,475	10%

Fuente: Investigación realizada

Elaborado por: Dayra Ayala

2 ÓRGANOS DE CONTROL DEL COMERCIO EXTERIOR

De conformidad con el número 5 del artículo 261 de la Constitución de la República del Ecuador, las políticas: económica, tributaria, aduanera, arancelaria, de comercio exterior, entre otras, son competencia exclusivas del Estado Central. (Comex, 2013)

2.1 CÓDIGO ORGÁNICO DE LA PRODUCCIÓN, COMERCIO E INVERSIONES (COPCI)

La Asamblea Nacional del Ecuador aprobó el proyecto de Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) el mismo que fue publicado en el Registro Oficial No. 351 del 29 de Diciembre del 2010.

El COPCI tiene como principales fines los siguientes detallados en el Art. 4 de la misma ley:

- a. Transformar la Matriz Productiva, para que esta sea de mayor valor agregado, potenciadora de servicios, basada en el conocimiento y la innovación; así como ambientalmente sostenible y ecoeficiente;
- b. Democratizar el acceso a los factores de producción, con especial énfasis en las micro, pequeñas y medianas empresas, así como de los actores de la economía popular y solidaria;

- c. Fomentar la producción nacional, comercio y consumo sustentable de bienes y servicios, con responsabilidad social y ambiental, así como su comercialización y uso de tecnologías ambientalmente limpias y de energías alternativas;
- d. Generar trabajo y empleo de calidad y dignos, que contribuyan a valorar todas las formas de trabajo y cumplan con los derechos laborales;
- e. Generar un sistema integral para la innovación y el emprendimiento, para que la ciencia y tecnología potencien el cambio de la matriz productiva; y para contribuir a la construcción de una sociedad de propietarios, productores y emprendedores;
- f. Garantizar el ejercicio de los derechos de la población a acceder, usar y disfrutar de bienes y servicios en condiciones de equidad, óptima calidad y en armonía con la naturaleza;
- g. Incentivar y regular todas las formas de inversión privada en actividades productivas y de servicios, socialmente deseables y ambientalmente aceptables;
- h. Regular la inversión productiva en sectores estratégicos de la economía, de acuerdo al Plan Nacional de Desarrollo;
- i. Promocionar la capacitación técnica y profesional basada en competencias laborales y ciudadanas, que permita que los resultados de la transformación sean apropiados por todos;

- j. Fortalecer el control estatal para asegurar que las actividades productivas no sean afectadas por prácticas de abuso del poder del mercado, como prácticas monopólicas, oligopólicas y en general, las que afecten el funcionamiento de los mercados;
- k. Promover el desarrollo productivo del país mediante un enfoque de competitividad sistémica, con una visión integral que incluya el desarrollo territorial y que articule en forma coordinada los objetivos de carácter macroeconómico, los principios y patrones básicos del desarrollo de la sociedad; las acciones de los productores y empresas; y el entorno jurídico - institucional;
- l. Impulsar el desarrollo productivo en zonas de menor desarrollo económico;
- m. Establecer los principios e instrumentos fundamentales de la articulación internacional de la política comercial de Ecuador;
- n. Potenciar la sustitución estratégica de importaciones;
- o. Fomentar y diversificar las exportaciones;
- p. Facilitar las operaciones de comercio exterior;
- q. Promover las actividades de la economía popular, solidaria y comunitaria, así como la inserción y promoción de su oferta productiva estratégicamente en el mundo, de conformidad con la Constitución y la ley;

- r. Incorporar como un elemento transversal en todas las políticas productivas, el enfoque de género y de inclusión económica de las actividades productivas de pueblos y nacionalidades;
- s. Impulsar los mecanismos que posibiliten un comercio justo y un mercado transparente; y,
- t. Fomentar y apoyar la investigación industrial y científica, así como la innovación y transferencia

Por lo tanto el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 del 29 de diciembre del 2010, creó el Comité de Comercio Exterior (COMEX) como el órgano encargado del aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial. (Comex, 2013)

2.2 COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR (COMEX)



El organismo que aprobará las políticas públicas nacionales en materia de política comercial, será un cuerpo colegiado de carácter intersectorial público, encargado de la regulación de todos los asuntos y procesos vinculados a esta materia, que se denominará Comité de Comercio Exterior (COMEX), y que estará compuesto por titulares o delegados de las siguientes instituciones:

- a) El Ministerio rector de la política de comercio exterior;

- b) El Ministerio rector de la política agrícola;
- c) El Ministerio rector de la política industrial;
- d) El Ministerio a cargo de coordinar el desarrollo productivo;
- e) El Ministerio a cargo de coordinar la política económica;
- f) El Ministerio a cargo de la finanzas públicas;
- g) El Organismo Nacional de Planificación;
- h) El Ministerio a cargo de coordinar los sectores estratégicos;
- i) El Servicio de Rentas Internas;
- j) La autoridad aduanera nacional; y,
- k) Las demás instituciones que determine el Presidente de la República mediante decreto ejecutivo. (Registro Oficial No. 351, 2010)

2.2.1 Deberes y atribuciones: COMEX

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

- a) Formular y aprobar las políticas y estrategias, generales y sectoriales, en materia de comercio exterior, fomento y promoción de las exportaciones, así como designar a los organismos ejecutores;
- b) Emitir dictamen previo para el inicio de negociaciones de acuerdos y tratados internacionales en materia de comercio e integración económica; así como los lineamientos y estrategias para la negociación. Dentro del marco de las negociaciones comerciales, el Estado podrá brindar preferencias arancelarias o tributarias para la entrada de productos que sean de su interés comercial, con especial énfasis en los bienes ambientalmente responsables;
- c) Crear, modificar o suprimir las tarifas arancelarias;
- d) Revisar las tasas no arancelarias, distintas a las aduaneras, vinculadas a los procesos de comercio exterior;
- e) Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano;

- f) Expedir las normas sobre registros, autorizaciones, documentos de control previo, licencias y procedimientos de importación y exportación, distintos a los aduaneros, general y sectorial, con inclusión de los requisitos que se deben cumplir, distintos a los trámites aduaneros;
- g) Aprobar y publicar la nomenclatura para la clasificación y descripción de las mercancías de importación y exportación;
- h) Establecer los parámetros de negociación comercial internacional en materia de origen;
- i) Adoptar las medidas que sean necesarias para la simplificación y eficiencia administrativa en materia de comercio exterior, distinta de los procesos aduaneros;
- j) Adoptar las normas y medidas necesarias para contrarrestar las prácticas comerciales internacionales desleales, que afecten la producción nacional, exportaciones o, en general, los intereses comerciales del país;
- k) Conocer los informes de la Autoridad Investigadora y adoptar medidas de defensa comercial acorde con la normativa nacional e internacional vigente, frente a prácticas internacionales desleales o de incremento de las importaciones, que causen o amenacen causar daño a la producción nacional;
- l) Aprobar contingentes de importación o medidas restrictivas a las operaciones de comercio exterior, cuando las condiciones comerciales, la afectación a la industria local, o las circunstancias económicas del país lo requieran;
- m) Resolver los conflictos de competencia que pudieran presentarse entre los distintos organismos del sector público en materia de comercio exterior;
- n) Promover programas de asistencia financiera de la banca pública para los productores nacionales, con créditos flexibles que faciliten la implementación de técnicas ambientales adecuadas para una producción más limpia y competitiva, para el fomento de las exportaciones de bienes ambientalmente responsables;
- o) Promover la creación de un sistema de certificaciones ambientales de productos agrícolas e industriales, para efectos de acceso a mercados internacionales, en coordinación con la autoridad ambiental nacional;
- p) Aprobar la normativa que, en materia de política comercial, se requiera para fomentar el comercio de productos con estándares de responsabilidad ambiental;

- q) Diferir, de manera temporal, la aplicación de las tarifas arancelarias generales, o por sectores específicos de la economía, según convenga a la producción nacional o las necesidades económicas del Estado;
- r) Aplicar las tarifas arancelarias externas comunes, de conformidad con los tratados de integración económica;
- s) Promover exportaciones e importaciones ambientalmente responsables; y,
- t) Las demás que se establezcan en este Código. (Registro Oficial No. 351, 2010)

2.3 SERVICIO NACIONAL DE ADUANA DEL ECUADOR (SENAE)



Mediante Registro Oficial No. 351 del 29 de diciembre del 2010, establece como parte de las disposiciones generales lo antes llamado Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE) pasa a ser Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE).

El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador es sucesora de todos los derechos y obligaciones de la Corporación Aduanera Ecuatoriana. En virtud de esta disposición todos los bienes de la Corporación Aduanera Ecuatoriana pasarán a nombre del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, y en caso de que éstos estén sujetos a registro, la inscripción correspondiente se hará de oficio por quienes tengan a cargo dichos registros, sin que se generen tasas, costas ni gravamen alguno. (Registro Oficial No. 351, 2010)

Son atribuciones de la Aduana, ejercidas en la forma y circunstancias que determine el Reglamento, las siguientes:

- a) Ejercer vigilancia sobre las personas, mercancías y medios de transporte en las zonas primaria y secundaria;
- b) Inspeccionar y aprehender mercancías, bienes y medios de transporte, para efectos de control y cuando se presuma la comisión de una infracción a la ley en relación con el ingreso y salida de mercancías del territorio aduanero y solicitar a la Fiscalía allanamientos;
- c) Inspeccionar y aprehender personas, y ponerlas a órdenes de la autoridad competente, en cualquier caso de delito flagrante;
- d) Realizar investigaciones, en coordinación con el Ministerio Fiscal, respectivas cuando se presuma la comisión de los delitos aduaneros, para lo cual podrá realizar todos los actos que determine el Reglamento;
- e) Ejercer la acción coactiva de todo crédito a favor del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, directamente o por delegación;
- f) Coordinar sus actividades con otras entidades u organismos del Estado o del exterior, requerir de ellas información, y proporcionársela, con relación al ingreso y salida de bienes, medios de transporte y personas en territorio ecuatoriano, así como a las actividades económicas de las personas en el Ecuador. Respecto de la información que proporcione o reciba el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, el destinatario guardará la misma reserva que tenía la persona o entidad responsable de dicha información;
- g) Requerir, en la forma y frecuencia que el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador establezca, el listado de las personas que ingresan y salen del país, a la Policía Nacional, entidad que estará obligada a concederlo;
- h) Ser parte en los procesos penales en que se investiguen hechos de los que se desprenda la comisión de delitos aduaneros;
- i) Regular y reglamentar las operaciones aduaneras derivadas del desarrollo del comercio internacional y de los regímenes aduaneros aun cuando no estén expresamente determinadas en este Código o su reglamento;
- j) Colaborar en el control de la salida no autorizada de obras consideradas patrimonio artístico, cultural y arqueológico; y, de especies de flora y fauna silvestres en las zonas primaria y secundaria;
- k) Colaborar en el control del tráfico ilícito de sustancias estupefacientes, psicotrópicas y precursores, armas, municiones y explosivos, en las zonas primaria y secundaria; y,
- l) Las demás que señale la Ley. (Registro Oficial No. 351, 2010)

2.3.1 Administración Aduanera

La Aduana tiene por objeto: facilitar el comercio exterior y ejercer el control de la entrada y salida de mercancías, unidades de carga y medios de transporte por las fronteras y zonas aduaneras de la República, así como quienes efectúen actividades directa o indirectamente relacionadas con el tráfico internacional de mercancías; determinar y recaudar las obligaciones tributarias causadas por efecto de la importación y exportación de mercancías, conforme los sistemas previstos en el código tributario; resolver los reclamos, recursos, peticiones y consultas de los interesados; prevenir, perseguir y sancionar las infracciones aduaneras; y, en general, las atribuciones que le son propias a las Administraciones Aduaneras en la normativa adoptada por el Ecuador en los convenios internacionales. (Registro Oficial No. 351, 2010)

3 TARIFAS ARANCELARIAS APLICADAS A LA IMPORTACIÓN DE CKD Y VEHÍCULOS NUEVOS 2010 – 2013

3.1 LOS TRIBUTOS AL COMERCIO EXTERIOR

La obligación tributaria aduanera es el vínculo jurídico personal entre el Estado y las personas que operan en el tráfico internacional de mercancías, en virtud del cual, aquellas quedan sometidas a la potestad aduanera, a la prestación de los tributos respectivos al verificarse el hecho generador y al cumplimiento de los demás deberes formales. (Registro Oficial No. 351, 2010)

Los tributos al comercio exterior son:

- a) Los derechos arancelarios;
- b) Los impuestos establecidos en leyes orgánicas y ordinarias, cuyos hechos generadores guarden relación con el ingreso o salida de mercancías; y,
- c) Las tasas por servicios aduaneros.

Los recargos arancelarios y demás gravámenes económicos que se apliquen por concepto de medidas de defensa comercial o de similar naturaleza, no podrán ser considerados como tributos en los términos que establece el presente Código, y por lo tanto no se regirán por los principios del Derecho Tributario. (Registro Oficial No. 351, 2010)

“El hecho generador de obligaciones tributarias aduanera es el ingreso de mercancías extranjeras o la salida de mercancías del territorio aduanero bajo el control de la autoridad aduanera competente”. (Registro Oficial No. 351, 2010)

3.2 FINALIDAD Y FORMAS DE EXPRESIÓN DE LOS ARANCELES

3.2.1 Finalidad de los Derechos Aranceles

Un arancel es el impuesto o gravamen que se aplica a los bienes, que son objeto de importación o exportación. El más extendido es el que se cobra sobre las importaciones, mientras los aranceles sobre las exportaciones son menos corrientes, también pueden existir aranceles de tránsito que gravan los productos que entran en un país con destino a otro. Pueden ser "ad valorem" (al valor), como un porcentaje del valor de los bienes, o "específicos" como una cantidad determinada por unidad de peso o volumen. Cuando un buque arriba a un puerto aduanero, un oficial de aduanas inspecciona el contenido de la carga y aplica un impuesto de acuerdo a la tasa estipulada para el tipo de producto. Debido a que los bienes no pueden ser nacionalizados (incorporados a la economía del territorio receptor) hasta que no sea pagado el impuesto, es uno de los impuestos más sencillos de recaudar, y el costo de su recaudación es bajo. El contrabando es la entrada, salida y venta clandestina de mercancías sin satisfacer los correspondientes aranceles. (Wikipedia, s.f.)

Los aranceles específicos son una cantidad fija exigida por cada unidad de bien importado. Los aranceles ad valorem son impuestos exigidos como porcentaje del valor de los bienes importados. En ambos casos, el efecto del arancel es aumentar el costo de trasladar los bienes a un país. (Krugman, 2001, pág. 193)

3.2.2 Formas de Expresión de los Aranceles

Las tarifas arancelarias se podrán expresar en mecanismos tales como: términos porcentuales del valor en aduana de la mercancía (ad- valorem), 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. (Registro Oficial No. 351, 2010)

3.3 TIPOS Y MODALIDAD DE ARANCELES

Los aranceles podrán adoptarse bajo distintas modalidades técnicas, tales como:

- a) Aranceles fijos, cuando se establezca una tarifa única para una subpartida de la nomenclatura aduanera y de comercio exterior; o,
- b) Contingentes arancelarios, 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.

Se reconocerán también otras modalidades que se contemplen en los tratados comerciales internacionales, debidamente ratificados por Ecuador. Los aranceles nacionales deberán respetar los compromisos que Ecuador adquiera en los distintos tratados internacionales debidamente ratificados, sin perjuicio del derecho a aplicar medidas de salvaguardia o de defensa comercial a que hubiere lugar, que superen las tarifas arancelarias establecidas. (Registro Oficial No. 351, 2010)

3.4 MEDIAS NO ARANCELARIAS

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. (Registro Oficial No. 351, 2010)

3.5 TARIFAS ARANCELARIAS Y APLICACIÓN DE CÁLCULO PARA IMPORTACIÓN DE MATERIAL CKD

3.5.1 Inclusión de Subpartidas de Importación para CKD

Con el registro Oficial No. 521 (26.08.2011) Art. 1 el Consejo de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI) modifica la Resolución No. 450 e incorpora a la “Nómina de productos sujetos a controles previos a la importación” las subpartidas detalladas en el cuadro adjunto, en el Art. 2 de la misma publicación establece al Ministerio de Industria y Productividad (MIPRO) como la autoridad encargada de administrar y aplicar el sistema de licencias de importación.

Cuadro N° 8: Nómina de productos sujetos a controles previos a la importación

675	Descripción D 675	Institución	Documento de control previo	Observaciones
8517120010	En CKD	MIPRO	Registro de Importación	Solo empresas registradas previo en MIPRO
8517120090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8528720010	En CKD	MIPRO	Registro de Importación	Solo empresas registradas previo en MIPRO
8528720090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8702109080	En CKD	MIPRO	Licencia de Importación	
8703210090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8703221090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8703229080	En CKD	MIPRO	Licencia de Importación	
8703229090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8703231080	En CKD	MIPRO	Licencia de Importación	
8703231090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8703239080	En CKD	MIPRO	Licencia de Importación	
8703239090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8703241090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8703249090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8703319090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8703321090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8703329090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8703331090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8703339090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8703900091	Vehículos híbridos	MIPRO	Licencia de Importación	
8703900099	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8704211080	En CKD	MIPRO	Licencia de Importación	
8704211090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	
8704311080	En CKD	MIPRO	Licencia de Importación	
8704311090	Los demás	MIPRO	Licencia de Importación	

Fuente: Investigación realizada

Elaborado por: Dayra Ayala

3.5.2 Inclusión de aranceles para importación de material CKD de automóviles y camioneta según contenido nacional

El COMEX con resolución No. 18 que fue publicado en Registro Oficial No. 525 (01.09.11) en su Artículo 1 y 2 define los aranceles a ser aplicados para los años 2001-2013 que presenta un incremento del 1% anual y en el Art. 3 define una reducción porcentual del arancel basados en la incorporación nacional.

Cuadro N° 9: RO. 52501.09.11 Resolución COMEX # 18 – Artículos 1 y 2

IMPORTACION CKD - AUTOMÓVILES				
CILINDRAJE		2011	2012	2013
Desde CC	Hasta CC	ADV%	ADV%	ADV%
0	2000	10%	11%	12%
2001	3000	14%	15%	16%
3001	>3001	18%	19%	20%

IMPORTACION CKD - CAMIONETAS				
CILINDRAJE		2011	2012	2013
Desde CC	Hasta CC	ADV%	ADV%	ADV%
0	2000	10%	11%	12%
2001	3000	14%	15%	16%
3001	>3001	18%	19%	20%

Fuente: COMEX. Resolución No. 18

Elaborado por: Dayra Ayala

Cuadro N° 10: RO. 52501.09.11 Resolución COMEX # 18 – Artículo 3

RO. 525 01.09.11 Resolución COMEX# 18

Artículo 3

a) AUTOMÓVILES

Plazo Años	DE 0 A 2000 CC			DE 2000 A 3000 CC			DE MAS DE 3000 CC		
	Contenido Nacional	Rebaja Arancel	Arancel Apli cado	Contenido Nacional	Rebajara Arancel	Arancel Aplicado	Contenido Nacional	Rebaja Arancel	Arancel Aplicado
0			10.0%			14.0%			18.0%
1	2.0%	1.0%	9.0%	2.0%	1.4%	12.6%	2.0%	1.8%	16.2%
2	2.0%	1.0%	8.0%	2.0%	1.4%	11.2%	2.0%	1.8%	14.4%
3	2.0%	1.0%	7.0%	2.0%	1.4%	9.8%	2.0%	1.8%	12.6%
4	2.0%	1.0%	6.0%	2.0%	1.4%	8.4%	2.0%	1.8%	10.8%
5	2.0%	1.0%	5.0%	2.0%	1.4%	7.0%	2.0%	1.8%	9.0%
6	2.0%	1.0%	4.0%	2.0%	1.4%	5.6%	2.0%	1.8%	7.2%
7	2.0%	1.0%	3.0%	2.0%	1.4%	4.2%	2.0%	1.8%	5.4%
8	2.0%	1.0%	2.0%	2.0%	1.4%	2.8%	2.0%	1.8%	3.6%
9	2.0%	1.0%	1.0%	2.0%	1.4%	1.4%	2.0%	1.8%	1.8%
10	2.0%	1.0%	0.0%	2.0%	1.4%	0.0%	2.0%	1.8%	0.0%

b) CAMIONETAS

Plazo Años	DE 0 A 2000 CC			DE 2000 A 3000 CC			DE MAS DE 3000 CC		
	Contenido Nacional	Rebaja Arancel	Arancel Apli cado	Contenido Nacional	Rebajara Arancel	Arancel Aplicado	Contenido Nacional	Rebaja Arancel	Arancel Aplicado
0			5.0%			7.0%			9.0%
1	2.0%	0.5%	4.5%	2.0%	0.7%	6.3%	2.0%	0.9%	8.1%
2	2.0%	0.5%	4.0%	2.0%	0.7%	5.6%	2.0%	0.9%	7.2%
3	2.0%	0.5%	3.5%	2.0%	0.7%	4.9%	2.0%	0.9%	6.3%
4	2.0%	0.5%	3.0%	2.0%	0.7%	4.2%	2.0%	0.9%	5.4%
5	2.0%	0.5%	2.5%	2.0%	0.7%	3.5%	2.0%	0.9%	4.5%
6	2.0%	0.5%	2.0%	2.0%	0.7%	2.8%	2.0%	0.9%	3.6%
7	2.0%	0.5%	1.5%	2.0%	0.7%	2.1%	2.0%	0.9%	2.7%
8	2.0%	0.5%	1.0%	2.0%	0.7%	1.4%	2.0%	0.9%	1.8%
9	2.0%	0.5%	0.5%	2.0%	0.7%	0.7%	2.0%	0.9%	0.9%
10	2.0%	0.5%	0.0%	2.0%	0.7%	0.0%	2.0%	0.9%	0.0%

Fuente: COMEX. Resolución No. 18

Elaborado por: Dayra Ayala

En el Art. 4 de la misma publicación menciona que para fijar el porcentaje de contenido nacional, se dispone que el Ministerio de Industrias y Productividad MIPRO con la colaboración del Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad (MCPE), el Servicio de Rentas Internas (SRI) y el Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENA), determine al situación inicial y las metas finales de incorporación de materiales originarios producidos en el Ecuador con un valor agregado adecuado en los vehículos, su metodología, así como un periodo de tiempo conveniente para alcanzar dicha meta, el cual deberá ser presentado al COMEX hasta el 30 de Diciembre del 2011. Y fijarán mediante resolución del COMEX, el porcentaje de contenido nacional adecuado en la fabricación de vehículos, el cual entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.

En el artículo No. 6 de la misma publicación dispone que el SENAE incorpore los códigos suplementarios “TNAN” detallados en el cuadro adjunto.

Cuadro N° 11: RO. 52501.09.11 Resolución COMEX # 18 – Artículo 6

RO. 525 01.09.11 Resolución COMEX# 18

Artículo 6 ANEXO 1

NANDINA	Descripción	Cilindraje-Toneladas	Combustible	TNAN		2011	2012	2013
				Desde CC	Hasta CC	ADV %	ADV %	ADV %
8703210080	En CKD	Inferior a 1000 CM3	Gasolina	-	1,000	10%	10%	12%
8703229080	En CKD	De 1000 a 1500 CME3 (No Campero 4x4)	Gasolina	1,000	1,500	10%	11%	12%
8703221080	En CKD	De 1000 a 1500 CME3 Campero (4x4)	Gasolina	1,000	1,500	10%	11%	12%
8703231080	En CKD	De 1500 a 3000 CME3 Campero (4x4)	Gasolina	1,500	2,000	10%	11%	12%
				2,001	3,000	14%	15%	16%
8703241080	En CKD	De más de 3000 CM3 Campero (4x4)	Gasolina	3,001	y más	18%	19%	20%
8703239080	En CKD	De 1500 a 3000 CME3 (No Campero 4x4)	Gasolina	1,500	2,000	10%	11%	12%
				2,001	3,000	14%	15%	16%
8703249080	En CKD	De más de 3000 CM3 (No Campero 4x4)	Gasolina	3,001	y más	18%	19%	20%
8704211080	En CKD	De 0 a 4.5 TM Diesel	Diesel	-	2,000	5%	6%	6%
				2,001	3,000	7%	8%	8%
				3,001	y más	9%	10%	10%
8704311080	En CKD	De 0 a 4.5 TM Gasolina	Gasolina	-	2,000	5%	6%	6%
				2,001	3,000	7%	8%	8%
				3,001	y más	9%	10%	10%
8703311080	En CKD	Inferior a 1500 Camperos (4X4)	Diesel	-	1,500	10%	11%	12%
8703319080	En CKD	Inferior a 1500 (No Camperos 4X4)	Diesel	-	1,500	10%	11%	12%
8703321080	En CKD	De 1500 a 2500 Camperos (4x4)	Diesel	1,500	2,000	10%	11%	12%
				2,001	2,500	14%	15%	16%
8703329080	En CKD	De 1500 a 2500 (No Camperos 4x4)	Diesel	1,500	2,000	10%	11%	16%
				2,001	2,500	14%	15%	20%
8703331080	En CKD	Más 2500 CM3 Camperos (4x4)	Diesel	2,500	3,000	14%	15%	16%
				3,001	y más	18%	19%	20%
8703339080	En CKD	Más 2500 CM3 (No Camperos 4x4)	Diesel	2,500	3,000	14%	15%	16%
				3,001	y más	18%	19%	20%
8703900092	En CKD	Vehículos Híbridos		-	2,000	10%	11%	12%
				2,001	3,000	14%	15%	16%
				3,001	y más	18%	19%	20%
8704900092	En CKD	Vehículos Híbridos (Transporte de Mercancías)		-	2,000	5%	6%	6%
				2,001	3,000	7%	8%	8%
				3,001	y más	9%	10%	10%
8703900080	En CKD	Eléctricos / Fotovoltaica/Hidrógeno		-	2,000	10%	11%	12%
				2,001	3,000	14%	15%	16%
				3,001	y más	18%	19%	20%

Fuente: COMEX. Resolución No. 18**Elaborado por:** Dayra Ayala**3.5.3 Inclusión de Aranceles para Importación de Vehículos y Camionetas Según****Material Originario Ecuatoriano (MOE)**

El COMEX mediante Resolución No. 30 que fue publicado en el Registro Oficial 567 (31.10.11), realiza algunos cambios a los aranceles a ser aplicados en la importación de material CKDs para vehículos y camionetas en los siguientes términos:

- Se elimina el incremento del 1% anual que se incluyó con Resolución No. 18 del COMEX.
- Se incluye el concepto de Material Originario Ecuatoriano (MOE) para establecer las rebajas del arancel.

Cuadro N° 12: RO. 567 31.10.10.11 Resolución COMEX # 30 – Artículo 3

a) AUTOMÓVILES

DE 0 A 2000 CC			DE 2001 A 3000 CC			DE MAS DE 3000 CC		
Porcentaje de Incorporación MOE	Reducción del Arancel	Arancel Aplicado	Porcentaje de Incorporación MOE	Reducción del Arancel	Arancel Aplicado	Porcentaje de Incorporación MOE	Reducción del Arancel	Arancel Aplicado
Menor a 2%	-	10.0%	Menor a 2%	-	14.0%	Menor a 2%	-	18.0%
2.00% -3.99%	1 pto	9.0%	2.00% -3.99%	1.40 ptos	12.6%	2.00% -3.99%	1 pto	16.2%
4.00%-5.99%	2 ptos	8.0%	4.00%-5.99%	2.80 ptos	11.2%	4.00%-5.99%	2 pto	14.4%
6.00%-7.99%	3 ptos	7.0%	6.00%-7.99%	4.20 ptos	9.8%	6.00%-7.99%	3 pto	12.6%
8.00%-9.99%	4 ptos	6.0%	8.00%-9.99%	5.60 ptos	8.4%	8.00%-9.99%	4 pto	10.8%
10.00%-11.99%	5 ptos	5.0%	10.00%-11.99%	7.00 ptos	7.0%	10.00%-11.99%	5 pto	9.0%
12.00%-13.99%	6 ptos	4.0%	12.00%-13.99%	8.40 ptos	5.6%	12.00%-13.99%	6 pto	7.2%
14.00%-15.99%	7 ptos	3.0%	14.00%-15.99%	9.80 ptos	4.2%	14.00%-15.99%	7 pto	5.4%
16.00%-17.99%	8 ptos	2.0%	16.00%-17.99%	11.20 ptos	2.8%	16.00%-17.99%	8 pto	3.6%
18.00%-19.99%	9 ptos	1.0%	18.00%-19.99%	12.60 ptos	1.4%	18.00%-19.99%	9 pto	1.8%
20.00% o mayor	10 ptos	0.0%	20.00% o mayor	14 ptos	0.0%	20.00% o mayor	10 pto	0.0%

b) CAMIONETAS

DE 0 A 2000 CC			DE 2001 A 3000 CC			DE MAS DE 3000 CC		
Porcentaje de Incorporación MOE	Reducción del Arancel	Arancel Aplicado	Porcentaje de Incorporación MOE	Reducción del Arancel	Arancel Aplicado	Porcentaje de Incorporación MOE	Reducción del Arancel	Arancel Aplicado
Menor a 2%	-	5.0%	Menor a 2%	-	7.0%	Menor a 2%	-	9.0%
2.00% -3.99%	0.5 pto	4.5%	2.00% -3.99%	0.70 pto	6.3%	2.00% -3.99%	0.90 pto	8.1%
4.00%-5.99%	1 pto	4.0%	4.00%-5.99%	1.40 ptos	5.6%	4.00%-5.99%	1.80 ptos	7.2%
6.00%-7.99%	1.5 ptos	3.5%	6.00%-7.99%	2.10 ptos	4.9%	6.00%-7.99%	2.70 ptos	6.3%
8.00%-9.99%	2 ptos	3.0%	8.00%-9.99%	2.80 ptos	4.2%	8.00%-9.99%	3.60 ptos	5.4%
10.00%-11.99%	2.5 ptos	2.5%	10.00%-11.99%	3.5 ptos	3.5%	10.00%-11.99%	4.50 ptos	4.5%
12.00%-13.99%	3 ptos	2.0%	12.00%-13.99%	4.20 ptos	2.8%	12.00%-13.99%	5.740 ptos	3.6%
14.00%-15.99%	3.5 ptos	1.5%	14.00%-15.99%	4.90 ptos	2.1%	14.00%-15.99%	6.30 ptos	2.7%
16.00%-17.99%	4 ptos	1.0%	16.00%-17.99%	5.60 ptos	1.4%	16.00%-17.99%	7.20 ptos	1.8%
18.00%-19.99%	4.5 ptos	0.5%	18.00%-19.99%	6.30 ptos	0.7%	18.00%-19.99%	8.10 ptos	0.9%
20.00% o mayor	5 ptos	0.0%	20.00% o mayor	7.00 ptos	0.0%	20.00% o mayor	9 ptos	0.0%

Fuente: COMEX. Resolución No. 30

Elaborado por: Dayra Ayala

La resolución arancelaria establecida para los automóviles se duplica para la fabricación y ensamblaje de vehículos híbridos con el fin de fomentar la producción de mejores tecnologías.

Con dicha actualización se especifica el siguiente cuadro de arancelaria por Subpartida incluida en la misma Resolución del COMEX No. 30.

Cuadro N° 13: RO. 567 31.10.11 Resolución COMEX # 30 – Artículo 8

NANDINA	Descripción	Cilindraje-Toneladas	Combustible	TNAN		
				Desde CC	Hasta CC	ADV %
8703210080	En CKD	Inferior o igual a 1000 CM3	Gasolina	-	1,000	10%
8703229080	En CKD	Superior a 1000 pero inferior o igual a 1500 CM3 (No Campero 4x4)	Gasolina	1,001	1,500	10%
8703221080	En CKD	Superior a 1000 pero inferior o igual a 1500 CME3 Campero (4x4)	Gasolina	1,001	1,500	10%
8703231080	En CKD	Superior a 1500 pero inferioro igual a 3000 CME3 Campero (4x4)	Gasolina	1,501	2,000	10%
				2,001	3,000	14%
8703241080	En CKD	Superior a 3000 CM3 Campero (4x4)	Gasolina	3,001	y más	18%
8703239080	En CKD	Superior a 1500 pero inferior o igual a 3000 CME3 (No Campero 4x4)	Gasolina	15,001	2,000	10%
				2,001	3,000	14%
8703249080	En CKD	Superior a 3000 CM3 (No Campero 4x4)	Gasolina	3,001	y más	18%
8704211080	En CKD	De 0 a 4.5 TM Diesel	Diesel	-	2,000	5%
				2,001	3,000	7%
				3,001	y más	9%
8704311080	En CKD	De 0 a 4.5 TM Gasolina	Gasolina	-	2,000	5%
				2,001	3,000	7%
				3,001	y más	9%
8703311080	En CKD	Inferior o igual a 1500 Camperos (4x4)	Diesel	-	1,500	10%
8703319080	En CKD	Inferior o igual a 1500 (No Camperos 4x4)	Diesel	-	1,500	10%
8703321080	En CKD	superior a 1500 pero inferior a 2500 Camperos (4x4)	Diesel	15,001	2,000	10%
				2,001	2,500	14%
8703329080	En CKD	Superior a 1500 pero inferior a 2500 (No Camperos 4x4)	Diesel	1,501	2,000	10%
				2,001	2,500	14%
8703331080	En CKD	Superior a 2500 CM3 Camperos (4x4)	Diesel	2,501	3,000	14%
				3,001	y más	18%
				2,501	3,000	14%
8703339080	En CKD	Superior a 2500 CM3 (No Camperos 4x4)	Diesel	3,001	y más	18%
				-	2,000	10%
8703900092	En CKD	Vehículos Híbridos		2,001	3,000	14%
				3,001	y más	18%
				-	2,000	5%
8704900092	En CKD	Vehículos Híbridos (Transporte de Mercancías)		2,001	3,000	7%
				3,001	y más	9%
				-	2,000	10%
8703900080	En CKD	Eléctricos / Fotovoltaica/Hidrógeno		2,001	3,000	14%
				3,001	y más	18%
				-	2,000	10%

Fuente: COMEX. Resolución No. 30

Elaborado por: Dayra Ayala

Para la aplicación inmediata de lo establecido Resolución No. 30 del COMEX, y según Acuerdo Ministerial 12 010 (18.01.12) serán sustentos los informes de auditoría del 2010 donde incluye el Material Originario (MO) incorporado por modelo de vehículos ensamblado, diferenciado el material originario Ecuatoriano (MOE) para proveedor autopartista. De igual forma se considerará dicha información cuando esté listo el informe de auditoría del 2011.

3.5.3.1 Material Originario Ecuatoriano (MOE)

El Acuerdo Ministerial 12 010 del 18 de Enero del 2012 establece los conceptos para la definición de Material Originario Ecuatoriano en el Anexo A de la siguiente manera:

Material Originario Ecuatoriano (MOE): Materiales que han sido producidos en el Ecuador y que cumplen con los criterios para calificarse como originario cuando resulten de procesos de: (Ministerio de la Producción)

- Producción o transformación sustancial;

- Ensamblaje o montaje, siempre y cuando cumpla con los siguientes criterios:
 - Valor Agregado Nacional (VAN): Este criterio califica como de nacional a una autoparte en base al valor de materiales ecuatorianos más los otros costos directos e indirectos de fabricación considerando su incorporación únicamente si el valor importado no sobrepasa el 60% del precio del bien o valor de venta. (Ministerio de la Producción)

 - Transformación Sustancial (TS): Se consideran bienes nacionales aquellas autopartes que no siendo bienes totalmente obtenidos, ni

bienes elaborados con materiales nacionales, pero que utilizando materiales importados resulten de un proceso de transformación sustancial distinto al ensamblaje o montaje que genere un bien con nueva individualidad como autoparte. (Ministerio de la Producción)

- Contenido Nacional Mínimo (CNM): Este criterio se aplica a las autopartes que no cumplan con los criterios anteriores y se determinará sujeto a que el valor de todos los materiales no originarios utilizados en la producción o ensamblaje no excedan el 85% del valor de venta y reconoce solo el valor resultante de restar a éste valor el Costo CIF de materiales no originarios. (Ministerio de la Producción)

- Contenido Nacional Incremental (CNI): Para aquellas empresas autopartistas que se constituyan al amparar del Convenio No. 10 102, suscrito entre Ministerio de Industrias y Productividad y la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana el 12 de noviembre del 2010 y que presenten compromisos individuales de empleo y alcanzar al integración de material originario ecuatoriano hasta el 40% del VAN en un plazo no mayor a dos años. (Ministerio de la Producción)

3.5.3.2 Arancel Mínimo para CKD Mientras se define Metodología para Cálculo del PEI

El COMEX mediante Resolución No. 65 que fue publicado en Registro Oficial No. 730 (22.06.12) incluye una disposición transitoria referente al pago del arancel en la importación de material CKD, mientras el COMEX aprueba la metodología de cálculo del porcentaje de producto ecuatoriano incorporado (PEI), metodología que hasta la fecha de hoy no se ha aprobado y por lo tanto se ha venido pagando el arancel mínimo.

En el cuadro adjunta se detalla cual es el arancel a pagar en cuanto sea aprobada la metodología del cálculo del PEI.

Cuadro N° 14: RO. 1730 22.06.12 Resolución COMEX No. 65

Subpartidas 8703239080, 8703231080, 8703249080, 8703241080			Subpartidas 8704311080, 8704211080, 8703229080, 8703210080, 870390080, 8703331080, 8703329080, 870390092, 8703339080, 8703221080, 8704900092, 8703311080, 8706009180, 8703319080, 8703321080		
% Producto Ecuatoriano Incorporado	Arancel a pagar Ad Valorem	Subpartidas	% Producto Ecuatoriano Incorporado	Arancel a pagar Ad Valorem	Subpartidas
<5	35.00%		<5	40.00%	
5	17.50%		5	20.00%	
6	16.63%		6	19.00%	
7	15.75%		7	18.00%	
8	14.88		8	17.00%	
9	14.00%		9	16.00%	
10	13.13%		10	15.00%	
11	12.25%		11	14.00%	
12	11.38%		12	13.00%	
13	10.50%		13	12.00%	
14	9.63%		14	11.00%	
15	8.75%		15	10.00%	
16	7.88%		16	9.00%	
17	7.00%		17	8.00%	
18	6.13%		18	7.00%	
19	5.25%		19	6.00%	
20	4.38%	Arancel Mínimo a Pagar	20	5.00%	Arancel Mínimo a Pagar

Fuente: COMEX. Resolución No. 65

Elaborado por: Dayra Ayala

3.6 REFORMA INTEGRAL DEL ARANCEL ECUATORIANO PARA CKD Y SUP

El COMEX mediante Resolución No. 59 del 17 de Mayo del 2012, publicada en Registro Oficial No. 859 (22.12.12), reforma íntegramente el Arancel Nacional de Importación al cual se denominará Arancel del Ecuador, en el cual en el Capítulo 87 especifica el arancel tanto para vehículos en CKD como vehículos terminados (“Los demás”).

En la misma resolución especifica lo definido como CKD a “el conjunto formado por componentes, partes y piezas importados por las industrias ensambladoras de

vehículos debidamente autorizadas, que se importen desarmados, de uno o más orígenes, siempre que formen parte del mismo conjunto CKD y estén destinados al ensamblaje de vehículos...” (COMEX)

A continuación se detalla el Arancel Ecuatoriano aplicable para fines del presente estudio.

Sin embargo la aplicación del mismo estará vigente a partir del 1 de enero del 2013, según Resolución No. 86 del COMEX emitido en Registro Oficial No. 801 (02.10.12).

Cuadro N° 15: RO. 859 22.12.12 Resolución COMEX No. 59 (Vigente desde 01.10.12) – Capítulo 87

Código	Desinación de la Mercadería	UF	Tarifa Arancelar	Observaciones
87.03	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas(excepto los de la partida 87.02), incluidos los de tipo familia(break o station wagon) y los de carreras			
8703.21.00	De cilindrada inferior o igual a 1.000 cm3:			
8703.21.00.80	En CKD	u	40(*)	La Reducción del arancel % Adv aplicara conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 5%
8703.21.00.90	Los demás	u	40	
8703.22.00	De cilindrada superior a 1.000 cm3 pero inferior o igual a 1.500 cm3:			
8703.22.10	Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, campero, todoterreno):			
8703.22.10.80	En CKD	u	40(*)	La Reducción del arancel % Adv aplicara conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 5%
8703.22.10.90	Los demás	u	40	
8703.22.90	Los demás:			
8703.22.90.80	En CKD	u	40(*)	La Reducción del arancel % Adv aplicara conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 5%
8703.22.90.90	Los demás	u	40	
8703.23	De cilindrada superior a 1.500 cm3 pero inferior o igual a 3.000 cm3:			
8703.23.10	Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, camperos, todoterreno):			
8703.23.10.80	En CKD	u	35(*)	La Reducción del arancel % Adv aplicara conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 4.38%
8703.23.10.90	Los demás	u	40	35% solamente para vehículos de más de 1.900cc.
8703.23.90	Los demás:			
8703.23.90.80	En CKD	u	35(*)	La Reducción del arancel % Adv aplicara conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 4.38%
8703.23.90.90	Los demás	u	40	35% solamente para vehículos de más de 1.900cc.
8703.24	De cilindrada superior a 3.000 cm3:			
8703.24.10	Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, camperos, todoterreno):			
8703.24.10.80	En CKD	u	35(*)	La Reducción del arancel % Adv aplicara conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 4.38%
8703.24.10.90	Los demás	u	35	
8703.24.90	Los demás:			
8703.24.90.80	En CKD	u	35(*)	La Reducción del arancel % Adv aplicara conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 4.38%
8703.24.90.90	Los demás	u	35	
	Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o sem-diesel):			

Código	Desinación de la Mercadería	UF	Tarifa Arancelar	Observaciones
8703.31	De cilindrada inferior o igual a 1.500 cm ³ :			
8703.31.10	Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, camperos, todoterreno):			
3703.31.10.80	En CKD	u	40(*)	La Reducción del arancel % Adv aplicara conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 5%
8703.31.10.90	Los demás	u	40	
8703.31.90	Los demás:			
8703.31.90.80	En CKD	u	40(*)	La Reducción del arancel % Adv aplicara conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 5%
8703.31.90.90	Los demás	u	40	
8703.32	De cilindrada superior a 1.500 cm ³ pero inferior o igual a 2.500 cm ³ :			
8703.32.10	Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, camperos, todoterreno):			
8703.32.10.80	En CKD	u	40(*)	La Reducción del arancel % Adv aplicara conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 5%
8703.32.10.90	Los demás	u	40	
8703.32.90	Los demás:			
8703.32.90.80	En CKD	u	40(*)	La Reducción del arancel % Adv aplicara conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 5%
8703.32.90.90	Los demás			
8703.33	De cilindrada superior a 2.500cm ³ :			
8703.33.10	Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, camperos, todoterreno):			
8703.33.10.80	En CKD	u	40(*)	La Reducción del arancel % Adv aplicara conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 5%
8703.33.10.90	Los demás	u	40	
8703.33.90	Los demás:			
8703.33.90.80	En CKD	u	40(*)	La Reducción del arancel % Adv aplicara conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 5%
8703.33.90.90	Los demás			
8703.90.00	Los demás:			
8703.90.00.80	En CKD	u	40(*)	La Reducción del arancel % Adv aplicara conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 5%
	Los demás:			
8903.90.00.91	Vehículos híbridos	u	35(*)	0% solamente vehículos de 0 a 2.000 cc; 10% solamente vehículos de 2.001cc a 3.000cc; 20% de 3001 a 4000 cc; 35% mayor a 400cc.
8703.90.00.92	Vehículos híbridos en CKD	u	40(*)	La Reducción del arancel % Adv aplicara conforme tabla del Anexo II de la Resolución No. 65 del COMEX, en base al porcentaje del producto ecuatoriano incorporado (PEI), arancel mínimo 5%
8703.90.00.99	Los demás	u	40	

Fuente: COMEX. Resolución No. 59

Elaborado por: Dayra Ayala

3.6.1 Resumen de los Cambios Arancelarios para la Importación de Material CKD

Para un mejor entendimiento de los cambios aplicados durante los años de estudio se detalla un cuadro resumen que muestra los cambios arancelarios para la importación de material CKD para producción de vehículos.

Cuadro N° 16: Resumen de los Cambios Arancelarios para la Importación de Material CKD

Entidad	Resolución No. Acuerdo Ministerial	Fecha	Registro Oficial No. (RO)	Fecha RO	Artículo	Vigente	Derogación/Sustitución	Modificación	Extracto de la publicación
ASAMBLEA			351	29-dic-10		RO		Creación COPCI	Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones
COMEX	17	02-ago-11	521	26-ago-11	1	RO	Derogada con Resolución No. 65 RO 730 (22.06.12)	Inclusión subpartidas de importación CKD y SUP	Reformar la Resolución 450 del COMEXI, publicada en el Registro Oficial No. 492 de 19 de diciembre del 2008, <u>incorporando dentro de la "Nomina de productos sujetos a controles previos a la importación"</u> , las subpartidas detalladas en el Anexo I de la presente resolución.
COMEX	17	02-ago-11	521	26-ago-11	1	RO	Derogada con Resolución No. 65 RO 730 (22.06.12)	MIPRO administra Licencias Importación	La autoridad encargada de administrar y aplicar el sistema de licencias de importación es el Ministerio de Industrias y Productividad MIPRO, para lo cual elaborará un instructivo que asegure la operatividad de este sistema.
COMEX	18	02-ago-11	525	01-sep-11	1	RO	Derogada con Resolución No. 65 RO 730 (22.06.12)	Arancel escalonado CKD	De acuerdo al cilindraje
COMEX	18	02-ago-11	525	01-sep-11	2	RO	Derogatoria Resolución No.30 11.10.11 RO. 567 31.10.11	Incremento anual de arancel en 1%	De acuerdo al cilindraje
COMEX	18	02-ago-11	525	01-sep-11	3	RO	Sustitución Resolución No. 30 11.10.11 RO. 567 31.10.11	Reducción porcentual del arancel según contenido nacional.	Se aplicará una reducción porcentual del arancel a las importaciones de CKDs para automóviles y camionetas basado en la incorporación de contenido nacional según la siguiente tabla base:
COMEX	18	02-ago-11	525	01-sep-11	6	RO	Derogada con Resolución No. 65 RO 730 (22.06.12)	SENAE Incorpora códigos TNAN	Incorporación de códigos "TNAN" a fin de ejercer un adecuado control de las importaciones de las subpartidas arancelarias .
COMEX	30	11-oct-11	567	31-oct-11	2	RO	Elimina Art. 2 de Resolución No. 18	Elimina incremento anual del 1%	Elimina Art. 2 de Resolución 18 donde especificaba el incremento anual de 1% arancel
COMEX	30	11-oct-11	567	31-oct-11	3	RO	Sustituir Art. 3 de Resolución No. 18	La reducción de tarifas arancelarias ya no es según contenido nacional sino según Incorporación de Material Original del Ecuador (MOE)	Se aplicará una reducción de las tarifas arancelarias a las importaciones de CKDs para automóviles y camioneta, basado en el aumento del porcentaje de Incorporación de material original del Ecuador
COMEX	30	11-oct-11	567	31-oct-11	6	RO	Sustituir Art. 6 de Resolución No. 18	Actualización de tabla arancelaria	Se reforma el AENXO I de la Resolución No. 18 del COMEX

Entidad	Resolución No. Acuerdo Ministerial	Fecha	Registro Oficial No. (RO)	Fecha RO	Artículo	Vigente	Derogación/Sustitución	Modificación	Estracto de la publicación
MIPRO	12 010	18-ene-12				Acuerdo Ministerial	Derogada con Resolución No. 65 RO 730 (22.06.12)	Informe de Auditoria referente a Material Originario diferenciado del MOE, será base para el cálculo de reducción arancelaria	Para la aplicación inmediata de lo establecido Resolución No. 30 del COMEX , y según Acuerdo Ministerial 12 010 (18.01.12) serán sustentos los informes de auditoría del 2010 donde incluye el Material Originario (MO) incorporado por modelo de vehículos ensamblado, diferenciado el material originario Ecuatoriano (MOE) para proveedor autopartista. De igual forma se considerará dicha información cuando esté listo el informe de auditoria del 2011.
COMEX	59	17-may-12	859	22-dic-12		01-oct-12	Quedan derogadas todas las normas anteriores Excepto la Resolución 18 y 30 del COMEX	Reforma Integral del Arancel Ecuatoriano. Capítulo 87: Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios	Art. 1 Reformar íntegramente el Arancel Nacional de Importación de conformidad con el Anexo 1 de la presente Resolución. En lo posterior, éste instrumento se denominará Arancel del Ecuador. Art. 2. Con la vigencia del Arancel del Ecuador se aplicará también los diferimientos y disposiciones que constan en la columna "observaciones"
COMEX	65	11-jun-12	730	22-jun-12	8	RO	Reforma a la Resolución No. 17	Se eliminan subpartidas arancelarias	Importación En CKD. 8703239080 87404311080 8704211080 8703229080 87032310080
COMEX	65	11-jun-12	730	22-jun-12	9	RO		Para efectos de ejecutar la política arancelaria de CKD de vehículos se incluye Arancel Mínimo	Los CKD referidos pagarán 100% de arancel consolidado correspondiente al bien final. Este porcentaje podrá disminuir en la medida en que porcentaje de producto ecuatoriano incorporado al bien ensamblado sea mayor de acuerdo a las tablas descritas en el Anexo II de ésta Resolución. No obstante lo determinado en el párrafo anterior todas las importaciones de CKD deberán pagar un arancel mínimo independiente del porcentaje del producto ecuatoriano incorporado.
COMEX	65	11-jun-12	730	22-jun-12		RO	Deroga Resolución No. 18 y 30	Arancel transitorio mientras se aprueba Metodología de Cálculo por el COMEX	Hasta que el COMEX apruebe la metodología de cálculo del porcentaje de producto ecuatoriano incorporado, todas las importaciones de CKD descritas en ésta Resolución deberán pagar el arancel mínimo aplicado que se detalla en cada tabla de Anexo II
COMEX	86	19-sep-12	801	02-oct-12	1	RO		Prorroga de la aplicación del Arancel del Ecuador	Art. 1 Prorrogar la aplicación del Arancel del Ecuador, aprobado mediante Resolución No. 59 del COMEX, para que entre en vigencia a partir del 1 de enero del 2013

Fuente: COMEX.

Elaborado por: Dayra Ayala

3.6.2 Acuerdos Comerciales entre Ecuador y Otros Países

Existen acuerdos comerciales que permite una tasa preferencial de arancel cuando cumple ciertas condiciones de componente nacional para la importación de material CKD o vehículos. Algunos de estos acuerdos que pueden ser aplicados al momento de la importación pueden ser con Venezuela, CAN, Mercosur, Aladi o Preferencias Arancelarias Regionales (PAR). (Industrias, s.f., pág. 28)

- Comunidad Andina – CAN: La Comunidad Andina es una organización constituida por Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y Venezuela y las instituciones del Sistema Andino de Integración (SAI) (un conjunto de instituciones cuyo objetivo es aumentar la integración andina y promover su proyección externa). (Banrepcultural, s.f.)
- Mercado Común del Sur – MERCOSUR: Es un bloque subregional integrado por Argentina, Brasil, Paraguay (en proceso de reincorporación), Uruguay y Venezuela. Tiene como países asociados a Bolivia, Chile, Colombia, Ecuador y Perú. Y como países observadores tiene a Nueva Zelanda y México. (Wikipedia, s.f.)
- Asociación Latinoamericana de Integración – ALADI: Son países originarios de la ALADI, signatarios del TM80, la República Argentina, el Estado Plurinacional de Bolivia, la República Federativa del Brasil, la República de Chile, la República de Colombia, la República del Ecuador,

los Estados Unidos Mexicanos, la República del Paraguay, la República del Perú, la República Oriental del Uruguay y la República Bolivariana de Venezuela. (Aladi, s.f.)

Mediante estos acuerdos comerciales se han establecidos tarifas arancelarias vigentes a la fecha detalladas en el cuadro del Anexo 4.

3.6.3 Aranceles Aplicados en los Años 2010 -2013 para Material Utilizado en la Producción de Vehículos (CKD)

De acuerdo a información obtenida de la plataforma CobusGroup que administra información de la aduana se pudo determinar los aranceles promedios aplicados durante los años de estudio para material CKD utilizado en la producción de vehículos y que fueron declarados bajo las partidas detalladas en el cuadro detallado.

Se puede determinar que hubo un incremento a partir del tercer trimestre del año 2012, en vista de que se fue postergando la aplicación de la mientras se define la metodología de cálculo como se mencionó anteriormente.

Cuadro N° 17: Aranceles Aplicados según resolución COMEX No. 65

Código	Designación de la Mercadería	Tarifa Arancel Nacional %Ad-Valorem CI	Resolución No. 65 COMEX Arancel Mini
8703	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas(excepto los de la partida 87.02), incluidos los de tipo familia(break o station wagon) y los de carreras		
8703.21.00	De cilindrada inferior o igual a 1.000 cm ³ :		
8703.22.00	De cilindrada superior a 1.000 cm ³ pero inferior o igual a 1.500 cm ³ :		
8703.22.10	Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, campero, todoterreno):	40	5
8703.22.90	Los demás:		
8703.22.90.	En CKD		
8703.23	De cilindrada superior a 1.500 cm³ pero inferior o igual a 3.000 cm³:		
8703.23.10	Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, camperos, todoterreno):		
8703.23.10.	En CKD		
8703.23.90	Los demás:	35	4.38
8703.23.90.	En CKD		
8703.24	De cilindrada superior a 3.000 cm³:		
8703.24.10	Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, camperos, todoterreno):		
8703.24.10.	En CKD		
8703.24.90	Los demás:	35	4.38
8703.24.90.	En CKD		
8703.31	Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o sem-diesel): De cilindrada inferior o igual a 1.500 cm³:		
8703.31.10	Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, camperos, todoterreno):		
8703.31.10.	En CKD		
8703.31.90	Los demás:	40	5
8703.31.90.	En CKD		
8703.32	Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o sem-diesel): De cilindrada superior a 1.500 cm³ pero inferior o igual a 2.500 cm³:		
8703.32.10	Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, camperos, todoterreno):		
8703.32.10.	En CKD		
8703.32.90	Los demás:	40	5
8703.32.90.	En CKD		
8703.33	Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o sem-diesel): De cilindrada superior a 2.500cm³:		
8703.33.10	Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, camperos, todoterreno):		
8703.33.10.	En CKD		
8703.33.90	Los demás:		
8703.33.90.	En CKD		
8703.90.00	Los demás	40	5
8703.90.00.	En CKD		
8703.90.00.	Vehículos híbridos en CKD		

Código	Designación de la Mercadería	Tarifa Arancel Nacional %Ad-Valorem CI	Resolución No. 65 COMEX Arancel Mini
87.04	Vehículos automóbiles para transporte de mercaderías		
8704.21	Los demás con motor émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel) : De peso total con carga máxima inferior o igual a 5t:		
8704.21.10	Inferior o igual a 4.537 t:		
8704.21.10.	En CKD	40	
8704.21.90	Los demás		
8704.21.10.	En CKD	3	
8704.22	De peso total con carga máxima superior a 5.t. pero inferior o igual a 20t:		
8704.22.10.	En CKD	3	
8704.22.20	Superior a 6.2 t, peri inferior o igual a 9.31t:		
8704.22.20.	En CKD	3	
8704.22.90	Superior a 9.3T:		
8704.22.90.	En CKD	3	
8704.23.00	De peso total con carga máxima superior a 20t 2.5		
8704.23.00.	En CKD	3	
8704.31	Los demás con motor de émbolo (pistón), de de encendido por chispa:		
8704.31.10	Inferior a 4.537t:		
8704.31.10.	En CKD	40	
8704.31.90	Los demás		
8704.31.90.	En CKD	3	
8704.32	Los demás con motor de émbolo (pistón), de de encendido por chispa:		
8704.32.10	Inferior o igual a 6.2t:		
8704.32.10.	En CKD	0	
8704.32.20	Superior a 6.2 T, peri inferior o igual a 9.3 t:		
8704.32.20.	En CKD	0	
8704.32.90	Superior a 9.3 t:		
8704.32.90.	En CKD	0	
8704.90.00	Los demás		
8704.90.00.	En CKD	0	
8704.90.00.	Vehículos híbridos en CKD	40	

Fuente: COMEX. Resolución No. 59 y Resolución 87

Elaborado por: Dayra Ayala

El material importado CKD para producción de vehículos no pagaba arancel durante los años 2010 al 2012 desde enero 2013 inicia pagando arancel mínimo teniendo un promedio ponderado de 4.79%. El arancel mínimo se mantiene pagando mientras se establece la metodología de cálculo para el pago del arancel.

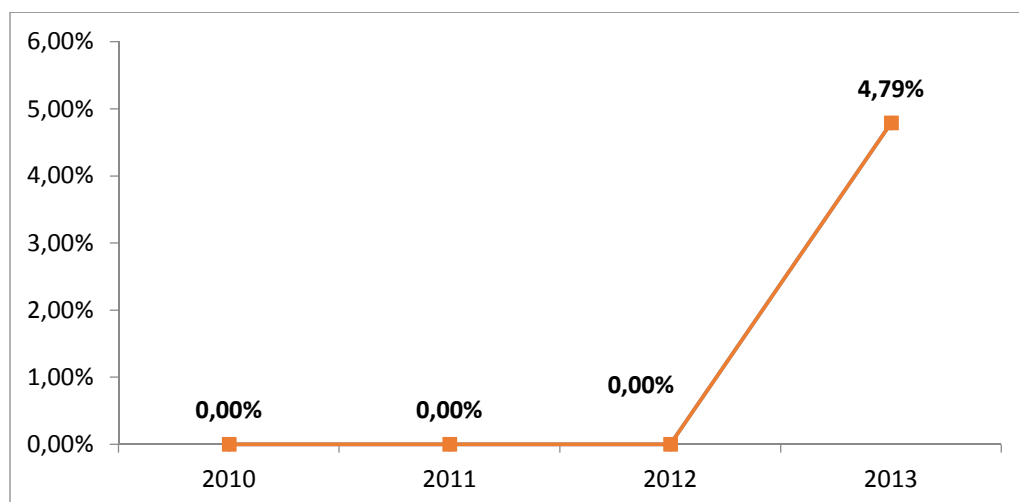
Por lo tanto existe un incremento considerable en el año 2013 si compramos con los años anteriores, donde el arancel fue de 0%.

Cuadro N° 18: Aranceles Partidas de Importación CKD 2010-2013

2010	2011	2012	2013
0.00%	0.00%	0.00%	4.79%

Fuente: CobusGroup

Elaborado por: Dayra Ayala

Gráfico N° 3: Aranceles Partidas de Importación CKD 2010-2013

Fuente: CobusGroup

Elaborado por: Dayra Ayala

3.6.4 Aranceles aplicados en los años 2010 -2013 para vehículos importados (SUP)

Mediante el sistema CobusGroup que es un portal que administra información de la aduana se pudo obtener los valores arancelarios cancelados por partidas y de acuerdo a esto se estableció los siguientes porcentajes (promedio ponderado) por partida y subpartida.

Como resultado de la información obtenida se puede mencionar que a pesar de no haber cambios en las tarifas arancelarias para la importación de vehículos armados durante los años 2010 hasta el 2013, pero dependiendo la fuente de

importación si cambia el porcentaje, por lo tanto el promedio ponderado de arancel pagado presentan variaciones que responde a la mezcla de la fuente de importación. Los diferentes aranceles están determinados por el origen de importación, cilindraje y tonelaje así como los acuerdos comerciales aplicados al momento de la importación que se puede ver éste detalle en el Anexo 4.

Para el presente estudio se analizará dos grupos, los vehículos importados bajo la partidas 87.03 correspondientes a la importación de vehículos de transporte de personas (Automóviles y SUV's) y la partida 87.04 correspondiente a la importación de vehículos para transporte de mercaderías (Camionetas, Camiones y SUV), de los cuales se muestra los porcentajes de arancel que aplica al momento de la importación sin considerar la fuente de importación, ya que para ciertos países y si se aplica algunos acuerdos comerciales puede tener un menor arancel.

Cuadro N° 19: Aranceles aplicados en los años 2010 -2013 para vehículos importados (SUP)

Código	Designación de la Mercadería	Tarifa Arancel Nacional % Ad-Valorem CIF
87.03	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas(excepto los de la partida 87.02), incluidos los de tipo familia(break o station wagon) y los de carreras	
8703.21.00	De cilindrada inferior o igual a 1.000 cm ³ :	
8703.21.00.90	Los demás	40
8703.21.00.99	Los demás vehículos	40
8703.22.00	De cilindrada superior a 1.000 cm ³ pero inferior o igual a 1.500 cm ³ :	
8703.22.10	Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, campero, todoterreno):	
8703.22.10.90	Los demás	40
8703.22.90	Los demás:	
8703.22.90.90	Los demás	40
8703.23	De cilindrada superior a 1.500 cm³ pero inferior o igual a 3.000 cm³:	
8703.23.10	Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, camperos, todoterreno):	
8703.23.10.90	Los demás	40
8703.23.90	Los demás:	
8703.23.90.90	Los demás	40
8703.24	De cilindrada superior a 3.000 cm³:	
8703.24.10	Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, camperos, todoterreno):	
8703.24.10.90	Los demás	35
8703.24.90	Los demás:	
8703.24.90.90	Los demás	35
8703.31	Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o sem-diesel):	
8703.31.10	Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, camperos, todoterreno):	
8703.31.90	Los demás:	
8703.31.90.90	Los demás	40
8703.32	Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o sem-diesel):	
8703.32.10	Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, camperos, todoterreno):	
8703.32.10.90	Los demás	40
8703.32.90	Los demás:	
8703.32.90.90	Los demás	40
8703.33	Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o sem-diesel):	
	De cilindrada superior a 2.500cm³:	
8703.33.10	Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, camperos, todoterreno):	
8703.33.10.90	Los demás	40
8703.33.90	Los demás:	
8703.33.90.90	Los demás	40
8703.90.00	Los demás	
8703.90.00.99	Los demás	40

Código	Designación de la Mercadería	Tarifa Arancel Nacional % Ad-Valorem CIF
8704	Vehículos automóbiles para transporte de mercaderías	
8704.21	Los demás con motor émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel) : De peso total con carga máxima inferior o igual a 5t:	
8704.21.10	Inferior o igual a 4.537 t:	
8704.21.10.99	Los demás	40
8704.21.90	Los demás	
8704.21.10.90	Los demás	10
8704.21.90.90	Los demás	10
8704.22	De peso total con carga máxima superior a 5.t. pero inferior o igual a 20t:	
8704.22.10.90	Los demás	5
8704.22.20	Superior a 6.2 t, peri inferior o igual a 9.31t:	
8704.22.20.90	Los demás	5
8704.22.90	Superior a 9.3T:	
8704.22.90.90	Los demás	5
8704.23.00	De peso total con carga máxima superior a 20t 2.5	
8704.23.00.90	Los demás	5
8704.31	Los demás con motor de émbolo (pistón), de de encendido por chispa:	
8704.31.10	Inferior a 4.537t:	
8704.31.10.90	Los demás	40
8704.31.90	Los demás	
8704.31.90.90	Los demás	10
8704.32	Los demás con motor de émbolo (pistón), de de encendido por chispa:	
8704.32.10	Inferior o igual a 6.2t:	
8704.32.10.90	Los demás	10
8704.32.20	Superior a 6.2 T, peri inferior o igual a 9.3 t:	
8704.32.90	Superior a 9.3 t:	
8704.90.00	Los demás	
8704.90.00.91	Vehículos híbridos	35
8704.90.00.99	Los demás	10

Fuente: COMEX. Resolución No. 59 y Resolución 87

Elaborado por: Dayra Ayala

En el cuadro adjunto se detalla los aranceles pagados en promedio para los años de estudio.

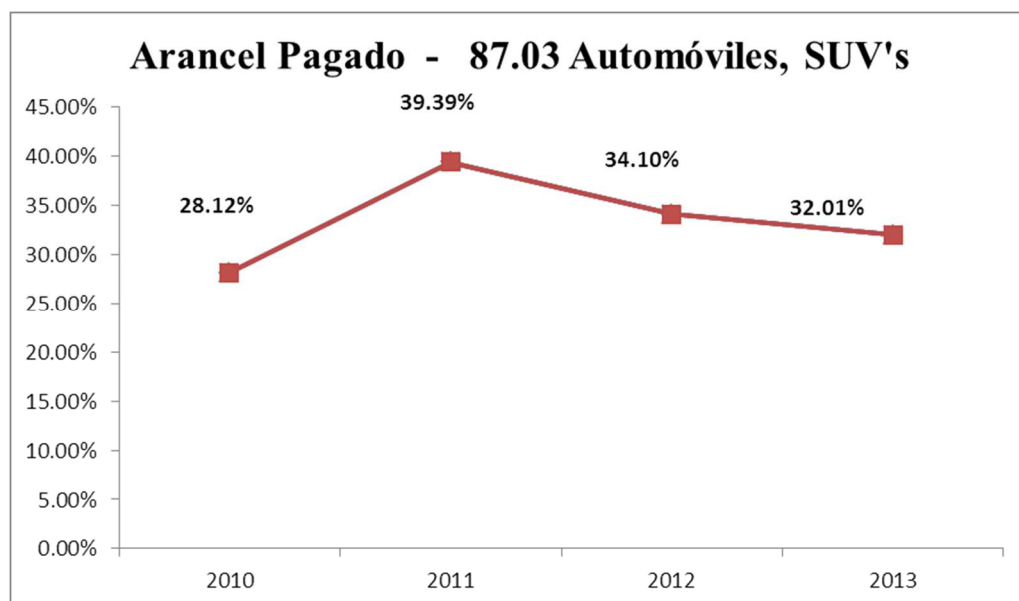
Cuadro N° 20: Aranceles pagados en promedio para los años de estudio

PROMEDIO PONDERADOS DE ARANCEL PAGADO PARA AUTOMÓVILES Y CAMIONETAS 2010 -2013									
Detalle Partida Arancelarias				Partida Arancelaria	2010	2011	2012	2013	
83.03 Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas(excepto los de la partida 87.02), incluidos los de tipo familia(break o station wagon) y los de carreras	De los demás vehículos con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa:	De cilindrada inferior o igual a 1.000 cm ³ :		8703.21.00.90	35.00%	40.00%	38.65%	40.00%	
				8703.21.00.99				40.00%	
		Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, campero, todoterreno):	De cilindrada superior a 1.000 cm ³ pero inferior o igual a 1.500 cm ³ :		8703.22.10.90	35.00%	40.00%	39.13%	40.00%
					8703.22.90.90	35.04%	40.00%	37.37%	31.61%
			De cilindrada superior a 1.500 cm ³ pero inferior o igual a 3.000 cm ³ :		8703.23.10.90	35.08%	40.00%	36.05%	34.62%
					8703.23.90.90	35.21%	40.00%	34.75%	31.80%
	De cilindrada superior a 3.000 cm ³ :		8703.24.10.90	35.00%	35.00%	27.08%	35.00%		
			8703.24.90.90	35.00%	35.00%	29.33%	34.88%		
	Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o sem-diesel):	De cilindrada inferior o igual a 1.500 cm ³ :		8703.31.90.90	35.00%				
		De cilindrada superior a 1.500 cm ³ pero inferior o igual a 2.500 cm ³ :		8703.32.10.90	36.24%	40.00%	40.00%	40.00%	
				8703.32.90.90	35.35%	40.00%	38.88%	40.00%	
		De cilindrada superior a 2.500cm ³ :		8703.33.10.90	40.00%	40.00%	40.00%	40.00%	
				8703.33.90.90	40.00%	40.00%	20.47%		
		Los demás		8703.90.00.91	8.77%	35.00%	26.20%	1.62%	
			8703.90.00.99			15.15%	40.00%		
Promedio Ponderado Partidas 87.03					28.12%	39.39%	34.10%	32.01%	
87.04 Vehículos automóviles para transporte de mercaderías	Los demás con motor émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel) :	De peso total con carga máxima inferior o igual a 5t:		8704.21.10.90	35.00%	40.00%	37.21%	40.00%	
				8704.21.10.99				35.55%	
		Los demás		8704.21.90.90	10.00%	10.00%	7.48%	6.62%	
		De peso total con carga máxima superior a 5.t. pero inferior o igual a 20t:		8704.22.10.90	5.00%	5.00%	4.72%	3.95%	
		Superior a 6.2 t, pero inferior o igual a 9.31t:		8704.22.20.90	5.00%	5.00%	4.38%	3.52%	
		Superior a 9.3T:		8704.22.90.90	5.00%	5.00%	4.57%	1.94%	
		De peso total con carga máxima superior a 20t 2.5		8704.23.00.90	5.00%	5.00%	4.51%	3.72%	
		Inferior a 4.537t:		8704.31.10.90	35.00%	40.00%	37.75%	39.80%	
				8704.31.10.99				38.80%	
	Inferior o igual a 6.2t:		8704.31.90.90	10.00%					
			8704.32.10.90	10.00%					
	Los demás	Superior a 9.3 t: Híbrido		8704.90.00.91	0.00%	29.64%	0.00%	10.00%	
		Superior a 9.3 t:		8704.90.00.99				10.00%	
	Promedio Ponderado Partidas 87.04					24.78%	29.84%	23.74%	23.63%
	Promedio Ponderado					20.79%	19.04%	14.97%	12.98%

Fuente: CobusGroup
Elaborado por: Dayra Ayala

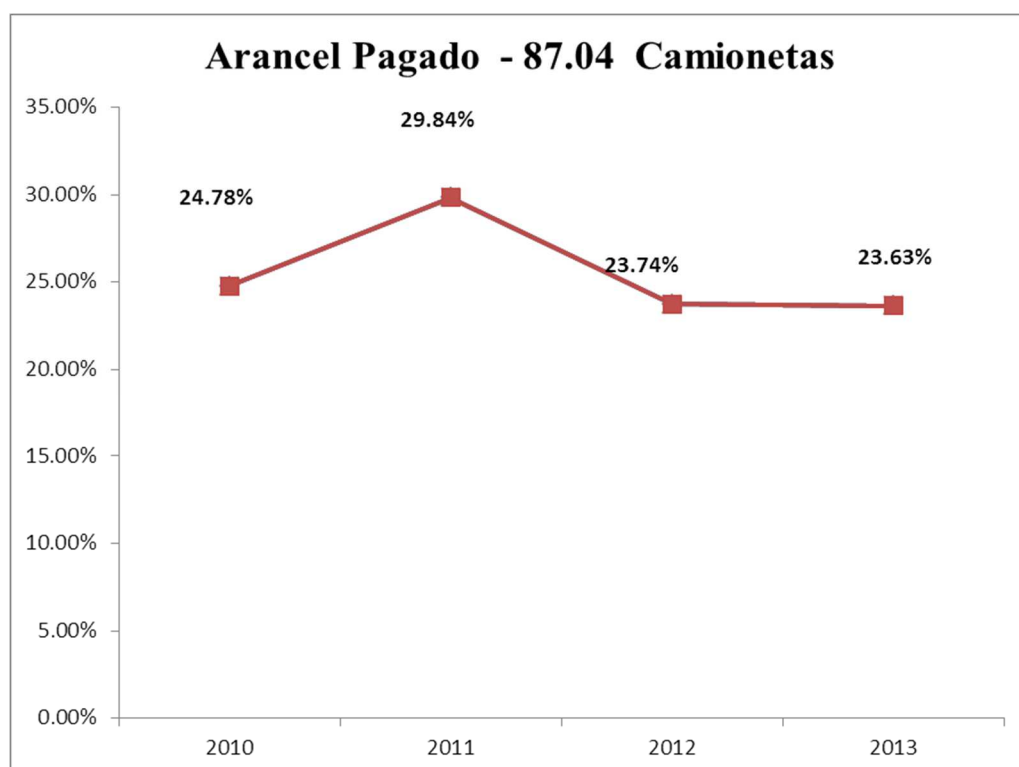
Mediante los gráficos que se adjuntan se puede ver que el año 2012 tiene el mayor arancel promedio y que por la mezcla de importación el promedio ponderado disminuye el porcentaje.

Gráfico N° 4: Arancel Pagado – 87.03 Automóviles, SUV's



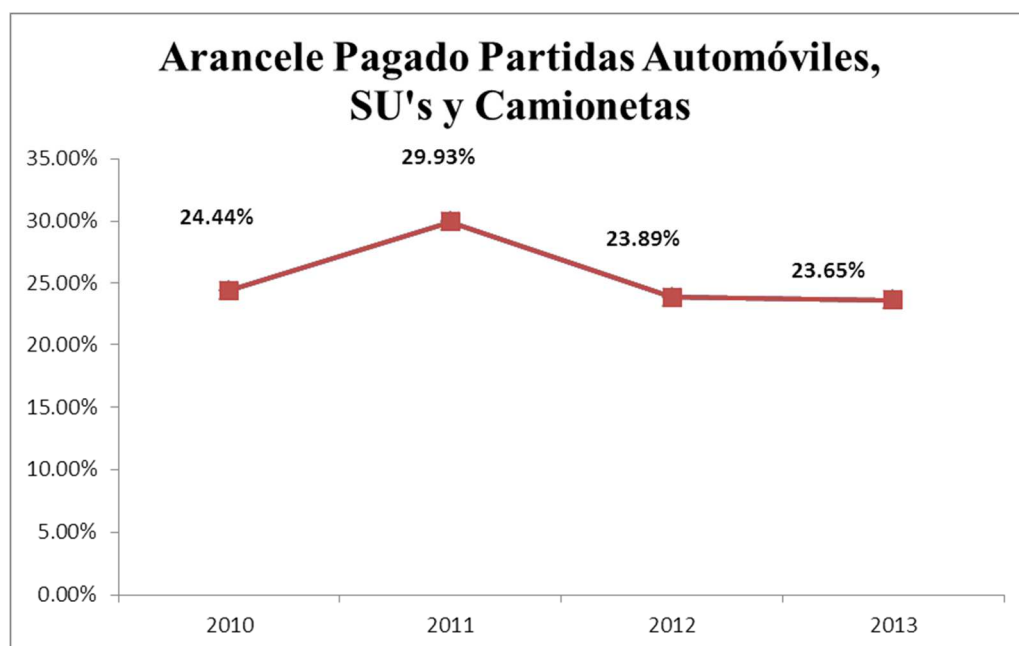
Fuente: CobusGroup

Elaborado por: Dayra Ayala

Gráfico N° 5: Arancel Pagado – 87.04 Camionetas

Fuente: CobusGroup

Elaborado por: Dayra Ayala

Gráfico N° 6: Arancel Pagado – Partidas Automóviles, SUV's y Camionetas

Fuente: CobusGroup

Elaborado por: Dayra Ayala

La misma información pero detallada por fuente de importación es tal como se detalla a continuación.

Cuadro N° 21: Arancel Pagado – Por Fuente de Importación

PAIS DE EMBARQUE	2010	2011	2012	2013
ARGENTINA	35.16%	40.00%	30.47%	27.84%
BELGIUM	19.26%	26.18%	17.39%	15.40%
BRAZIL	19.46%	31.96%	28.78%	19.08%
CHILE			40.00%	35.00%
CHINA	27.47%	34.57%	26.28%	22.32%
COLOMBIA	18.88%	21.26%	13.72%	0.33%
COREA DEL NORTE			0.00%	
FRANCE	36.07%	40.00%	40.00%	
GERMANY	25.36%	35.99%	37.07%	28.98%
INDIA	35.00%	39.94%	40.00%	39.93%
INDONESIA				35.00%
JAPAN	15.12%	16.39%	13.79%	13.81%
KOREA, REPUBLIC OF KOREA (SOUTH)	33.28%	37.68%	34.93%	36.93%
MEXICO	31.05%	35.77%	32.34%	30.90%
NO ESPECIFICADO				31.59%
PANAMA	17.23%	5.00%		
PERU	0.89%	23.09%	0.56%	28.00%
SPAIN	36.15%	39.27%	29.72%	23.03%
SWEDEN			35.00%	
THAILAND	35.00%	39.86%	34.60%	37.93%
UNITED KINGDOM	34.76%	39.47%	36.14%	35.47%
UNITED STATES	19.54%	30.48%	26.34%	32.52%
URUGUAY				39.14%
PORTUGAL	5.00%			
TOTAL	24.44%	29.93%	23.89%	23.65%

Fuente: CobusGroup

Elaborado por: Dayra Ayala

4 COMERCIALIZACIÓN DE VEHÍCULOS NUEVOS EN ECUADOR DURANTE LOS AÑOS 2010 – 2013

Las principales marcas de vehículos comercializados en Ecuador son Chevrolet, Hyundai y KIA que representan en promedio el 63% del volumen de ventas.

Cuadro N° 22: Principales Marcas de Vehículos Comercializados en Ecuador

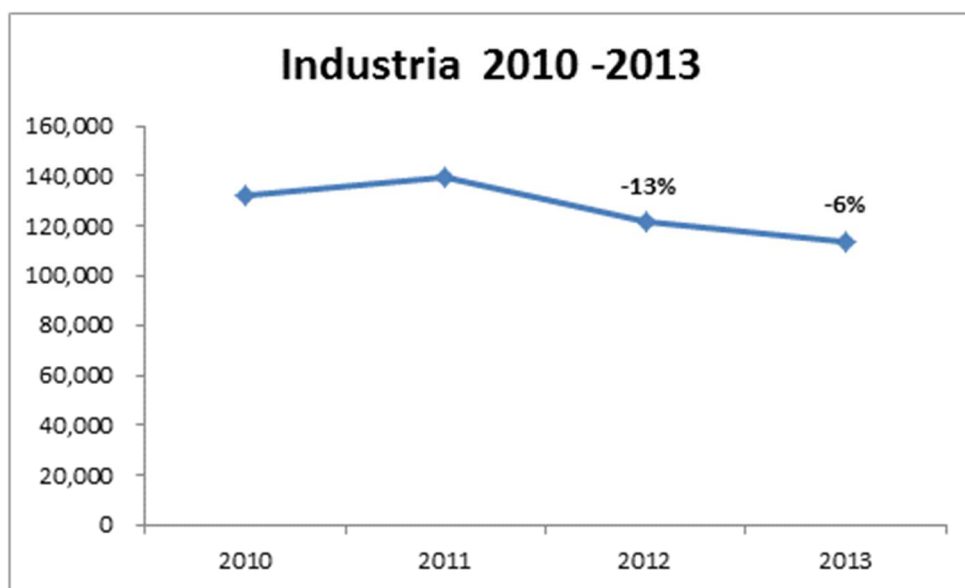
MARCA	2010	2011	2012	2013
CHEVROLET*	53,429	59,189	54,947	50,195
HYUNDAI*	17,241	14,879	12,296	9,629
KIA*	10,908	11,965	10,144	12,300
NISSAN	9,407	10,080	7,051	6,576
TOYOTA	8,722	6,730	6,840	6,425
MAZDA	8,589	8,012	5,120	6,402
FORD	4,080	4,385	4,254	4,086
HINO	3,831	4,133	3,625	3,735
RENAULT	5,005	5,441	2,685	2,533
GREAT WALL	679	2,071	2,090	1,688
CHERY	490	1,515	1,854	1,252
Otras Menores a 1%	9,791	11,493	10,540	9,119
TOTAL	132,172	139,893	121,446	113,940

INDUSTRIA	132,172	139,893	121,446	113,940
(*)	62%	61%	64%	63%

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE). Anuario 2012-2013

Elaborado por: Dayra Ayala

Adicionalmente se puede observar que a partir del año 2011 existe una tendencia hacia abajo de venta de vehículos. Pasando de una industria del 2011 de 139.893 vehículos a 121.446 y 113.940 vehículos para los años 2012 y 2013 respectivamente, dando como resultado una reducción del 13% y 6% de la industria en los mismos años.

Gráfico N° 7: Industria 2010-2013

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE)

Elaborado por: Dayra Ayala

Los modelos más vendidos durante estos años son los que se muestran a continuación, donde se puede ver la salida del mercado del modelo Aveo en el año 2012 y el ingreso del modelo Sail desde el año 2011, los dos modelos de la misma marca Chevrolet.

Cuadro N° 23: Modelos con mayor volumen de ventas en el Ecuador

MARCA	MODELO	2010	2011	2012	2013
CHEVROLET	AVEO ACTIVO 1.6L 4P A/C	5,316	5,136	6	2
CHEVROLET	AVEO ACTIVO 1.6L 4P STD	4,297	4,367	4	0
CHEVROLET	AVEO ACTIVO 1.6L 5P STD	659	5,740	2	0
CHEVROLET	AVEO FAMILY 1.5L AC	2,720		5,751	5,975
CHEVROLET	AVEO FAMILY 1.5L STD	2,560	3,810	3,946	3,201
CHEVROLET	GRAND VITARA 2.0L 5P STD T/M 4X2		6,009	3,319	4,365
CHEVROLET	GRAND VITARA 2.0L 5P TM 4X2	5,746		1,737	9
CHEVROLET	GRAND VITARA SZ 2.0L 5P TM 4X2 FL		3,963	2,592	
CHEVROLET	GRAND VITARA SZ 2.0L 5P TM 4X2-C	5,304			2,249
CHEVROLET	LUV D-MAX 2.4L CD TM 4X2 OPTIMA	2,140	2,360	2,032	2,205
CHEVROLET	LUV D-MAX 3.0L DIESEL CD TM 4X4 EXTREME	2,315	2,606	5,738	1,702
CHEVROLET	SAIL 4P 1.4L 4X2 TM A/C		1,822	7,112	7,672
CHEVROLET	SAIL 4P 1.4L 4X2 TM STD		791	3,757	2,520
HYUNDAI	NEW ACCENT 1.6 E		709	2,178	1,187
HYUNDAI	TUCSON ix 4X2 TM	1,614	989	3,051	2,087
KIA	Rio Stylus LS A/C	1,165	1,150	1,868	3,015
KIA	Sportage 2.0 L 4x2	2,425	1,612	478	0
KIA	Sportage 2.0 LX 4x2	188	480	764	2,645
MAZDA	BT-50 CD 4X2 STD GAS 2.2 FL	2,062	2,106	1,561	2,184
NISSAN	Sentra 1.6 MT	2,592	2,312	1,225	1,088
		41,103	45,962	47,121	42,106
TOTAL Industria		132,172	139,893	121,446	113,940
% Sobre Industria		31%	33%	39%	37%

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE)

Elaborado por: Dayra Ayala

4.1 DESCRIPCIÓN Y CATEGORIZACIÓN DE LOS VEHÍCULOS

Los vehículos se clasifican en Automóviles, SUV's, Camionetas, Camiones, Van's y Buses; siendo los más relevantes los Automóviles y SUV's que representan 67% en promedio de todos los vehículos vendidos en el Ecuador.

Cuadro N° 24: Ventas por tipo vehículos vendidos en el Ecuador

Categoría	2010	2011	2012	2013
Automóviles*	57,314	62,585	53,526	47,144
SUV's*	32,972	31,712	27,118	27,073
Camionetas (Pick Up)	27,772	27,469	23,922	22,087
Camiones	9,180	10,788	10,954	11,053
Van's	3,702	5,678	4,463	5,231
Buses	1,232	1,661	1,463	1,352
TOTAL	132,172	139,893	121,446	113,940
(*)	68%	67%	66%	65%

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE). Anuario 2012-2013

Elaborado por: Dayra Ayala

4.1.1 Categorías de Vehículos

Para un mejor entendimiento de las diferentes categorías o tipos de vehículos se detalla una breve descripción y algunos ejemplos de las marcas más vendidas.

- **Automóviles:** Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas, incluidos los de tipo familia (break o station wagon) y los de carreras Vehículos concebidos principalmente para transporte de personas. (Comex)

Gráfico N° 8: Automóviles

Autos	Chevrolet	Hyundai	KIA
	Aveo	Elentra	Cerato
	Cruze	Accent	Rio
	Orlando	I10	Sportage
	Sail		
	Spark		

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE)

Elaborado por: Dayra Ayala

- **SUV's:** Su descripción en inglés es Sport Utility Vehicle y en español vehículo todo terreno ligero. (Wikipedia, s.f.)

Gráfico N° 9: Suv's


	Chevrolet	Hyundai	KIA
Todo Terreno (SUV's)	Captiva	Santa Fe	Serato
	Grand Vitara SZ	Tucson	Sportage
	Tracker		
	Trailblazer		

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE)

Elaborado por: Dayra Ayala

- **Camionetas:** Vehículos para transporte de mercancías de peso total con carga máxima o igual a 5 toneladas. (Comex)

Gráfico N° 10: Camionetas


	Chevrolet	Toyota	Mazda
Camionetas (Pick-Up)			
	D-Max	Hilux	BT-50

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE)

Elaborado por: Dayra Ayala

- **Camiones:** Vehículos para transporte de mercancías de peso total con carga máxima superior a 5 toneladas pero inferior o igual a 20 toneladas. (COMEX)

Gráfico N° 11: Camiones

	Chevrolet	Hyundai	Hino
Camiones	Serie N	HD65	Serie 300
	Serie R	HD72	Serie 500
	Serie F	HD 170	Serie 700
	Serie CYZ		

Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE)

Elaborado por: Dayra Ayala

- **VAN 's:** La traducción es furgoneta y es un tipo de vehículo de transporte de carga y /o de personas de una capacidad menor a 4 toneladas.
(COMEX)

Gráfico N° 12: Van's

Van's	Chevrolet N300	Nissan Urvan	KIA Carnival Pregio
--------------	--------------------------	------------------------	----------------------------------



Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE)

Elaborado por: Dayra Ayala

- **Buses:** Vehículo de transporte de 10 o más personas incluido el conductor.
(COMEX)

Gráfico N° 13: Buses

Buses	Chevrolet LV 150	Hyundai Country	Hino AK8JRSA (Chasis)
--------------	----------------------------	---------------------------	----------------------------------



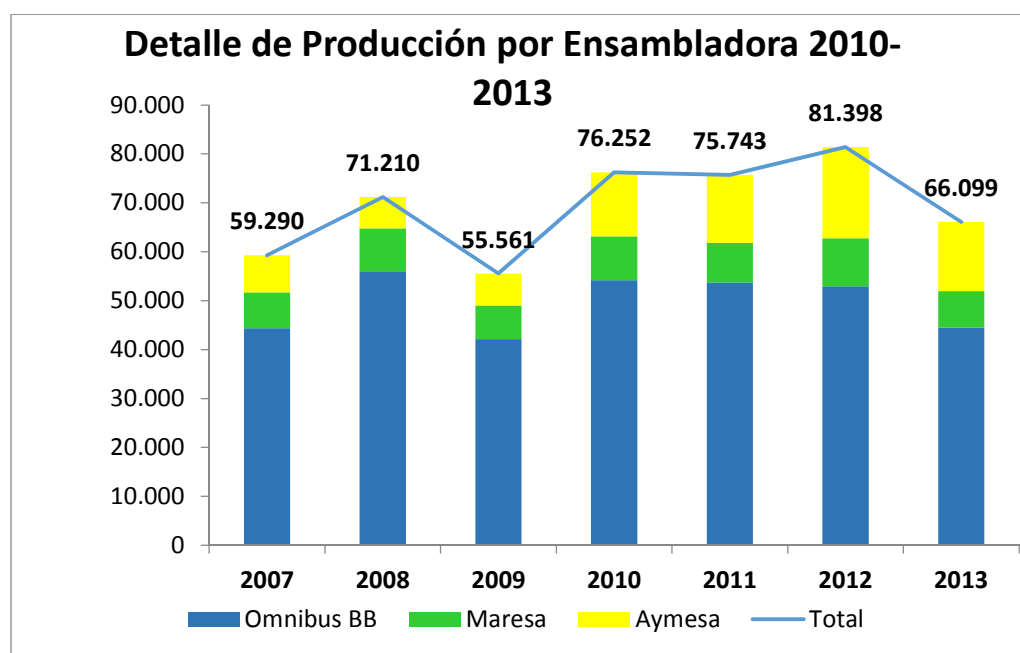
Fuente: (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE)

Elaborado por: Dayra Ayala

4.2 VOLÚMENES DE PRODUCCIÓN Y VENTA

4.2.1 Volúmenes de Producción

Históricamente los niveles de producción en el Ecuador presentan una tendencia de crecimiento exceptuando por los años 2009 y 2011, tal como se puede ver el gráfico adjunto.

Gráfico N° 14: Detalle de Producción por Ensambladora 2010-2013

Fuente: AEADE y CINA E

Elaborado por: Dayra Ayala

Se refleja en el año 2011 una disminución de producción del 0.67% sin embargo para el año 2012 hay un incremento de 7.47%, y para el año 2013 se reduce la producción en un 18.8%. La producción nacional es tanto para venta local de vehículos como exportación.

El detalle producción por ensambladora nos permite identificar que Aymes tuvo un incremento de producción durante el 2011 mientras que Maresa y Ómnibus BB redujeron la producción respecto al año 2010. Y que para el año 2012 Ómnibus BB reduce la producción nuevamente mientras que Aymes y Maresa incrementan la producción con respecto al año 2011. En el año 2013 presenta una reducción de producción en las tres ensambladoras Ómnibus BB en 16.0%, Maresa 23.9% y Aymes en 24.1%.

Cuadro N° 25: Detalle de Producción por Ensambladora 2010-2013

Ensambladora	2009	2010	2011	2012	2013	% Reducción
Omnibus BB	42,149	54,165	53,705	52,959	44,494	-16.0%
Maresa	6,835	8,995	8,129	9,826	7,474	-23.9%
Aymesa	6,577	13,092	13,909	18,613	14,131	-24.1%
Total	55,561	76,252	75,743	81,398	66,099	-18.8%

Fuente: AEADE y CINA E

Elaborado por: Dayra Ayala

Las ventas por categoría de vehículo, presenta un incremento en el año 2013 versus el 2012 únicamente en los SUV's con un 10%, mientras que todas las demás categoría reducen sus ventas.

Cuadro N° 26: Variación de volumen de ventas 2010-2013

Año	Automóviles	Camionetas	SUV's	VAN's	Camiones y Buses	Total
2010	26,564	23,299	24,598	1,791	-	76,252
2011	27,228	23,618	22,247	2,629	21	75,743
2012	34,544	24,893	17,970	2,209	1,782	81,398
2013	27,206	17,720	19,812	1,361	-	66,099
Variación versus año anterior						
2011 vs. 2010	2.5%	1.4%	-9.6%	46.8%		-0.7%
2012 vs. 2011	26.9%	5.4%	-19.2%	-16.0%	8386%	7.5%
2013 vs. 2012	-21.2%	-28.8%	10.3%	-38.4%	-100.0%	-18.8%

Fuente: AEADE y CINA E

Elaborado por: Dayra Ayala

4.2.2 Volúmenes de Venta

Las mayores ventas en el Ecuador están dadas por las marcas Chevrolet, Hyundai y KIA, las cuales corresponde al 62% del total de la industria en promedio para los años 2010 al 2013

Cuadro N° 27: Volúmenes de Venta

MARCA	2010	2011	2012	2013	Promedio
CHEVROLET*	53,429	59,189	54,947	50,195	54,440
HYUNDAI*	17,241	14,879	12,296	9,629	13,511
KIA*	10,908	11,965	10,144	12,300	11,329
NISSAN	9,407	10,080	7,051	6,576	8,279
TOYOTA	8,722	6,730	6,840	6,425	7,179
MAZDA	8,589	8,012	5,120	6,402	7,031
FORD	4,080	4,385	4,254	4,086	4,201
HINO	3,831	4,133	3,625	3,735	3,831
RENAULT	5,005	5,441	2,685	2,533	3,916
GREAT WALL	679	2,071	2,090	1,688	1,632
CHERY	490	1,515	1,854	1,252	1,278
Otras Menores a 1%	9,791	11,493	10,540	9,119	10,236
TOTAL	132,172	139,893	121,446	113,940	126,863

INDUSTRIA	132,172	139,893	121,446	113,940	126,863
(*)	62%	61%	64%	63%	62%

Fuente: AEADE

Elaborado por: Dayra Ayala

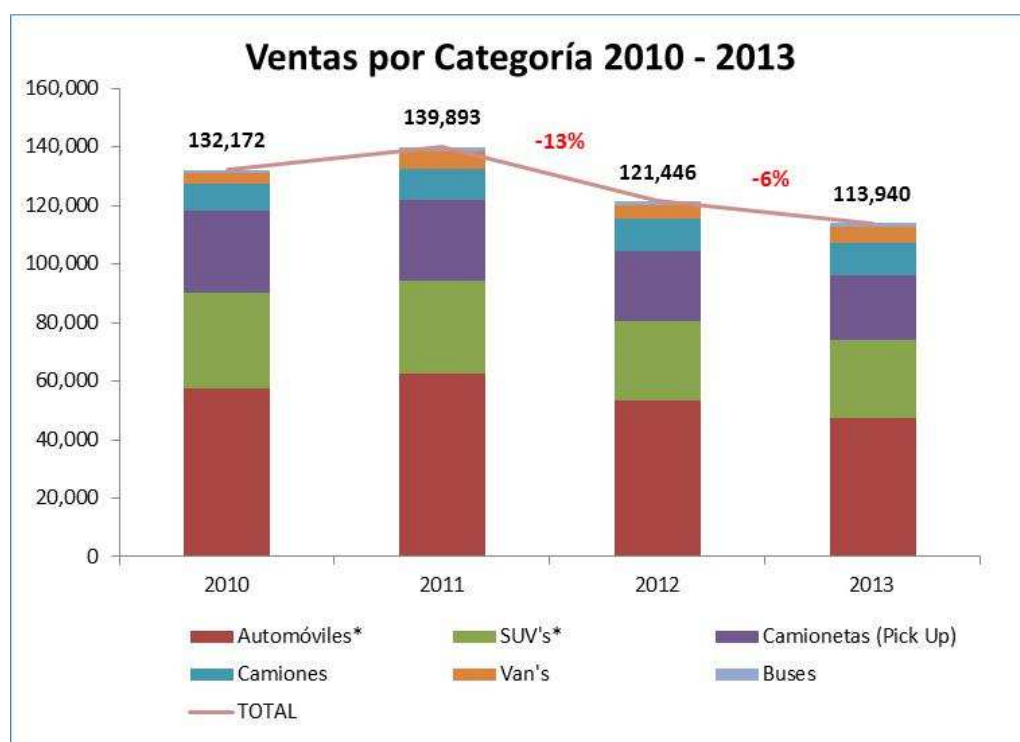
La misma información por categoría se presenta de la siguiente manera donde las mayores ventas durante los años de análisis corresponde a los automóviles y SUV's para el año 2012 y automóviles y camionetas en el año 2013.

Cuadro N° 28: Ventas por Categoría 2010-2013

Categoría	2010	2011	2012	2013	Promedio	2012 vs. 2010	2013 vs. 2012
Automóviles*	57,314	62,585	53,526	47,144	55,142	(9,059)	(6,382)
SUV's*	32,972	31,712	27,118	27,073	29,719	(4,594)	(45)
Camionetas (Pick Up)	27,772	27,469	23,922	22,087	25,313	(3,547)	(1,835)
Camiones	9,180	10,788	10,954	11,053	10,494	166	99
Van's	3,702	5,678	4,463	5,231	4,769	(1,215)	768
Buses	1,232	1,661	1,463	1,352	1,427	(198)	(111)
TOTAL	132,172	139,893	121,446	113,940	126,863	(18,447)	(7,506)
(*)	68%	67%	66%	65%	67%	74%	86%

Fuente: AEADE

Elaborado por: Dayra Ayala

Gráfico N° 15: Ventas por Categoría 2010-2013

Fuente: AEADE

Elaborado por: Dayra Ayala

Los volúmenes de ventas presentan una disminución en los años 2012 y 2013 en un 13% y 6% respectivamente.

Las variaciones de las marcas de mayor venta para el año 2012 suman 8.646 vehículos y en el año 2013 la reducción de las marcas más vendidas corresponde a 5.263 vehículos, los mismos que se encuentran marcados en el cuadro detallado.

Cuadro N° 29: Ventas de vehículos por marcas 2010-2013

MARCA	2010	2011	2012	2013	2012 vs. 2011	2013 vs. 2012
CHEVROLET	53,429	59,189	54,947	50,195	(4,242)	(4,752)
HYUNDAI	17,241	14,879	12,296	9,629	(2,583)	(2,667)
KIA	10,908	11,965	10,144	12,300	(1,821)	2,156
NISSAN	9,407	10,080	7,051	6,576	(3,029)	(475)
TOYOTA	8,722	6,730	6,840	6,425	110	(415)
MAZDA	8,589	8,012	5,120	6,402	(2,892)	1,282
FORD	4,080	4,385	4,254	4,086	(131)	(168)
HINO	3,831	4,133	3,625	3,735	(508)	110
RENAULT	5,005	5,441	2,685	2,533	(2,756)	(152)
GREAT WALL	679	2,071	2,090	1,688	19	(402)
CHERY	490	1,515	1,854	1,252	339	(602)
Otras Menores a 1%	9,791	11,493	10,540	9,119	(953)	(1,421)
TOTAL	132,172	139,893	121,446	113,940	(18,447)	(7,506)

Fuente: AEADE

Elaborado por: Dayra Ayala

4.3 PROMEDIO DE VENTA DE VEHÍCULOS DE PRODUCCIÓN NACIONAL (CKD) E IMPORTADOS (SUP)

Los precios de ventas en el mercado Ecuatoriano durante los últimos años han tenido variaciones en promedio del 10% y 7% para los años 2012 y 2013 respectivamente.

Cuadro N° 30: Promedio Precio de Venta Vehículos Industria Automotriz

Promedio Precio de Venta Vehículos Industria Automotriz				
Categoría	2010	2011	2012	2013
Automóviles	15,560	15,989	17,292	17,899
SUV's	27,846	28,463	31,048	33,584
Camionetas (Pick Up)	25,935	27,045	29,585	31,117
Camiones	52,799	50,896	53,914	57,003
Van's	26,756	23,631	25,085	24,690
Buses	56,007	63,839	72,303	76,744
Promedio Industria	23,818	24,261	26,661	28,592
Incremento Anual		2%	10%	7%

Fuente: AEADE

Elaborado por: Dayra Ayala

La misma información clasificada por vehículos producidos localmente (CKD) y vehículos importados (SUP), muestra también un incremento de precios en el 2013 superior al incremento del año 2011.

Tanto para los vehículos CKD como SUP el año 2012 presentan el mayor incremento.

Las diferentes versiones de vehículos CKD y SUP se los puede revisar en el Anexo 3.

Cuadro N° 31: Promedio Precio de Venta Vehículos Producidos (CKD)

Promedio Precio de Venta Vehículos Producidos (CKD)				
Categoría	2010	2011	2012	2013
Automóviles	14,083	14,386	15,714	16,324
SUV's	22,157	22,930	25,146	25,760
Camionetas (Pick Up)	24,125	25,223	28,020	29,073
Van's	28,058	28,338	28,804	27,767
Promedio Ponderado	19,602	19,652	21,249	22,037
Incremento Anual		0.3%	8.1%	3.7%

Fuente: AEADE

Elaborado por: Dayra Ayala

Cuadro N° 32: Promedio Precio de Venta Vehículos Importados (SUP)

Promedio Precio de Venta Vehículos Importados (SUP)				
Categoría	2010	2011	2012	2013
Automóviles	16,537	17,302	18,975	20,031
SUV's	35,065	34,994	36,060	39,732
Camionetas (Pick Up)	28,535	29,647	32,612	36,212
Camiones	52,799	50,896	53,914	57,003
Van's	26,321	22,662	24,348	23,853
Buses	56,007	63,839	72,303	76,744
Promedio Ponderado	27,208	28,017	31,450	35,010
Incremento Anual		3.0%	12.3%	11.3%

Fuente: AEADE

Elaborado por: Dayra Ayala

4.3.1 Análisis de precios de venta por categoría y versión de los vehículos

4.3.1.1 Análisis de precios de venta por categoría y versión de vehículos de producción nacional (CKD)

En la revisión de los precios por categoría y versión de vehículos de producción nacional se puede identificar que en el año 2012 con un

promedio del 8.1% de incremento en el año, el mayor incremento en los precios está en n Automóviles, Camionetas y SUV's.

El promedio ponderado del año 2012 es del 8.1% siendo los modelos de mayor incremento los Automóviles Hatchback 5P (13.4%), SUV's 3P (13.3%) y Camionetas Cabina Simple 4x2 (10.4%)

Cuadro N° 33: Precios de Vehículos de Producción Nacional (CKD)

Precios de vehículos de Producción Nacional (CKD)								
Categoría	Versión	Precios Promedios USD.				% Variación Precio Anual		
		2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Automóviles	HB 3P	\$ 10,689						
Automóviles	HB 5P	\$ 13,781	\$ 14,062	\$ 15,948	\$ 16,415	2.0%	13.4%	2.9%
Automóviles	Sedan	\$ 14,455	\$ 14,585	\$ 15,728	\$ 16,346	0.9%	7.8%	3.9%
Automóviles	Taxis	\$ 13,396	\$ 13,571	\$ 13,886	\$ 14,078	1.3%	2.3%	1.4%
Automóviles	Taxis Exonerados	\$ 11,327	\$ 11,297			-0.3%		
Camionetas (Pick Up)	CH 4X2	\$ 19,702	\$ 20,490	\$ 22,157		4.0%	8.1%	
Camionetas (Pick Up)	DC 4X2	\$ 21,991	\$ 23,195	\$ 25,144	\$ 25,668	5.5%	8.4%	2.1%
Camionetas (Pick Up)	DC 4X4	\$ 29,223	\$ 29,868	\$ 31,102	\$ 35,958	2.2%	4.1%	15.6%
Camionetas (Pick Up)	SC 4X2	\$ 19,242	\$ 20,475	\$ 22,608	\$ 22,839	6.4%	10.4%	1.0%
Camionetas (Pick Up)	SC 4X4	\$ 25,336	\$ 26,251	\$ 28,405	\$ 29,663	3.6%	8.2%	4.4%
SUV's	Low Medium	\$ 24,490						
SUV's	Small 3P	\$ 17,302	\$ 18,378	\$ 20,815	\$ 21,627	6.2%	13.3%	3.9%
SUV's	Small 5P	\$ 22,757	\$ 23,462	\$ 25,647	\$ 26,213	3.1%	9.3%	2.2%
VAN's	Pasajeros	\$ 28,058	\$ 28,338	\$ 28,804	\$ 27,767	1.0%	1.6%	-3.6%
TOTAL		\$ 19,602	\$ 19,652	\$ 21,249	\$ 22,037	0.3%	8.1%	3.7%

Fuente: AEADE

Elaborado por: Dayra Ayala

4.3.1.2 Análisis de precios de venta por categoría y versión de vehículos importados (SUP)

En la industria automotriz hay una variedad más amplia de versiones de vehículos y así mismo el comportamiento de los precios son bastante disperso incluso se puede ver varias reducciones de precios a diferencia de los vehículos CKD. Adicionalmente se puede mencionar que en los años 2012 como 2013 presentan incrementos importantes de precios en un promedio de 12.3% y 11.3% respectivamente, siendo estos los más importantes en Automóviles, Camionetas y Van's.

En el año 2012 las versiones de vehículos con mayor incremento de precio ha sido los Automóviles Pasajeros (16.6%), Automóviles Small (16.5%) y Camionetas Medium (13.6%).

En el año 2013 las versiones de vehículos con mayor incremento de precios son Automóviles Luxury (26.6%), Van's Small - Van (22.9%) y Camioneta Large (18.7%).

Cuadro N° 34: Precios de Vehículos Importados (SUP)

Precios de vehículos Importados (SUP)								
Categoría	Versión	Precios Promedios USD.				% Variación Precio Anual		
		2010	2011	2012	2013	2011	2012	2013
Bus	Bus	56,007	63,839	72,303	76,744	14.0%	13.3%	6.1%
Camion	Camion	118,405	108,445	106,751	109,664	-8.4%	-1.6%	2.7%
Camion	Liviano	31,869	32,237	33,823	35,354	1.2%	4.9%	4.5%
Camion	Mediano	61,946	63,375	59,850	58,270	2.3%	-5.6%	-2.6%
Camion	Pesado	113,001	106,383	104,248	117,660	-5.9%	-2.0%	12.9%
Camion	Ultraliviano	25,998	26,262	27,089	26,450	1.0%	3.1%	-2.4%
Automóviles	F. Wagon	29,566	41,181	39,527	38,698	39.3%	-4.0%	-2.1%
Automóviles	Low Medium	21,028	21,201	22,134	22,539	0.8%	4.4%	1.8%
Automóviles	Luxury	87,338	78,580	66,211	83,828	-10.0%	-15.7%	26.6%
Automóviles	Medium	-	44,990	-	-			
Automóviles	Pasajeros	11,671	13,011	15,174	15,942	11.5%	16.6%	5.1%
Automóviles	Small	16,290	16,683	19,444	20,402	2.4%	16.5%	4.9%
Camionetas	Large	36,360	36,597	34,795	41,289	0.7%	-4.9%	18.7%
Camionetas	Medium	26,187	27,842	31,639	34,412	6.3%	13.6%	8.8%
SUV's	Small	24,465	27,232	27,798	29,288	11.3%	2.1%	5.4%
SUV's	SUV	42,743	42,296	45,806	47,830	-1.0%	8.3%	4.4%
VAN's	Large	-	16,255	-	-			
VAN's	Medium	33,808	32,756	36,111	32,097	-3.1%	10.2%	-11.1%
VAN's	Small	14,581	14,335	15,473	17,883	-1.7%	7.9%	15.6%
VAN's	Van	-	33,269	33,577	43,754		0.9%	30.3%
TOTAL		27,208	28,017	31,450	35,010	3.0%	12.3%	11.3%

Fuente: AEADE

Elaborado por: Dayra Ayala

Tanto en vehículos producidos localmente (CKD) como vehículos importados (SUP) los automóviles y camionetas son los que han presentado mayor incremento en el precio de venta durante el año 2012.

5 ANÁLISIS DE VARIACIONES DE LOS ARANCELES Y PRECIOS DE VENTA DE VEHÍCULOS VENDIDOS EN ECUADOR 2010 – 2013

En este capítulo se va a equiparar los datos obtenidos referente a los aranceles pagados tanto por el material CKD y vehículos SUP 's con los porcentajes de venta de vehículos en la industria automotriz Ecuatoriano para los años 2010 al 2013.

Para este propósito se utilizará la información detallada en capítulos anteriores referente a los aranceles y precios de venta.

Con la finalidad de tener una mejor comprensión el análisis se dividirá en vehículos producidos para los cuales se importó el material CKD y los vehículos importados (SUP).

5.1 ANÁLISIS PAGO DE ARANCELES APLICADOS A LA IMPORTACIÓN DE MATERIAL CKD VERSUS VARIACIÓN DE PRECIOS DE VEHÍCULOS DE PRODUCCIÓN NACIONAL

Una vez analizada la información obtenida principalmente de las fuentes AEADE y la ADUANA, se determinó los aranceles pagados por el material CKD y los precios de venta por mes de los años 2010 al 2013 de los vehículos producidos, dando como resultado el siguiente cuadro que detalla: Año, Mes, Volumen de Venta, Precio promedio de venta, Total de ventas, Arancel Pagado y % de Arancel equivalente.

Cuadro N° 35: Precios de venta por mes de los años 2010 al 2013 de vehículos de producción nacional (CKD)

TIPO	AÑO	MES	FUENTE	AEADE	AEADE	CALCULO	ADUANA	CALCULO
			Cant. Veh. (Q)	Precio Promedio Unitario (P) USD.	Total Ventas (PxQ) USD.	Pago Advaloren USD.	% Arancel Pagado	
CKD	2010	ENE	3,603	\$ 16,386	\$ 70,951,806	\$ -	0.00%	
CKD	2010	FEB	3,876	\$ 16,437	\$ 76,437,960	\$ -	0.00%	
CKD	2010	MAR	4,666	\$ 16,465	\$ 91,433,981	\$ -	0.00%	
CKD	2010	ABR	4,542	\$ 16,375	\$ 89,608,400	\$ -	0.00%	
CKD	2010	MAY	4,452	\$ 17,095	\$ 86,476,623	\$ -	0.00%	
CKD	2010	JUN	4,835	\$ 16,376	\$ 96,915,826	\$ -	0.00%	
CKD	2010	JUL	5,171	\$ 17,750	\$ 100,250,816	\$ -	0.00%	
CKD	2010	AGT	4,920	\$ 16,383	\$ 94,690,942	\$ -	0.00%	
CKD	2010	SEP	4,630	\$ 16,424	\$ 89,850,109	\$ -	0.00%	
CKD	2010	OCT	4,811	\$ 16,440	\$ 93,850,409	\$ -	0.00%	
CKD	2010	NOV	4,747	\$ 16,526	\$ 92,315,350	\$ -	0.00%	
CKD	2010	DIC	6,657	\$ 16,809	\$ 132,754,020	\$ -	0.00%	
CKD	2011	ENE	4,655	\$ 22,378	\$ 91,498,060	\$ -	0.00%	
CKD	2011	FEB	4,643	\$ 22,369	\$ 92,363,480	\$ -	0.00%	
CKD	2011	MAR	5,041	\$ 22,453	\$ 98,476,610	\$ -	0.00%	
CKD	2011	ABR	5,012	\$ 22,507	\$ 97,044,120	\$ -	0.00%	
CKD	2011	MAY	5,382	\$ 22,511	\$ 102,737,790	\$ -	0.00%	
CKD	2011	JUN	5,699	\$ 22,588	\$ 109,841,360	\$ -	0.00%	
CKD	2011	JUL	5,326	\$ 22,525	\$ 101,780,750	\$ -	0.00%	
CKD	2011	AGT	5,411	\$ 22,635	\$ 104,906,270	\$ -	0.00%	
CKD	2011	SEP	4,669	\$ 22,938	\$ 92,439,131	\$ -	0.00%	
CKD	2011	OCT	4,490	\$ 23,112	\$ 90,693,496	\$ -	0.00%	
CKD	2011	NOV	4,123	\$ 23,373	\$ 80,611,923	\$ -	0.00%	
CKD	2011	DIC	5,812	\$ 23,743	\$ 121,881,430	\$ -	0.00%	
CKD	2012	ENE	4,812	\$ 24,004	\$ 97,681,878	\$ -	0.00%	
CKD	2012	FEB	4,435	\$ 24,165	\$ 90,490,986	\$ -	0.00%	
CKD	2012	MAR	4,285	\$ 24,164	\$ 88,427,284	\$ -	0.00%	
CKD	2012	ABR	4,312	\$ 24,164	\$ 89,622,653	\$ -	0.00%	
CKD	2012	MAY	4,656	\$ 24,179	\$ 100,099,127	\$ -	0.00%	
CKD	2012	JUN	5,240	\$ 24,199	\$ 112,717,258	\$ -	0.00%	
CKD	2012	JUL	4,661	\$ 24,369	\$ 106,252,384	\$ -	0.00%	
CKD	2012	AGT	4,213	\$ 24,396	\$ 93,825,760	\$ -	0.00%	
CKD	2012	SEP	3,682	\$ 24,765	\$ 78,085,815	\$ -	0.00%	
CKD	2012	OCT	4,297	\$ 24,766	\$ 91,778,811	\$ -	0.00%	
CKD	2012	NOV	4,759	\$ 24,824	\$ 100,958,423	\$ -	0.00%	
CKD	2012	DIC	5,033	\$ 24,824	\$ 105,704,609	\$ -	0.00%	
CKD	2013	ENE	4,217	\$ 12,465	\$ 89,715,886	\$ 1,318,673	4.69%	
CKD	2013	FEB	3,620	\$ 12,487	\$ 77,149,873	\$ 1,237,971	4.77%	
CKD	2013	MAR	4,120	\$ 12,479	\$ 89,118,964	\$ 1,415,290	4.66%	
CKD	2013	ABR	4,923	\$ 12,479	\$ 104,523,296	\$ 2,019,791	4.81%	
CKD	2013	MAY	4,931	\$ 12,474	\$ 103,561,065	\$ 1,876,641	4.85%	
CKD	2013	JUN	4,300	\$ 12,460	\$ 92,031,942	\$ 2,174,009	4.81%	
CKD	2013	JUL	4,699	\$ 12,513	\$ 102,484,047	\$ 548,342	4.53%	
CKD	2013	AGT	4,088	\$ 12,495	\$ 89,964,474	\$ 938,772	4.75%	
CKD	2013	SEP	4,316	\$ 13,655	\$ 100,747,342	\$ 1,939,012	4.80%	
CKD	2013	OCT	4,704	\$ 13,865	\$ 109,133,010	\$ 1,849,317	4.77%	
CKD	2013	NOV	4,771	\$ 13,865	\$ 111,043,391	\$ 1,519,286	4.71%	
CKD	2013	DIC	5,251	\$ 13,865	\$ 119,204,707	\$ 1,475,544	4.76%	

Fuente: AEADE, ADUANA
Elaborado por: Dayra Ayala

Como se puede observar existe variaciones de precios mes a mes que está dado también por la mezcla de los diferentes modelos, y en cuanto a los aranceles solo a partir del año 2013 empieza a ser causados.

Se determina que el volumen de ventas del año 2013 de 56.367 unidades es menor a los años anteriores sin embargo el precio de venta y el porcentaje de arancel es mayor, siendo USD. 22.037 y 4.79% respectivamente.

Al revisar los resultados de los cuatro años se puede decir que existe una tendencia a disminuir el volumen de venta de vehículos CKD, incrementar los precios de venta e incrementos en arancel tal como se muestra en los datos detallados.

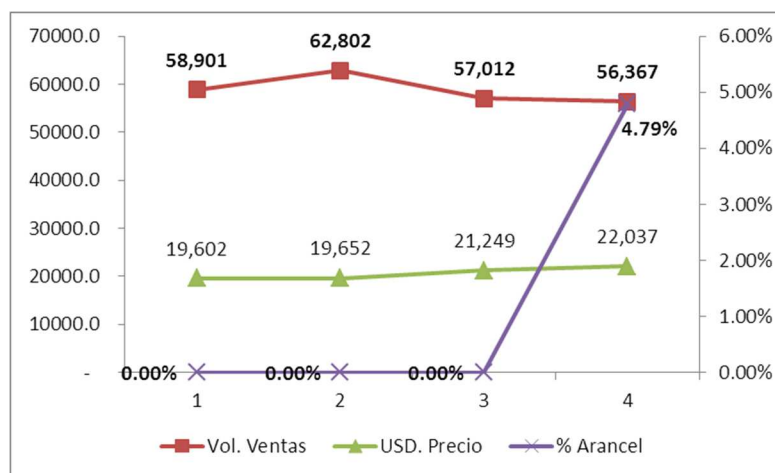
Cuadro N° 36: Volumen y precio de venta de vehículos CKD

CKD	2010	2011	2012	2013
Vol. Ventas	58,901	62,802	57,012	56,367
USD. Precio	\$ 19,602	\$ 19,652	\$ 21,249	\$ 22,037
% Arancel	0.00%	0.00%	0.00%	4.79%

Fuente: AEADE, CobusGroup

Elaborado por: Dayra Ayala

Gráfico N° 16: Volumen y precio de venta de vehículos CKD



Fuente: AEADE, CobusGroup

Elaborado por: Dayra Ayala

5.2 ANÁLISIS DE LOS ARANCELES APLICADOS A LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS SUP VERSUS VARIACIÓN DE PRECIOS DE VEHÍCULOS IMPORTADOS

Una vez analizada la información obtenida principalmente de las fuentes AEADE y la ADUANA, se determinó los aranceles pagados por los vehículos SUP y los precios de venta por mes de los años 2010 al 2013 de los vehículos importados, dando como resultado el siguiente cuadro que detalla: Año, Mes, Volumen de Venta, Precio promedio de venta, Total de ventas, Arancel Pagado y % de Arancel equivalente.

Cuadro N° 37: Precios de venta por mes de los años 2010 al 2013 de vehículos importados (SUP)

		FUENTE	AEADE	AEADE	CALCULO	ADUANA	CALCULO
TIP O	AÑO	MES	Cant. Veh. (Q)	Precio Promedio Unitario (P) USD.	Total Ventas (PxQ) USD.	Pago Advaloren USD.	% Arancel Pagado
SUP	2010	ENE	4,082	\$ 36,582	\$ 106,404,799	\$ 20,741,038	22.64%
SUP	2010	FEB	3,902	\$ 37,123	\$ 110,056,112	\$ 14,559,144	20.81%
SUP	2010	MAR	5,104	\$ 37,057	\$ 143,337,371	\$ 19,411,347	20.06%
SUP	2010	ABR	5,084	\$ 37,306	\$ 139,200,800	\$ 20,117,177	20.75%
SUP	2010	MAY	5,677	\$ 37,205	\$ 155,638,086	\$ 21,053,556	23.12%
SUP	2010	JUN	6,191	\$ 37,502	\$ 170,292,320	\$ 20,859,487	25.29%
SUP	2010	JUL	6,052	\$ 37,181	\$ 160,113,759	\$ 19,329,017	24.10%
SUP	2010	AGT	6,026	\$ 37,230	\$ 167,865,980	\$ 25,726,455	25.95%
SUP	2010	SEP	6,014	\$ 37,262	\$ 165,656,846	\$ 16,946,816	23.77%
SUP	2010	OCT	6,355	\$ 37,768	\$ 176,679,889	\$ 30,181,515	26.15%
SUP	2010	NOV	6,570	\$ 37,559	\$ 180,037,083	\$ 27,767,147	28.21%
SUP	2010	DIC	9,737	\$ 37,946	\$ 250,880,512	\$ 35,643,383	29.43%
SUP	2011	ENE	5,994	\$ 46,221	\$ 168,406,906	\$ 22,403,347	30.81%
SUP	2011	FEB	5,880	\$ 46,907	\$ 161,041,446	\$ 25,657,250	32.50%
SUP	2011	MAR	6,320	\$ 47,182	\$ 170,563,613	\$ 26,517,258	29.15%
SUP	2011	ABR	6,217	\$ 45,529	\$ 165,176,807	\$ 24,971,347	30.74%
SUP	2011	MAY	6,141	\$ 46,137	\$ 157,648,338	\$ 22,611,455	31.97%
SUP	2011	JUN	6,776	\$ 46,010	\$ 180,595,639	\$ 22,458,732	32.37%
SUP	2011	JUL	6,240	\$ 46,650	\$ 167,739,789	\$ 17,315,132	26.69%
SUP	2011	AGT	6,437	\$ 46,481	\$ 173,911,951	\$ 18,763,022	28.87%
SUP	2011	SEP	6,190	\$ 46,121	\$ 177,808,651	\$ 24,047,891	30.57%
SUP	2011	OCT	6,125	\$ 46,554	\$ 180,649,423	\$ 23,289,879	29.08%
SUP	2011	NOV	5,668	\$ 46,273	\$ 183,384,465	\$ 28,180,395	28.67%
SUP	2011	DIC	5,987	\$ 46,313	\$ 185,603,323	\$ 23,063,304	28.03%
SUP	2012	ENE	4,971	\$ 52,826	\$ 142,973,698	\$ 23,041,607	26.39%
SUP	2012	FEB	5,248	\$ 52,915	\$ 152,151,249	\$ 29,676,521	30.04%
SUP	2012	MAR	5,518	\$ 53,137	\$ 157,176,720	\$ 28,084,070	29.11%
SUP	2012	ABR	5,601	\$ 53,372	\$ 160,030,977	\$ 23,103,108	29.19%
SUP	2012	MAY	6,175	\$ 53,371	\$ 183,451,589	\$ 22,288,529	26.42%
SUP	2012	JUN	5,993	\$ 53,387	\$ 198,551,800	\$ 21,659,364	25.42%
SUP	2012	JUL	5,490	\$ 53,516	\$ 175,363,424	\$ 22,461,842	27.44%
SUP	2012	AGT	5,223	\$ 53,206	\$ 166,353,093	\$ 15,312,819	23.60%
SUP	2012	SEP	4,574	\$ 52,340	\$ 153,341,479	\$ 12,692,377	25.52%
SUP	2012	OCT	4,437	\$ 53,406	\$ 153,685,481	\$ 10,760,838	20.55%
SUP	2012	NOV	4,220	\$ 53,381	\$ 143,229,018	\$ 11,726,608	23.03%
SUP	2012	DIC	4,014	\$ 53,592	\$ 146,749,952	\$ 11,243,723	21.79%
SUP	2013	ENE	4,462	\$ 30,319	\$ 152,825,474	\$ 20,783,400	25.85%
SUP	2013	FEB	4,224	\$ 30,560	\$ 148,679,062	\$ 18,360,856	22.98%
SUP	2013	MAR	4,718	\$ 30,768	\$ 159,549,566	\$ 15,627,031	21.58%
SUP	2013	ABR	4,556	\$ 30,876	\$ 161,302,008	\$ 14,925,828	24.94%
SUP	2013	MAY	4,843	\$ 30,949	\$ 171,266,618	\$ 13,710,966	22.92%
SUP	2013	JUN	4,947	\$ 30,958	\$ 164,399,175	\$ 16,421,073	26.23%
SUP	2013	JUL	4,909	\$ 30,963	\$ 170,349,470	\$ 12,646,072	21.41%
SUP	2013	AGT	4,781	\$ 31,050	\$ 168,364,793	\$ 11,029,048	25.20%
SUP	2013	SEP	4,688	\$ 30,083	\$ 171,427,438	\$ 13,384,329	22.31%
SUP	2013	OCT	4,358	\$ 30,373	\$ 157,391,840	\$ 15,779,970	26.02%
SUP	2013	NOV	4,240	\$ 30,394	\$ 148,767,016	\$ 9,752,406	21.16%
SUP	2013	DIC	4,368	\$ 30,678	\$ 154,506,766	\$ 13,784,784	22.84%

Fuente: AEADE, CobusGroup
Elaborado por: Dayra Ayala

Como se puede observar existe variaciones de precios mes a mes que está dado también por la mezcla de los diferentes modelos, y en cuanto a los aranceles también presentan variaciones que también está dada por la mezcla de modelos así como por los diferentes convenios que se aplica al momento del pago del arancel.

Se determina que el volumen de ventas del año 2013 de 57.573 unidades es menor a los años anteriores sin embargo el precio de venta fue mayor a los años anteriores con USD. 35.010 pero porcentaje de arancel fue menor que los años anteriores con 23.65%.

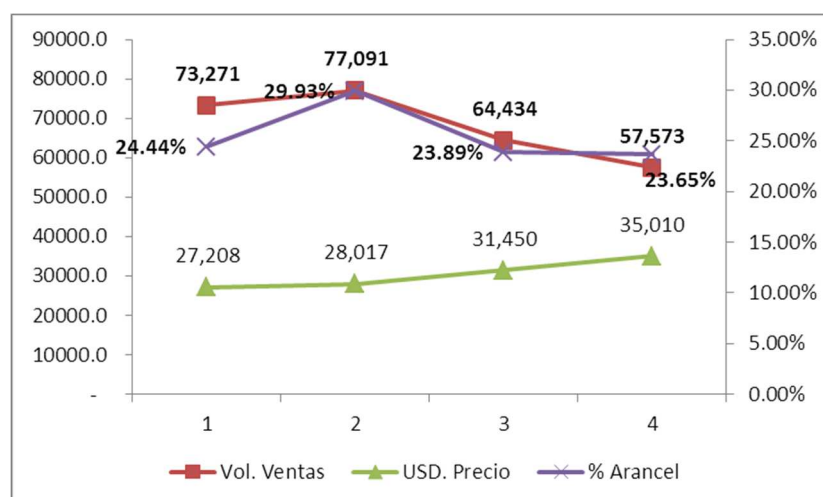
Por lo tanto se puede resumir que de los cuatro años de revisión existe una tendencia a disminuir el volumen y el pago de aranceles, mientras que incrementar los precios de venta.

Cuadro N° 38: Volúmenes y precio de venta vehículos (SUP)

SUP	2010	2011	2012	2013
Vol. Ventas	73,271	77,091	64,434	57,573
USD. Precio	\$ 27,208	\$ 28,017	\$ 31,450	\$ 35,010
% Arancel	24.44%	29.93%	23.89%	23.65%

Fuente: AEADE, CobusGroup

Elaborado por: Dayra Ayala

Gráfico N° 17: Volúmenes y precio de venta vehículos (SUP)

Fuente: AEADE, CobusGroup

Elaborado por: Dayra Ayala

5.3 CÁLCULO DE CORRELACIÓN ENTRE ARANCEL Y PRECIO DE VENTA

Al establecer un coeficiente de correlación entre pago de arancel (X) y el precio de venta al público de los vehículos (Y) se podrá establecer si existe una dependencia alta, mediana o baja entre las dos variables.

5.3.1 Coeficiente de Correlación lineal

“Coeficiente de correlación es un aspecto vital para calcular lo fuerte que es la correlación de dos cantidades. La dependencia entre las dos medidas”.
(Ncalculators, s.f.)

“El coeficiente de correlación lineal es el cociente entre la covarianza y el producto de las desviaciones típicas de ambas variables.

El coeficiente de correlación lineal se expresa mediante la letra r.

$$r = \frac{\sigma_{xy}}{\sigma_x \sigma_y}$$

Propiedades:

1. El coeficiente de correlación no varía al hacerlo la escala de medición.

Es decir, si expresamos la altura en metros o en centímetros el coeficiente de correlación no varía.

2. El signo del coeficiente de correlación es el mismo que el de la covarianza.

Si la covarianza es positiva, la correlación es directa.

Si la covarianza es negativa, la correlación es inversa.

Si la covarianza es nula, no existe correlación.

3. El coeficiente de correlación lineal es un número real comprendido entre -1 y 1 .

$$-1 \leq r \leq 1$$

4. Si el coeficiente de correlación lineal toma valores cercanos a -1 la correlación es fuerte e inversa, y será tanto más fuerte cuanto más se aproxime r a -1 .

5. Si el coeficiente de correlación lineal toma valores cercanos a 1 la correlación es fuerte y directa, y será tanto más fuerte cuanto más se aproxime r a 1.
6. Si el coeficiente de correlación lineal toma valores cercanos a 0, la correlación es débil.
7. Si $r = 1$ ó -1 , los puntos de la nube están sobre la recta creciente o decreciente. Entre ambas variables hay dependencia funcional. (Vitutor, s.f.)

El coeficiente de correlación también puede ser calculado mediante el paquete informático Microsoft Office – Excel mediante la fórmula COEF.DE.CORREL, herramienta que será utilizada para ésta investigación.

5.3.2 Aplicación del Cálculo de Correlación

Para un mejor entendimiento de los resultados se detallará cual la interpretación de los resultados del cálculo para el presente estudio, que puede estar comprendido entre -1 y +1:

- Relación lineal directa entre X (aranceles) e Y (precio de venta): Si el valor resultante es > 0 , esto quiere decir que al aumentar la variable X (aranceles), aumenta la variable Y (precio venta).
- Relación lineal inversa entre X e Y: Si el valor resultante es < 0 , esto quiere decir que al aumentar la variable X (aranceles), disminuye la variable Y (precio de venta).

- Si el resultado es igual a 1, existe dependencia lineal directa exacta entre X (aranceles) e Y (precio de venta).
- Si el resultado es igual a -1, existe dependencia lineal inversa exacta entre X (aranceles) e Y (precio de venta).
- Si el resultado es igual a 0, no existe dependencia lineal entre X (arancel) e Y (precio de venta).
- Cuando el resultado se acerque más a +1 ó -1, más dependencia lineal existe entre X (arancel) y Y (precio de venta).
- Cuando el resultado se acerque más 0, más independencia lineal existe entre X (arancel) y Y (precio de venta).

Para la categorización de los resultados de correlación se utilizará los siguientes parámetros:

Gráfico N° 18: Aplicación del Cálculo de Correlación

CORRELACIÓN	DEPENDENCIA	INDEPENDENCIA
No Existe	0	
Baja	$0.0 > 0.3$	$-0.3 > 0.0$
Media	$0.3 > 0.7$	$-0.7 > -0.3$
Alta	$0.7 > =1$	$-1 = > -0.7$

Fuente: Investigación realizada

Elaborado por: Dayra Ayala

5.4 RESULTADOS DE CÁLCULO DE CORRELACIÓN ENTRE ARANCELES Y PRECIO DE VENTA

Una vez recopilada la información tanto de los aranceles aplicados a la importación de material CKD y vehículos SUP; y de los precios de venta de los mismos durante los años 2010 al 2013 se realiza el cálculo respecto a la correlación que tiene el arancel y precio de venta, obteniéndose como resultado:

Cuadro N° 39: Aranceles aplicados a la importación de material CKD y vehículos SUP; y precios de venta 2010 – 2013 y su correlación

CKD - SUP	2010	2011	2012	2013
Vol. Ventas	132,172	139,893	121,446	113,940
USD. Precio	\$ 23,818	\$ 24,261	\$ 26,661	\$ 28,592

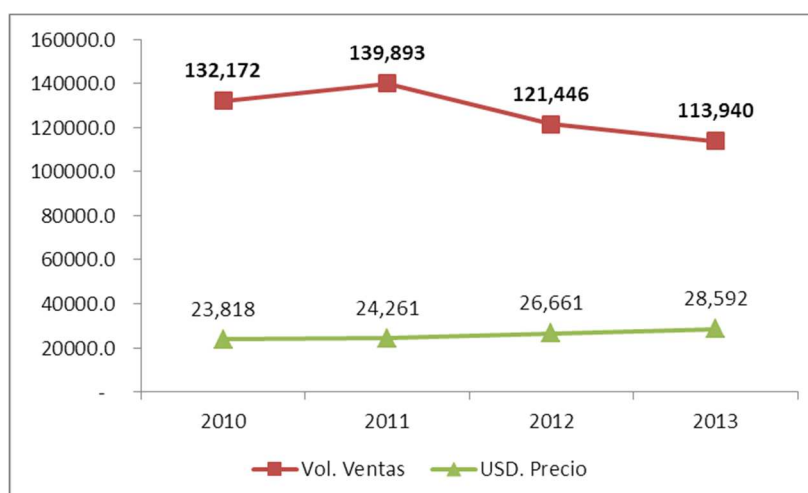
VOL. VENTAS	2010	2011	2012	2013
CKD	58,901	62,802	57,012	56,367
SUP	73,271	77,091	64,434	57,573
CKD - SUP	132,172	139,893	121,446	113,940

USD. PRECIO	2010	2011	2012	2013
CKD	19,602	19,652	21,249	22,037
SUP	27,208	28,017	31,450	35,010
CKD - SUP	23,818	24,261	26,661	28,592

% ARANCEL	2010	2011	2012	2013
CKD	0.00%	0.00%	0.00%	4.79%
SUP	24.44%	29.93%	23.89%	23.65%

CORRELACION	2010	2011	2012	2013
CKD	-	-	-	0.23
SUP	0.81	0.12	0.28	(0.35)

Fuente: Investigación realizada
Elaborado por: Dayra Ayala

Gráfico N° 19: Volumen y precios promedios de la Industria Automotriz

Fuente: AEADE, CobusGroup
Elaborado por: Dayra Ayala

En el gráfico detallado arriba se muestra los resultados de CKD y SUP, se puede ver que la industria automotriz presenta una tendencia de disminuir las ventas y una tendencia de incremento,

El análisis de los resultados obtenidos de manera detallada de CKD y SUP será explicado siguiente punto de éste mismo capítulo.

Es importante mencionar que tanto los aranceles como los precios de venta consideran todos los modelos de vehículos existentes en el mercado tanto CKD como SUP, reportados por la AEADE.

Para el caso de los aranceles de los vehículos SUP a pesar de que la norma arancelaria no ha cambiado durante los cuatro años de este análisis, existen diferentes aranceles dependiendo de la característica del vehículo como se ha visto en los capítulos anteriores. Por lo tanto la variación del arancel está dada por la mezcla de los modelos

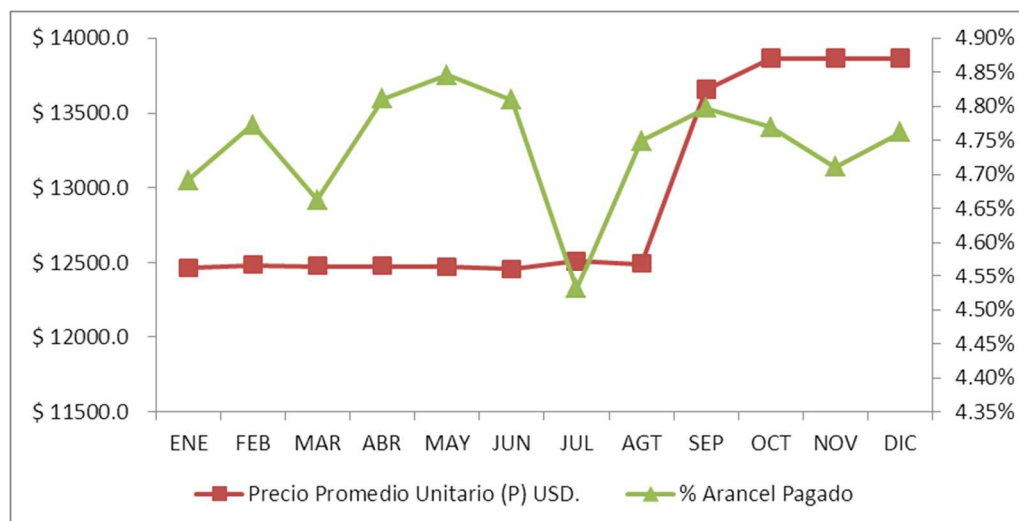
importados, sin embargo como se toma los precios de venta de los mismos modelos se puede determinar un valor de correlación.

5.4.1 Análisis de Resultados para el CKD

Para los años 2010 al 2013 la correlación es 0, por lo tanto no existe correlación entre el arancel y el precio de venta, la variación de precios de dichos años no han sido influenciados por los aranceles.

Mientras que para el año 2013 la correlación es de 0.23 dependiente, esto quiere decir que por al mismo tiempo que incrementa los aranceles, incrementa el precio de venta, pero no con una dependencia baja. El resultado obtenido está dado por el comportamiento del arancel y precio de venta durante el año que se muestra en el siguiente gráfico.

Gráfico N° 20: Análisis de Resultados para el CKD – Año 2013



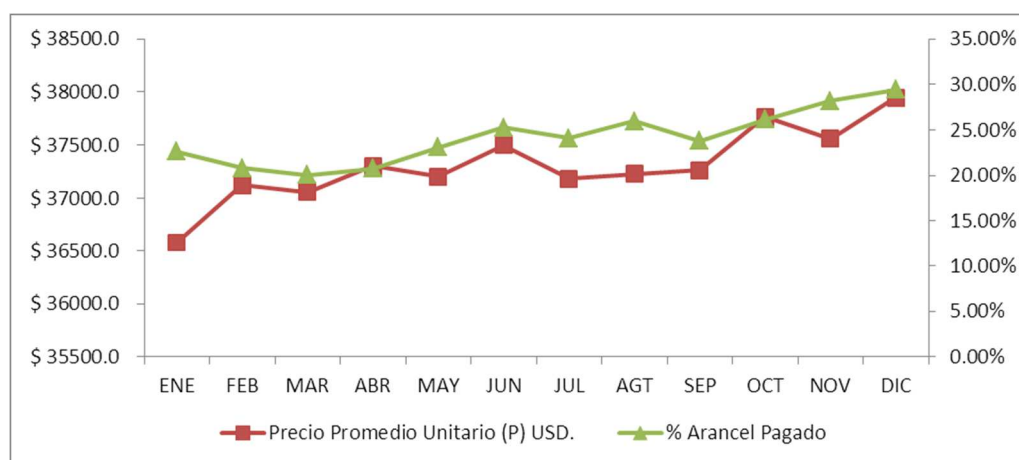
Fuente: AEADE, CobusGroup

Elaborado por: Dayra Ayala

5.4.2 Análisis de Resultados para el SUP

Para el año 2010 la correlación es de 0.81 dependiente alta, esto quiere decir que el incremento de arancel tiene alta relación con el incremento de precios en dicho año. Este resultado está dado por el comportamiento del arancel y precio de venta que se detalla en el gráfico abajo.

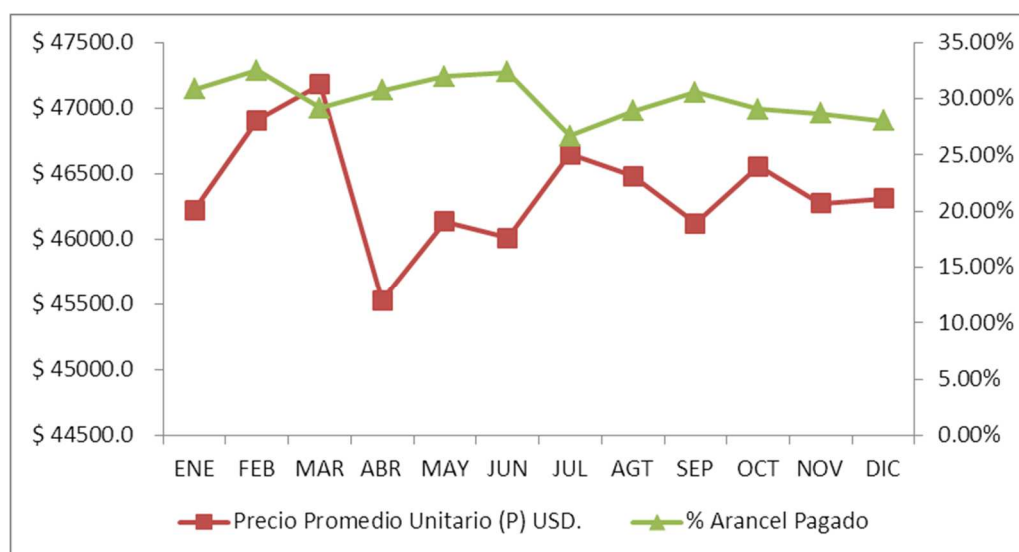
Gráfico N° 21: Análisis de Resultados para el SUP – Año 2010



Fuente: AEADE, CobusGroup

Elaborado por: Dayra Ayala

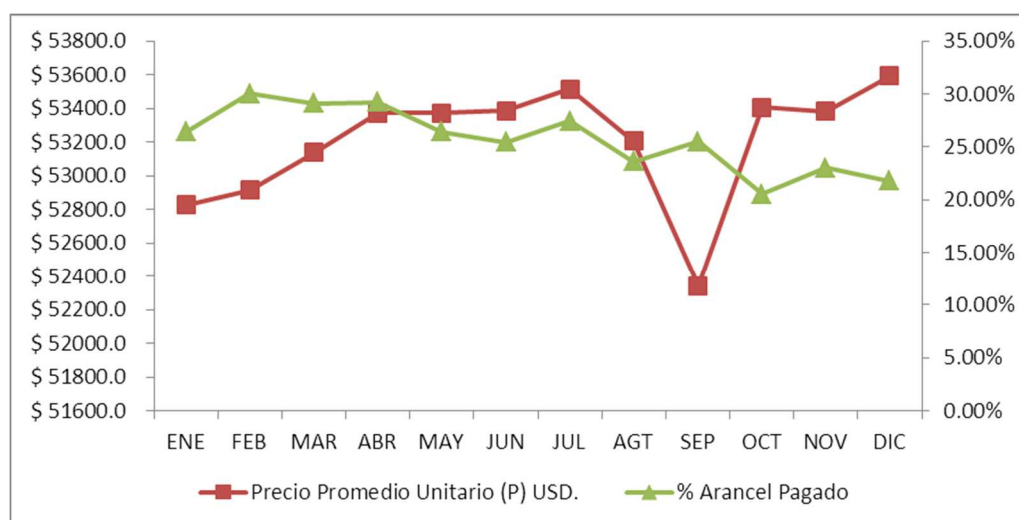
Para el año 2011 la correlación es de 0.12 dependiente baja, esto quiere decir que la variación del arancel tiene una baja relación con la variación de precios para dicho año. Los resultados están dados por el comportamiento del arancel y precio de venta que se presenta en el siguiente gráfico.

Gráfico N° 22: Análisis de Resultados para el SUP – Año 2011

Fuente: AEADE, CobusGroup

Elaborado por: Dayra Ayala

Para el año 2012 la correlación es de 0.28 dependiente baja, esto quiere decir que la variación del arancel tiene una baja relación con el incremento de precios para dicho año, esto es el resultado de la información detallado en el gráfico abajo.

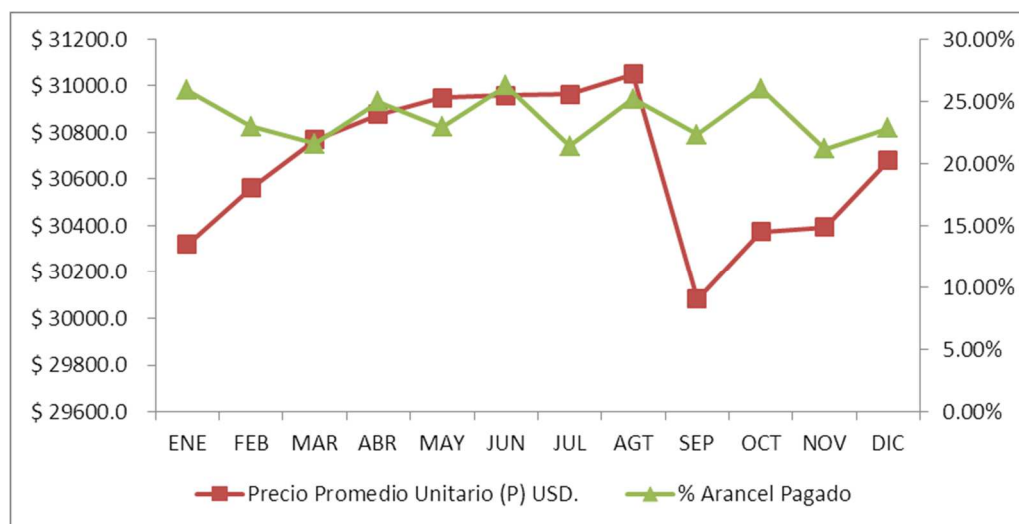
Gráfico N° 23: Análisis de Resultados para el SUP – Año 2012

Fuente: AEADE, CobusGroup

Elaborado por: Dayra Ayala

Para el año 2013 la correlación es de -0.35 independiente media, esto quiere decir la aranceles disminuyen mientras los precios de venta incrementan con una relación media entre estas dos variables.

Gráfico N° 24: Análisis de Resultados para el SUP – Año 2013



Fuente: AEADE, CobusGroup

Elaborado por: Dayra Ayala

6 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

6.1 CONCLUSIONES

1. Las marcas de mayor venta en Ecuador de vehículos que representan más del 70% del mercado durante los años 2010 – 2012 son: Chevrolet 43%, Hyundai 11%, KIA 9%, NISSAN 6% y Toyota 6%, considerando el promedio de participación de mercado durante los mismos años.
2. En el mercado existen únicamente 3 ensambladoras de vehículos y el 69% de la producción del país está generada por la Planta Omnibus BB Transportes S.A, considerando el promedio de los años 2010 – 2013.
3. La producción de vehículos en Ecuador presenta una reducción del 13% si se compara el 2013 con el 2010, ésta reducción está dada por el mercado y restricciones de importación las misma que afectan al volumen de ventas de vehículos CKD.
4. Uno de los componentes de las estructura de precios es el ISD y el costo de éste representa el 5% del material y servicios que son pagados al exterior, por lo tanto una variación en éste rubro afecta directamente en el precio de venta.

5. El ICE es otro de los componentes considerados en la estructura de precios que constantemente lo están validando ya que el disparador del porcentaje de aplicación es el precio de venta del vehículo.
6. Para los modelos de vehículos CKD, de acuerdo al precio de venta promedio calculado, el ICE aplicado fue del 5% para los años 2010 y 2011, mientras que para los años 2012 y 2013 fue del 10%. Considerando que el ICE es parte de la estructura de precios este incremento influye en la variación de precios de estos años.
7. Para los modelos de vehículos SUP, de acuerdo al precio promedio de venta calculado, el ICE aplicado fue del 10% para los años 2010 y 2011, mientras que para los años 2012 y 2013 fue del 15%. Considerando que el ICE es parte de la estructura de precios este incremento influye en la variación de precios de estos años.
8. La norma de aplicación de aranceles para material CKD desde el año 2011 presenta propuestas de cambio, sin embargo al no oficializar el COMEX la fórmula de cálculo que determina el porcentaje de aplicación durante los años 2011 y 2012 se mantuvo en arancel 0%, y para el año 2013 un arancel mínimo del 5%.
9. El COMEX mediante Resolución No. 86 de Octubre 2012, determinó que el arancel aplicable desde Enero 2013 sería el mínimo establecido en la Resolución No. 65 de Junio 2012, mientras se define la fórmula de aplicación. El arancel

mínimo es 5%, siendo éste el porcentaje incremental al arancel ya que antes se pagaba 0%.

10. En la misa Resolución No. 65 del año 2011 establece que puede haber un pago de arancel hasta del 35% y un mínimo del 5%. El arancel a ser cancelado depende del PEI (Producto Ecuatoriano Incorporado), siendo éste el concepto éste concepto el que no se ha llegado a definir cómo calcularlo.
11. La incertidumbre por no haber la fórmula definida para la determinación del arancel, hace que las diferentes ensambladoras mantengan una incertidumbre para las estrategias de importación, ya que tomar una decisión de importar todo el material posible ahora que el arancel es menor, puede generar un incremento del inventario innecesario, ya que no se conoce cuál es la fecha de aplicación finalmente, y si vemos ya tiene más de un año el proceso de revisión de la fórmula.
12. El porcentaje de arancel aplicado para la importación de vehículos SUP no ha presentado cambios durante los años 2010 al 2013, sin embargo si existe diferencias arancelarias dependiendo las características del vehículo y dependiendo de la fuente y condiciones también puede haber aranceles preferenciales, esto hace que el porcentaje de arancel pagados en los mencionados varíen.
13. La industria automotriz presenta una tendencia decreciente si comparamos 2010 con 2013, con 132.172 unidades versus 114.940 unidades respectivamente, por lo tanto esta puede ser uno de los factores que intervienen en el incremento de precio con la finalidad de mantener la rentabilidad y compensar la pérdida de volumen.

Precio de venta promedio para el año 2010 USD. 23.818 y para el año 2013 USD. 28.592.

14. Como resultado del cálculo de correlación correspondiente a los vehículos CKD para el 2013 (correlación 0.23), que es único año donde se paga aranceles, tiene una relación directa entre el incremento de aranceles y el incremento de precios de venta, sin embargo es una correlación baja, debido a que los ajustes de precios de venta no están dados únicamente por la variable del arancel sino por otras como el ISD, ICE y otros motivos hacen que el precio de venta varíe en el tiempo. Al revisar el detalle por mes durante el año se ve que el precio de venta presenta un incremento en los últimos meses, mientras que los aranceles tiene varios picos en el año y con respecto al volumen en los últimos meses se ve una tendencia a incrementar.
15. El resultado del cálculo de correlación correspondiente a los vehículos SUP, no tiene un comportamiento uniforme en los diferentes años ya que para el año 2010, 2011, 2012 y 2013 la correlación resultante fue de 0.81, 0.12, 0.28 y -0.35 correspondientemente. Incluso se puede decir que cada vez es menor la correlación que existe entre aranceles y precio de venta.
16. La correlación de vehículos SUP del año 2010, presenta como resultado 0.81 por lo tanto tiene una relación directa alta entre los aranceles causados y los precios de venta en dicho año, y que por lo tanto fue el concepto más relevante en los cambios de precios. Si se revisa el detalle mensual se puede ver que el precio de venta presenta un leve incremento y los aranceles tienen una tendencia a la alza.

17. Para el año 2011 en los vehículos SUP, al tener una correlación de 0.12 se puede decir que la variación de los aranceles tiene una relación baja con el cambio de precios en dicho año, y por lo tanto deben ser otros factores como ICE, ISD y otros hacen que se hagan ajustes al precio. Si se revisa a detalle el comportamiento precio de venta y arancel se puede ver que el único indicador que presenta variación es el arancel, y el precio de venta mantienen una misma tendencia, esto hace que su correlación sea baja.
18. Para el año 2012 en los vehículos SUP, al tener una correlación de 0.28 se puede decir que la variación de los aranceles tiene una relación baja con el cambio de precios en dicho año pero mayor que la del año 2011, y por lo tanto deben ser otros factores como ICE, ISD y otros hacen que se hagan ajustes al precio. Si se revisa a detalle el comportamiento del precio de venta y arancel se puede ver que el único indicador que presenta variación es el arancel, mientras que el precio de venta mantienen una misma tendencia, esto hace que su correlación sea baja.
19. Para el año 2013 en los vehículos SUP, al tener una correlación de -0.35, por lo tanto la variación de los aranceles tiene una relación independiente baja con el cambio de precios en dicho año, esto se debe a que el arancel presente altos y bajos durante el año, sin embargo el precio de venta hasta agosto presenta una tendencia creciente y luego baja en septiembre y nuevamente empieza a subir.

6.2 RECOMENDACIONES

1. Se recomienda utilizar esta información para la toma de decisiones en la implicación que tiene los ajustes arancelarios para el sector automotriz referente a la importación de material CKD y vehículos SUP.
2. Para dar seguimiento a los próximos cambios arancelarios se recomienda actualizar la información ya que los resultados del presente estudio muestran únicamente el comportamiento de los años 2010 al 2013 y no representan una tendencia a futuro.
3. Para elaborar el presente estudio fue necesario tener acceso a un sistema privado, sin embargo se considera que la información de los aranceles tanto en valor como en porcentaje debe ser de libre acceso para que se pueda realizar éste tipo de estudios con mayor frecuencia para toma de decisiones.
4. La emisión de regulaciones, en éste caso de aplicación para pago de aranceles debe ser realizada una vez que todos los factores involucrados en los cálculos estén revisados, acordados y evaluados dichos impactos, ya que la emisión de normas y posterior parcial aplicación generan incertidumbre y puede causar toma de decisiones incorrectas.
5. Todo cambio relacionados a los componentes de la estructura de precio debe tener un análisis global de impacto, ya que en el caso particular de los vehículos CKD y SUP los costos adicionales pueden ser transferidos al precio del vehículo y por lo

tanto otros factores pueden verse afectados como promover la importación de vehículos SUP y no la producción nacional.

6. Se recomienda evaluar la puesta en práctica de la Resolución No. 65 del COMEX, ya que ésta considera aranceles similares a la de importación SUP, lo que puede promover que las empresas de la industria automotriz prefieran la importación de vehículos y no la fabricación de los mismos. Y considerando que las plantas ensambladoras tienen una gran cadena de valor, el cierre de las mismas tendría un impacto relevante en la economía del país.

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

1. Aduanas del Ecuador. (s.f.). Obtenido de http://www.aduana.gob.ec/pro/to_import.action.
2. Aladi. (s.f.). Obtenido de http://www.aladi.org/nsfaladi/arquitect.nsf/VSITIOWEB/paises_miembros.
3. Ambacar. (s.f.). Obtenido de <http://www.ambacar.com/historia.html>.
4. Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes. (s.f.). Obtenido de www.acolfa.org.com.
5. Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE. (s.f.). Obtenido de www.aeade.net.
6. Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador - AEADE. (s.f.). Anuario 2012.
7. Asociación de Fábricas de Automotores. (s.f.). Obtenido de www.adeffa.com.ar.
8. Asociación del sector Automotor y sus Partes. (s.f.). Obtenido de www.asopartes.com.
9. Asociación Ecuatoriana Automotriz - AEA. (s.f.). Obtenido de www.aea.com.ec.
10. Asociación Nacional de Empresarios en Colombia. (s.f.). Obtenido de www.andi.com.
11. Aymesa. (s.f.). Obtenido de <http://www.aymesa.ec/index.php/empresa>.
12. Aymesa. (s.f.). Obtenido de <http://www.aymesa.ec/index.php/historia>.
13. Banrepcultural. (s.f.). Obtenido de <http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/ayudadetareas/economia/econo20.htm>.
14. Businesscol. (s.f.). Obtenido de <http://www.businesscol.com/comex/incoterms.htm>.
15. Cámara de Fabricantes de Componentes Automotores. (s.f.). Obtenido de www.autopartes.or.uy.
16. Cámara de Industrias y Producción. (s.f.). Obtenido de <http://www.cip.org.ec/attachments/article/124/Bolet%C3%ADn%20Jur%C3%ADdico%20-%20JUNIO.pdf>.
17. Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana - CINAIE. (s.f.). Obtenido de www.cinaie.org.ec.

18. Comex. (2013). Resolución 101.
19. Comex. (s.f.). Resolución No. 59 (22.12.12). *Subpartida 8704.21 y 8704.31*.
20. Comex. (s.f.). Resolución No. 59 (22.12.12). *Subpartida 8703*.
21. COMEX. (s.f.). Resolución No. 59, Capítulo 87. *Notas Complementarias Nacionales*.
22. Corporación Maresa. (s.f.). Obtenido de <http://www.corpmaresa.com.ec/corporacion/historia>.
23. General Motors S.A. (s.f.). Obtenido de <http://careers.gm.com/worldwide-locations/south-america/ecuador.html>.
24. GM y OBB del Ecuador. (s.f.). Obtenido de <https://www.gmobb.ec/portal/es/web/gmobb/historial>.
25. Hyundai. (s.f.). Obtenido de <http://hyundai.com.ec/index.php/hyundai-en-ecuador.html>.
26. Industrias. (s.f.). Obtenido de http://www.industrias.ec/archivos/documentos/acuerdos_comerciales.pdf.
27. Krugman, O. (2001).
28. Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno. (s.f.). Artículo 52.
29. Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno. (s.f.). Artículo 78.
30. Ministerio de la Producción. (s.f.). Acuerdo Ministerial. *No. 12 010 (18.01.12), Anexo A, Literal 4.1*.
31. Ministerio de la Producción. (s.f.). Acuerdo Ministerial. *No. 12 010 (18.01.12), Anexo A, Literal 3*.
32. Ministerio de la Producción. (s.f.). Acuerdo Ministerial. *No. 12 010 (18.01.12), Anexo A, Literal 4.2*.
33. Ministerio de la Producción. (s.f.). Acuerdo Ministerial. *No. 12 010 (18.01.12), Anexo A, Literal 4.3*.
34. Ministerio de la Producción. (s.f.). Acuerdo Ministerial. *No. 12 010 (18.01.12), Anexo A, Literal 4.4*.
35. Mobile Kia. (s.f.). Obtenido de http://mobile.kia.com.ec/sobre_aekia.php.
36. Molina, A. (1987). *Contabilidad de Costos*.
37. Monografias.com. (s.f.). Obtenido de <http://www.monografias.com/trabajos12/elcalprec/elcalprec.shtml#ETAPAS>.
38. Ncalculators. (s.f.). Obtenido de <http://es.ncalculators.com/statistics/correlation-coefficient-calculadora.htm>.

39. Pashigian B., P. (s.f.). *Teoría de los precios y aplicaciones*. España: Mc Graw Hill.
40. Patio Tuerca. (s.f.). Obtenido de <http://comunidad.patiotuerca.com/profiles/blogs/automotores-y-anexos-presenta-la-trayectoria-de-nissan-en-ecuador>.
41. Pro Ecuador. (s.f.). Análisis del Sector Automotriz.
42. Registro Oficial No. 351. (2010). Art. 211.
43. Registro Oficial No. 351. (2010). Art. 107.
44. Registro Oficial No. 351. (2010). Art. 108.
45. Registro Oficial No. 351. (2010). Art. 109.
46. Registro Oficial No. 351. (2010). Art. 110.
47. Registro Oficial No. 351. (2010). Art. 205.
48. Registro Oficial No. 351. (2010). Art. 76.
49. Registro Oficial No. 351. (2010). Art. 77.
50. Registro Oficial No. 351. (2010). Art. 78.
51. Registro Oficial No. 351. (2010). Disposiciones Generales. *Quinta*.
52. Registro Oficial No. 351. (2010). Libro IV, Art. 71.
53. Registro Oficial No. 351. (2010). Libro IV, Art. 72 .
54. Servicio de Rentas Internas del Ecuador. (s.f.). Obtenido de <http://www.sri.gob.ec/web/guest/ice1>.
55. Servicio de Rentas Internas del Ecuador. (s.f.). Obtenido de <http://www.sri.gob.ec/web/guest/iva>.
56. Toyota. (s.f.). Obtenido de http://www.toyota.com.ec/EMPRESA/TOYOTA_EN_ECUADOR/home_341.html.
57. Vitutor. (s.f.). Obtenido de http://www.vitutor.com/estadistica/bi/coeficiente_correlacion.html.
58. Wikipedia. (s.f.). Obtenido de [http://es.wikipedia.org/wiki/Kit_para_ensamblaje_\(Industria\)](http://es.wikipedia.org/wiki/Kit_para_ensamblaje_(Industria)).
59. Wikipedia. (s.f.). Obtenido de <http://es.wikipedia.org/wiki/Arancel>.
60. Wikipedia. (s.f.). Obtenido de <http://es.wikipedia.org/wiki/Mercosur> .
61. Wikipedia. (s.f.). Obtenido de http://es.wikipedia.org/wiki/Veh%C3%ADculo_deportivo_utilitario.

62. Wikipedia. (s.f.). *Aranceles*. Obtenido de <http://es.wikipedia.org/wiki/Aranceles>.
63. Wikipedia. (s.f.). *Política Arancelaria*. Obtenido de http://es.wikipedia.org/wiki/Pol%C3%ADtica_arancelaria

ANEXOS

Anexo 1: Tabla de importaciones del sector automotriz 2012

IMPORTACIONES MUNDIALE SECTOR AUTOMOTRIZ								
MILLONES USD FOB								
PARTIDA	DESCRIPCION	2008	2009	2010	2011	2012	TCPA 08-012	PART. 2012
8703	COCHES DE TURISMO Y DEMAS VEHICULOS AUTOMOVILES CONCEBIDOS PRINCIPALME	632,089	438,478	546,199	631,129	625,140	-0.28%	46.12%
8708	PARTES Y ACCESORIOS DE VEHICULOS AUTOMOVILES DE LAS PARTIDAS 87.01 A 8	293,014	215,795	280,250	332,145	327,522	2.82%	24.16%
8704	VEHICULOS AUTOMOVILES PARA EL TRANSPORTE DE MERCANCIAS.	126,411	72,919	99,280	119,256	124,022	-0.48%	9.15%
4011	NEUMATICOS (LLANTAS NEUMATICAS) NUEVOS DE CAUCHO.	64,259	54,549	66,757	87,065	87,495	8.02%	6.45%
8701	TRACTORES (EXCEPTO LAS CARRETIILLAS TRACTOR DE LA PARTIDA 87.09).	51,190	27,179	33,050	47,508	46,240	-2.51%	3.41%
8507	ACUMULADORES ELECTRICOS, INCLUIDOS SUS SEPARADORES, AUNQUE SEAN CUADRA	30,633	24,389	29,300	33,011	32,583	1.55%	2.40%
8716	REMOLQUES Y SEMIRREMOLQUES PARA CUALQUIER VEHICULO; LOS DEMAS VEHICULO	25,858	13,163	16,402	22,009	20,407	-5.75%	1.51%
8711	MOTOCICLETAS Y TRICICLOS, A MOTOR (INCLUIDOS LOS DE PEDALES), Y VELOCI	21,446	15,014	14,884	18,040	18,184	-4.04%	1.34%
8714	PARTES Y ACCESORIOS DE VEHICULOS DE LAS PARTIDAS 87.11 A 87.13.	15,735	12,634	14,622	16,982	17,574	2.80%	1.30%
8702	VEHICULOS AUTOMOVILES PARA EL TRANSPORTE DE DIEZ O MAS PERSONAS, INCLU	16,731	13,469	13,750	15,606	14,828	-2.97%	1.09%
LOS DEMÁS PRODUCTOS		46,240	33,779	37,639	43,359	41,500	-2.67%	3.06%
TOTAL SECTOR AUTOMOTRIZ		1,323,606	921,367	1,152,133	1,366,110	1,355,495	0.60%	100.00%

Fuente: Centro de Comercio Internacional, Trademap

Elaboración: Unidad de Inteligencia Comercial, PRO ECUADOR

Anexo 2: Ventas y participación por marca

Ventas y participación por marca

MARCA	TOTAL 2007	PARTICIPACIÓN 2007	TOTAL 2008	PARTICIPACIÓN 2008	TOTAL 2009	PARTICIPACIÓN 2009	TOTAL 2010	PARTICIPACIÓN 2010	TOTAL 2011	PARTICIPACIÓN 2011	TOTAL 2012	PARTICIPACIÓN 2012
AGRALE	24	0,03%	2	0,00%	-	0,00%	-	0,00%	-	0,00%	-	0,00%
ALFA ROMEO	1	0,00%	7	0,01%	2	0,00%	7	0,01%	-	0,00%	-	0,00%
AUDI	129	0,14%	61	0,05%	91	0,10%	111	0,08%	131	0,09%	150	0,12%
BAW	-	0,00%	15	0,01%	11	0,01%	10	0,01%	49	0,04%	40	0,03%
BMW	178	0,19%	65	0,06%	75	0,08%	203	0,15%	212	0,15%	152	0,13%
BYD	72	0,08%	149	0,13%	-	0,00%	138	0,10%	77	0,06%	140	0,12%
CHANGAN	38	0,04%	18	0,02%	17	0,02%	13	0,01%	-	0,00%	-	0,00%
CHANGHE	186	0,20%	229	0,20%	248	0,27%	317	0,24%	272	0,19%	155	0,13%
CHERY	30	0,03%	301	0,27%	115	0,12%	490	0,37%	1.515	1,08%	1.854	1,53%
CHEVROLET	36.174	39,41%	47.519	42,17%	40.185	43,32%	53.429	40,42%	59.189	42,31%	54.947	45,24%
CITROËN	277	0,30%	233	0,21%	132	0,14%	115	0,09%	137	0,10%	178	0,15%
DAIHATSU	978	1,07%	619	0,55%	327	0,35%	37	0,03%	26	0,02%	25	0,02%
DODGE	10	0,01%	14	0,01%	27	0,03%	26	0,02%	49	0,04%	68	0,06%
DONGFENG	96	0,10%	100	0,09%	66	0,07%	96	0,07%	163	0,12%	90	0,07%
FAW	67	0,07%	72	0,06%	14	0,02%	3	0,00%	-	0,00%	-	0,00%
FIAT	331	0,36%	377	0,33%	89	0,10%	98	0,07%	68	0,05%	169	0,14%
FORD	3.554	3,87%	2.452	2,18%	2.245	2,42%	4.080	3,09%	4.385	3,13%	4.254	3,50%
FOTON	97	0,11%	40	0,04%	44	0,05%	29	0,02%	20	0,01%	21	0,02%
FREIGHTLINER	41	0,04%	233	0,21%	179	0,19%	219	0,17%	249	0,18%	276	0,23%
FUDI	41	0,04%	34	0,03%	11	0,01%	1	0,00%	8	0,01%	-	0,00%
GAZ	20	0,02%	3	0,00%	1	0,00%	-	0,00%	-	0,00%	-	0,00%
GEELY	17	0,02%	9	0,01%	4	0,00%	103	0,08%	56	0,04%	4	0,00%
GOLDEN DRAGON	-	-	-	-	-	-	-	-	65	0,05%	52	0,04%
GREAT WALL	8	0,01%	36	0,03%	19	0,02%	679	0,51%	2.071	1,48%	2.090	1,72%
HAFEI	61	0,07%	49	0,04%	-	0,00%	-	0,00%	-	0,00%	-	0,00%
HINO	3.519	3,83%	4.693	4,16%	3.279	3,53%	3.831	2,90%	4.133	2,95%	3.625	2,98%
HONDA	651	0,71%	486	0,43%	324	0,35%	198	0,15%	214	0,15%	216	0,18%
HYUNDAI	9.951	10,84%	13.167	11,68%	11.814	12,74%	17.241	13,04%	14.879	10,64%	12.296	10,12%
INTERNATIONAL	174	0,19%	219	0,19%	162	0,17%	168	0,13%	234	0,17%	263	0,22%
IVECO	114	0,12%	134	0,12%	6	0,01%	1	0,00%	11	0,01%	25	0,02%
JAC	94	0,10%	303	0,27%	217	0,23%	406	0,31%	924	0,66%	1.086	0,89%
JEEP	120	0,13%	65	0,06%	74	0,08%	71	0,05%	155	0,11%	237	0,20%
JINBEI	150	0,16%	133	0,12%	84	0,09%	98	0,07%	33	0,02%	-	0,00%
JMC	63	0,07%	205	0,18%	156	0,17%	42	0,03%	107	0,08%	122	0,10%
KENWORTH	62	0,07%	137	0,12%	265	0,29%	271	0,21%	353	0,25%	480	0,40%
KIA	2.867	3,12%	4.149	3,68%	5.432	5,86%	10.908	8,25%	11.965	8,55%	10.144	8,35%
KING LONG	55	0,06%	24	0,02%	12	0,01%	5	0,00%	-	0,00%	-	0,00%
LADA	850	0,93%	120	0,11%	69	0,07%	9	0,01%	-	0,00%	-	0,00%
LAND ROVER	68	0,07%	38	0,03%	17	0,02%	17	0,01%	18	0,01%	34	0,03%
LEXUS	-	-	-	-	-	-	498	-	71	0,05%	3	0,00%
LIFAN	-	0,00%	17	0,02%	35	0,04%	189	0,14%	288	0,21%	300	0,25%
MACK	161	0,18%	391	0,35%	377	0,41%	171	0,13%	199	0,14%	389	0,32%
MAHINDRA	-	-	-	-	-	-	-	-	73	0,05%	305	0,25%
MAN	31	0,03%	32	0,03%	58	0,06%	83	0,06%	43	0,03%	39	0,03%
MAZDA	8.918	9,72%	10.437	9,26%	7.692	8,29%	8.589	6,50%	8.012	5,73%	5.120	4,22%
MERCEDES BENZ	262	0,29%	379	0,34%	227	0,24%	451	0,34%	446	0,32%	327	0,27%
MITSUBISHI	2.925	3,19%	1.876	1,66%	1.284	1,38%	1.034	0,78%	983	0,70%	371	0,31%
MUDAN	6	0,01%	3	0,00%	-	0,00%	-	0,00%	-	0,00%	-	0,00%
NISSAN	3.276	3,57%	4.543	4,03%	4.930	5,31%	9.407	7,12%	10.080	7,21%	7.051	5,81%
NISSAN DIESEL	221	0,24%	308	0,27%	284	0,31%	151	0,11%	97	0,07%	-	0,00%
OTROS	-	-	-	-	-	-	-	-	170	0,12%	264	0,22%
PEUGEOT	1.111	1,21%	812	0,72%	418	0,45%	238	0,18%	349	0,25%	241	0,20%
PORSCHE	54	0,06%	13	0,01%	8	0,01%	61	0,05%	113	0,08%	29	0,02%
QMC	645	0,70%	446	0,40%	253	0,27%	234	0,18%	164	0,12%	194	0,16%
RENAULT	2.150	2,34%	2.722	2,42%	1.802	1,94%	5.005	3,79%	5.441	3,89%	2.685	2,21%
RENAULT TRUCKS	13	0,01%	2	0,00%	-	0,00%	-	0,00%	-	0,00%	22	0,02%
SAIC WULING	162	0,18%	616	0,55%	193	0,21%	48	0,04%	-	0,00%	-	0,00%
SCANIA	47	0,05%	35	0,03%	31	0,03%	11	0,01%	37	0,03%	119	0,10%
SSANGYONG	337	0,37%	238	0,21%	109	0,12%	31	0,02%	-	0,00%	-	0,00%
SKODA	851	0,93%	878	0,78%	776	0,84%	745	0,56%	647	0,46%	551	0,45%
TATA	14	0,02%	4	0,00%	-	0,00%	-	0,00%	5	0,00%	-	0,00%
TOYOTA	7.848	8,55%	10.360	9,19%	6.372	6,87%	8.722	6,60%	6.730	4,81%	6.840	5,63%
VOLKSWAGEN	1.315	1,43%	1.310	1,16%	1.739	1,87%	2.603	1,97%	3.590	2,57%	2.969	2,44%
VOLVO	61	0,07%	38	0,03%	20	0,02%	25	0,02%	104	0,07%	32	0,03%
WESTERN STAR	-	0,00%	6	0,01%	5	0,01%	7	0,01%	14	0,01%	8	0,01%
YUTONG	-	-	-	-	-	-	-	-	54	0,04%	49	0,04%
ZX	71	0,08%	186	0,17%	153	0,16%	157	0,12%	193	0,14%	141	0,12%
ZOTYE	131	0,14%	522	0,46%	185	0,20%	242	0,18%	222	0,16%	204	0,17%
TOTAL	91.778	100%	112.684	100%	92.764	100%	132.172	100%	139.893	100%	121.446	100%

Anexo 3: Clasificación de los vehículos (versiones)

Ensamble	Categoría	Versión	Tipo
CKD	Automóviles	Pasajeros	Taxis
CKD	Automóviles	Pasajeros	Taxis Exonerados
CKD	Automóviles	Small	HB 3P
CKD	Automóviles	Small	HB 5P
CKD	Automóviles	Small	Sedan
CKD	Camionetas	Medium	CH 4X2
CKD	Camionetas	Medium	DC 4X2
CKD	Camionetas	Medium	DC 4X4
CKD	Camionetas	Medium	SC 4X2
CKD	Camionetas	Medium	SC 4X4
CKD	SUV's	Small	Small 3P
CKD	SUV's	Small	Small 5P
CKD	SUV's	SUV	Low Medium
CKD	VAN's	Medium	Pasajeros
SUP	Bus	Bus	Liviano
SUP	Bus	Bus	Mediano
SUP	Camion	Camion	Liviano
SUP	Camion	Camion	Pesado
SUP	Camion	Camion	Tracto
SUP	Camion	Camion	VOLQUETA
SUP	Camion	Liviano	6T - 8T
SUP	Camion	Liviano	8T - 10T
SUP	Camion	Mediano	10T - 12T
SUP	Camion	Mediano	12T - 14T
SUP	Camion	Mediano	14T - 16T
SUP	Camion	Mediano	16T - 18T
SUP	Camion	Pesado	18TRIG
SUP	Camion	Ultraliviano	2T - 4T
SUP	Camion	Ultraliviano	4T - 6T
SUP	Automóviles	F. Wagon	Large
SUP	Automóviles	F. Wagon	Medium
SUP	Automóviles	Low Medium	HB
SUP	Automóviles	Low Medium	Sedan
SUP	Automóviles	Luxury	Executive

Ensamble	Categoría	Versión	Tipo
SUP	Automóviles	Luxury	High
SUP	Automóviles	Luxury	Large
SUP	Automóviles	Medium	Pasajeros
SUP	Automóviles	Pasajeros	Mini
SUP	Automóviles	Pasajeros	Small
SUP	Automóviles	Pasajeros	Taxis Exonerados
SUP	Automóviles	Pasajeros	Up Medium
SUP	Automóviles	Small	HB 3P
SUP	Automóviles	Small	HB 5P
SUP	Automóviles	Small	Passajeros
SUP	Automóviles	Small	Sedan
SUP	Automóviles	Small	SW
SUP	Camionetas	Large	DC
SUP	Camionetas	Large	CS 4X2
SUP	Camionetas	Large	CS 4X4
SUP	Camionetas	Medium	CH 4X2
SUP	Camionetas	Medium	DC 4X2
SUP	Camionetas	Medium	DC 4X4
SUP	Camionetas	Medium	SC 4X2
SUP	Camionetas	Medium	SC 4X4
SUP	Camionetas	Pick Up	Medium
SUP	Camionetas	Pick Up	Small
SUP	SUV's	Small	Small 3P
SUP	SUV's	Small	Small 5P
SUP	SUV's	SUV	Large & Luxury
SUP	SUV's	SUV	Low Medium
SUP	SUV's	SUV	Medium
SUP	SUV's	SUV	Small
SUP	VAN's	Large	Pass
SUP	VAN's	Medium	Carga
SUP	VAN's	Medium	Pasajeros
SUP	VAN's	Small	Carga
SUP	VAN's	Small	Passajeros
SUP	VAN's	Small	SW
SUP	VAN's	Van	Medium
SUP	VAN's	Van	Small

FUENTE: AEADE

Elaborado por : Dayra Ayala

Anexo 4: Acuerdos Comerciales Vigentes

Acuerdos Comerciales Vigentes
 PUDELECO EDITORES S.A. COMEX Resolución 59 Capítulo 87

Código	Desinación de la Mercadería	UF	Tarifa Arancel Nacional % Ad-Valorem CIF	Venezuela	CAN	MERCOSUR				ALADI			PAR			
						ARG	BR	PY	UR	CL	CU	MX	ARG	BR	MX	CU
87.03	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas(excepto los de la partida 87.02), incluidos los de tipo familia(break o station wagon) y los de carreras															
8703.21.00	De cilindrada inferior o igual a 1.000 cm3:															
8703.21.00.80	En CKD	u	40	0	0	28	28	24	16.8	0	40	40	40	40	40	40
8703.21.00.90	Los demás	u	40													
8703.21.00.99	Los demás vehículos	u	40	0	0	28	28	24	16.8	0	40	40	36.8	35.2		
8703.22.00	De cilindrada superior a 1.000 cm3 pero inferior o igual a 1.500 cm3:															
8703.22.10	Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, campero, todoterreno):															
8703.22.10.80	En CKD	u	40	0	0	28	28	24	16.8	0	40	40	36.8	35.2		
8703.22.10.90	Los demás	u	40	0	0	28	28	24	16.8	0	40	40	36.8	35.2		
8703.22.90	Los demás:															
8703.22.90.80	En CKD	u	40	0	0	28	28	24	16.8	0	40	5	5	5	5	5
8703.22.90.90	Los demás	u	40	0	0	28	28	24	16.8	0	40	40	36.8	35.2		
8703.23	De cilindrada superior a 1.500 cm3 pero inferior o igual a 3.000 cm3:															
8703.23.10	Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, camperos, todoterreno):															
8703.23.10.80	En CKD	u	35	0	0	24.5	24.5	11.5	14.7	0	35	35	35	35	35	35
8703.23.10.90	Los demás	u	40	0	0	28	28	13.2	16.8	0	40	40	32.2	30.8		
8703.23.90	Los demás:															
8703.23.90.80	En CKD	u	35	0	0	24.5	24.5	11.5	14.7	0	35	35	35	35	35	35
8703.23.90.90	Los demás	u	40	0	0	28	28	13.2	16.8	0	40	40	32.2	30.8		
8703.24	De cilindrada superior a 3.000 cm3:															
8703.24.10	Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, camperos, todoterreno):															
8703.24.10.80	En CKD	u	35	0	0	24.5	24.5	21	14.7	0	35	35	35	35	35	35
8703.24.10.90	Los demás	u	35	0	0	24.5	24.5	21	14.7	0	35	35	32.2	30.8		
8703.24.90	Los demás:															
8703.24.90.80	En CKD	u	35	0	0	24.5	24.5	21	14.7	0	35	35	35	35	35	35
8703.24.90.90	Los demás	u	35	0	0	24.5	24.5	21	14.7	0	35	35	32.2	30.8		

Acuerdos Comerciales Vigentes

PUDELECO EDITORES S.A. COMEX Resolución 59 Capítulo 87

Código	Desinación de la Mercadería	UF	Tarifa Arancel Nacional % Ad-Valorem CIF	Venezuela	CAN	MERCOSUR				ALADI			PAR			
						ARG	BR	PY	UR	CL	CU	MX	ARG	BR	MX	CU
8703.31	Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o sem-diesel):De cilindrada inferior o igual a 1.500 cm3:															
8703.31.10	Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, camperos, todoterreno):															
8703.31.10.80	En CKD	u	40	0	0	7	7	3.3	4.2	0	5	5	5	5	5	5
8703.31.10.90	Los demás	u	40	0	0	28	28	13.2	16.8	0	40	40	32.2	30.8		
8703.31.90	Los demás:															
8703.31.90.80	En CKD	u	40	0	0	28	28	13.2	16.8	0	5	5	5	5	5	5
8703.31.90.90	Los demás	u	40	0	0	28	28	13.2	16.8	0	40	40	36.8	35.2		
8703.32	Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o sem-diesel):De cilindrada superior a 1.500 cm3 pero inferior o gial a 2.500 cm3:															
8703.32.10	Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, camperos, todoterreno):															
8703.32.10.80	En CKD	u	40	0	0	28	28	13.2	8.8	0	40	40	40	40	40	40
8703.32.10.90	Los demás	u	40	0	0	28	28	13.2	8.8	0	40	40	36.8	35.2		
8703.32.90	Los demás:															
8703.32.90.80	En CKD	u	40	0	0	28	28	13.2	8.8	0	40	40	40	40	40	40
8703.32.90.90	Los demás	u	40	0	0	28	28	13.2	8.8	0	40	40	36.8	35.2		
8703.33	Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o sem-diesel):De cilindrada superior a 2.500cm3:															
8703.33.10	Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, camperos, todoterreno):															
8703.33.10.80	En CKD	u	40	0	0	28	28	13.2	16.8	0	40	40	40	40	40	40
8703.33.10.90	Los demás	u	40	0	0	28	28	13.2	16.8	0	40	40	36.8	35.2		
8703.33.90	Los demás:															
8703.33.90.80	En CKD	u	40	0	0	28	28	13.2	16.8	0	40	40	40	40	40	40
8703.33.90.90	Los demás	u	40	0	0	28	28	13.2	16.8	0	40	40	36.8	35.2		
8703.90.00	Los demás:															
8703.90.00.80	En CKD	u	40	0	0	28	28	13.2	16.8	0	40	40	40	40	40	40
8903.90.00.91	Vehículos híbridos	u	35	0	0	24.5	24.5	11.5	14.7	0	35	35	35	35	35	35
8703.90.00.92	Vehículos híbridos en CKD	u	40	0	0	28	28	13.2	16.8	0	40	40	36.8	35.2		
8703.90.00.99	Los demás	u	40	0	0	28	28	13.2	16.8	0	40	40	36.8	35.2		
87.04	Vehículos automóviles para transporte de mercaderías															
8704.21	Los demás con motor émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel) :De peso total con carga máxima inferior o igual a 5t:															
8704.21.10	Inferior o igual a 4.537 t:															
8704.21.10.80	En CKD	u	40	0	0	28	28	24	8.8	0	40	40	40	40	40	40
8704.21.10.99	Los demás	u	40	0	0	28	28	24	8.8	0	40	40	36.8	35.2		
8704.21.90	Los demás															
8704.21.10.80	En CKD	u	3	0	0	2.1	2.1	1.8	0.66	0	3	3	3	3	3	3
8704.21.10.90	Los demás	u	10	0	0	7	7	6.22	0	10	10	9.2	8.8			
8704.22	De peso total con carga máxima superior a 5.t. pero inferior o igual a 20t:															
8704.22.10.80	En CKD	u	3	0	0	2.1	2.1	0.99	1.26	0	3	3	3	3	3	3
8704.22.10.90	Los demás	u	5	0	0	3.5	3.5	1.65	2.1	0	5	5	4.6	4.4		
8704.22.20	Superior a 6.2 t,m peri inferior o igual a 9.31t:															
8704.22.20.80	En CKD	u	3	0	0	2.1	2.1	0.99	1.26	0	3	3	3	3	3	3
8704.22.20.90	Los demás	u	5	0	0	3.5	3.5	1.65	2.1	0	5	5	4.6	4.4		
8704.22.90	Superior a 9.3T:															
8704.22.90.80	En CKD	u	3	0	0	2.1	2.1	0.99	1.26	0	3	3	3	3	3	3
8704.22.90.90	Los demás	u	5	0	0	3.5	3.5	1.65	2.1	0	5	5	4.6	4.4		
8704.23.00	De peso total con carga máxima superio a 20t 2.5															
8704.23.00.80	En CKD	u	3	0	0	2.1	2.1	0.99	1.26	0	3	3	3	3	3	3
8704.23.00.90	Los demás	u	5	0	0	3.5	3.5	1.65	2.1	0	5	5	4.6	4.4		

Acuerdos Comerciales Vigentes

PUDELECO EDITORES S.A. COMEX Resolución 59 Capítulo 87

Código	Desinación de la Mercadería	UF	Tarifa Arancel Nacional % Ad-Valorem CIF	Venezuela	CAN	MERCOSUR				ALADI			PAR			
						ARG	BR	PY	UR	CL	CU	MX	ARG	BR	MX	CU
8704.31	Los demás con motor de émbolo (pistón), de encendido por chispa:De peso total con carga máxima o igual a 5T:															
8704.31.10	Inferior a 4.537t:															
8704.31.10.80	En CKD	u	40	0	0	28	28	24	8.8	0	40	40	40	40	40	40
8704.31.90	Los demás															
8704.31.90.80	En CKD	u	3	0	0	2.1	2.1	1.8	0.66	0	3	3	3	3	3	3
8704.31.90.90	Los demás	u	10	0	0	7	7	6	2.2	0	10	10	9.2	8.8		
8704.32	Los demás con motor de émbolo (pistón), de encendido por chispa:De peso total con carga máxima superior a 5 t:															
8704.32.10	Inferior o igual a 6.2t:															
8704.32.10.80	En CKD	u	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8704.32.10.90	Los demás	u	10	0	0	7	7	3.3	4.2	0	10	10	9.2	8.8		
8704.32.20	Superior a 6.2 T, peri inferior o igual a 9.3 t:															
8704.32.20.80	En CKD	u	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8704.32.20.90	Los demás	u	15	0	0	10.5	10.5	4.95	6.3	0	15	15	13.8	13.2		
8704.32.90	Superior a 9.3 t:															
8704.32.90.80	En CKD	u	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8704.32.90.90	Los demás	u	5	0	0	3.5	3.5	1.65	2.1	0	5	5	4.6	4.4		
8704.90.00	Los demás															
8704.90.00.80	En CKD	u	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0	0
8704.90.00.91	Vehículos híbridos	u	35	0	0	24.5	24.5	11.5	14.7	0	35	35	35	35	35	35
8704.90.00.92	Vehículos híbridos en CKD	u	40	0	0	285	28	13.2	16.8	0	40	40	40	40	40	40
8704.90.00.99	Los demás	u	10	0	0	7	7	3.3	4.2	0	10	10	9.2	8.8		

FUENTE: COMEX, Resolución 59, Capítulo 87

Elaborado por: PUDELECO EDITORES S.A.