



Pontificia Universidad
Católica del Ecuador

SEDE
ESMERALDAS

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS Y CONTABLES

ESCUELA DE COMERCIO EXTERIOR

TESIS DE GRADO

TEMA:

**ANÁLISIS DE LA INCIDENCIA DEL ACUERDO COMERCIAL
ECUADOR-UE EN LA VARIACIÓN DE LA IMPORTACIÓN DE
VEHÍCULOS DE TURISMO REFERENCIADO AL PERIODO 2008-
2018**

**PREVIO AL GRADO ACADÉMICO DE INGENIERO EN COMERCIO
EXTERIOR**

**LÍNEA DE INVESTIGACIÓN
GLOBALIZACIÓN (ACUERDOS, TRATADOS COMERCIALES,
INTEGRACIÓN, POLÍTICAS COMERCIALES Y ADUANERA)**

**AUTOR
ANGELO MOSQUERA ACOSTA**

**ASESOR
MGT. PAÚL VERA**

ESMERALDAS, 2020

TRIBUNAL DE GRADUACIÓN

Trabajo de tesis aprobado luego de haber dado cumplimiento a los requisitos exigidos por el reglamento de Grado de la PUCESE previo a la obtención del título de Ingeniero en Comercio Exterior.

.....
Mgt. Francisco Mila Carvajal
Lector 1

.....
Mgt. Christian Mora Torres
Lector 2

.....
Mgt. Mario Armas Arias
Director de Escuela

.....
Mgt. Paul Vera Morán
Director de Tesis

Esmeraldas, 2020

AUTORÍA

Yo, **MOSQUERA ACOSTA ANGELO JOEL**, portador del número de cédula 080375241-9, declaro que el presente trabajo de investigación es de mi propia autoría. Adicionando que el estudio realizado es de exclusiva responsabilidad legal y académica del autor y de la PUCESE.

.....
MOSQUERA ACOSTA ANGELO JOEL
CI: 080375241-9

DEDICATORIA

Este trabajo de investigación quiero dedicarlo especialmente a Dios, el cual me brindo la suficiente sabiduría, fuerza e inteligencia necesaria para poder culminar esta investigación. Sobre todo a mis lindos padres que se merecen lo mejor de este mundo, este trabajo investigativo es la recompensa que como mínimo se merecen por todo lo brindado y a todos quienes conformaron ese grupo de personas que con sus consejos me guiaron para poder llegar a la meta.

AGRADECIMIENTO

Un agradecimiento especial para mi mamá y papá que son mis principales motores, por todo ese apoyo incondicional que me brindan, por ellos soy quien soy y nada mejor que premiarles con este gran trabajo de investigación.

A toda mi familia y amigos/as que confiaron en mí y sobre todo por ese soporte anímico que me brindaron para culminar exitosamente este trabajo de investigación.

A los docentes de la Pontificia Universidad Católica del Ecuador Sede Esmeraldas, que aportaron en esta investigación. Al profesor Mgt. Fernando Díaz y Mgt. Paul Vera, quienes con su conocimiento despejaron toda duda encontrada en la investigación y sobre todo por ese aporte técnico.

RESUMEN

El sector automovilístico por varias décadas ha tenido un aporte esencial para el desarrollo económico en el Ecuador, mediante la importación de los vehículos de turismo. Como cualquier otra industria, está se dedica a satisfacer las necesidades de la población que desea consumir este producto.

Por otra parte, Ecuador firmó el acuerdo comercial con la Unión Europea, por eso nació la necesidad de realizar esta investigación que busca indagar si este acuerdo es beneficioso para el Ecuador y en especial para la industria automotriz; con la utilización de los métodos tanto deductivo e inductivo se prosiguió a recolectar toda la información necesaria de fuentes confiables. Por eso, técnicamente se utilizó la revisión documental científica, por medio de esta técnica se analizaron los siguientes aspectos: volumen de importación, origen de la importación, las variaciones que se producen año a año, promedio y valor.

De acuerdo a los aspectos previamente mencionados se puede enfatizar que los vehículos de turismo totalmente ensamblados, muestran las siguientes variaciones: comenzando por el año 2016 con un 49.69%, para el posterior año hubo una reducción de ese porcentaje quedando en un 44.64% y finalmente en el año 2018 se recuperó las importaciones de vehículos de turismo quedando en un 46.83%, cifras muy interesante.

En esta investigación se obtuvo como resultado, que desde el momento que entró en vigencia el acuerdo comercial entre Ecuador y la Unión Europea, las importaciones de vehículos de turismo aumentaron considerablemente; lo que significa que este acuerdo es de mucho beneficio para la industria automotriz.

Palabras clave: vehículos de turismo, acuerdo comercial, importación, variación.

ABSTRACT

The automobile sector for several decades has had an essential contribution to economic development in Ecuador, through the importation of tourism vehicles. Like any other industry, it is dedicated to meeting the needs of the population that wishes to consume this product.

On the other hand, Ecuador signed the commercial agreement with the European Union, which is why the need was born to carry out this research that seeks to investigate whether this agreement is beneficial for Ecuador and especially for the automotive industry; With the use of both deductive and inductive methods, we continued to collect all the necessary information from reliable sources. Therefore, the scientific documentary review was technically used, through this technique the following aspects were analyzed: import volume, origin of the import, the variations that occur year by year, average and value.

According to the aforementioned aspects, it can be emphasized that fully assembled tourism vehicles show the following variations: starting in 2016 with 49.69%, for the subsequent year there was a reduction of that percentage, remaining at 44.64% and finally In 2018, imports of tourism vehicles were recovered, remaining at 46.83%, very interesting figures.

In this investigation it was obtained as a result, that from the moment the commercial agreement between Ecuador and the European Union entered into force, the imports of tourism vehicles increased considerably; which means that this agreement is of great benefit to the automotive industry.

KEY WORDS: tourist vehicles, trade agreement, import, variation.

ÍNDICE

Contenido

TRIBUNAL DE GRADUACIÓN	II
------------------------------	----

AUTORÍA.....	III
DEDICATORIA	IV
AGRADECIMIENTO.....	V
RESUMEN.....	VI
ABSTRACT.....	VII
INTRODUCCIÓN	1
Presentación del Tema de Investigación	1
Planteamiento del Problema.....	2
Justificación.....	3
OBJETIVO.....	4
CAPITULO I.....	5
1. MARCO TEÓRICO.....	5
1.1. Bases Teóricas – Científicas	5
1.2. Antecedentes	9
1.3. Marco Legal	11
CAPÍTULO II	16
2. METODOLOGÍA	16
2.1. Tipo de Estudio	16
2.2. Métodos.....	16
2.3. Técnicas e Instrumentos	16
2.4. Análisis de Datos.....	16
CAPÍTULO III.....	- 17 -
3. ANÁLISIS DE RESULTADOS ESTADÍSTICOS DE LA INVESTIGACIÓN	- 17 -
Variación de las importaciones de vehículos de turismo	- 17 -
Promedio del CIF y tonelada de las importaciones de vehículos de turismo periodo 2008-2018.....	- 28 -
Influencia del Acuerdo Comercial Entre La Unión Europea y Ecuador	- 30 -
Promedio del CIF y tonelada de las importaciones de vehículos de turismo periodo 2016-2018.....	- 35 -
Participación del mercado de los vehículos de turismo importados en el periodo comprendido 2008-2018	- 37 -
4. DISCUSIÓN	- 40 -
CONCLUSIONES	- 41 -
RECOMENDACIONES	- 42 -
BIBLIOGRAFÍA.....	- 43 -
Anexos.....	- 46 -

INTRODUCCIÓN

Presentación del Tema de Investigación

Durante varias décadas, la importación de vehículos de turismo ha sido uno de los sectores muy importante que aportan en el desarrollo económico de todos los países a nivel mundial; los vehículos totalmente ensamblados “CBU” tienden a tener un costo mayor que los vehículos por ensamblar “CKD”, por el motivo antes mencionado hace que los países se habrán a la posibilidad de firmar acuerdos comerciales, con el fin de tener preferencias arancelarias.

Del mismo modo que la población se vaya incrementado, la demanda de los vehículos de turismo también aumentaría, debido a que estos incrementos van de la mano. Por otra parte, en las ciudades más desarrolladas del Ecuador, aumenta la posibilidad de la adquisición de un vehículo, por la necesidad de querer transportarse hacia los distintos lugares que en estas ciudades desarrolladas quedan muy lejos.

Para llegar al lugar que se desea visitar por cualquier motivo representa hacer largos viajes, pasar por mucho tiempo en tráfico, entre otros; esto conlleva a que hay que tener una gran comodidad para así poder disfrutar del desplazamiento, sin embargo esa comodidad se la puede conseguir utilizando vehículos de turismo.

Las industrias automovilísticas tiene un rol muy importante que es de satisfacer la necesidad de sus clientes, en este caso se refiere a la satisfacción de personas tanto naturales como jurídicas. Ya la mayoría de estas industrias importan vehículos totalmente ensamblados que son exclusivos para la transportación de una familia.

Por lo tanto, en el caso de Ecuador seria de mucha importancia hacer una análisis sobre las “incidencias del acuerdo comercial con la Unión Europea, en la variación de la importación de vehículos de turismo, referenciado al periodo 2008-2018.

Planteamiento del Problema

Las importaciones en el Ecuador representan un campo importante en la economía de este país, sobre todo es el mayor generador de salida de divisas. Sin embargo, resulta que se han generado varios inconvenientes por la firma del acuerdo comercial con la Unión Europea que entró en vigencia en el año 2017.

Uno de varios sectores que se siente afectado por la firma de este acuerdo comercial es el automotriz, en especial las empresas que importan vehículos de turismo totalmente ensamblados de diferentes nacionalidades que no pertenecen a la Unión Europea.

Debido a que las empresas que realizan las mismas actividades económicas siempre tienden a competir entre ellas, se ven en desventajas por que no forman parte de un país que sea miembro de este organismo internacional.

Sobre lo ya expuesto en los párrafos anteriores se ha planteado las diferentes hipótesis.

¿Cuál fue la cantidad de vehículos de turismo que se importaron antes y después de la firma del acuerdo comercial con la Unión Europea?

¿Qué factores influyeron en la variación de las importaciones antes y después de la firma del acuerdo con la Unión Europea?

¿Cuál fue la participación de las empresas que realizan la importación de vehículos de turismo?

Por otra parte, de acuerdo con el sistema armonizado de designación y codificación de mercancías, se procede a analizar las siguientes partidas arancelarias:

Gasolina: 8703.21.00.90; 8703.22.10.90; 8703.22.90.90; 8703.23.10.90

Diésel: 8703.31.10.90; 8703.32.10.90; 8703.33.10.90;

Híbrido-Gasolina (con sistema de carga interna): 8703.40.10.90; 8703.40.90.90

Justificación

Uno de los elementos es la identificación de la variación de las unidades de importación de los vehículos de turismo totalmente ensamblados, con relación al período 2008 – 2018, desde la perspectiva cualitativa y cuantitativa, el estudio al respecto sería de gran ayuda en la individualización estratificada del origen y tipo de vehículo de acuerdo a la codificación del Sistema Armonizando (S.A.).

Así mismo, es conocido que la mayoría de los países, han firmado por lo menos un acuerdo comercial, estos en teoría son beneficiosos para el intercambio comercial, por ese motivo las negociaciones revisten de importancia lo cual permite dinamizar el comercio, en este caso en el sector automotriz.

Sobre todo, hay que recalcar que estos acuerdos comerciales tienen varias características como: la reducción de los aranceles, la eliminación de los cupos de importación, entre otras ventajas que favorecen a las empresas que se dedican a la comercialización de los carros de turismo de origen extranjero y perjudicar a la producción nacional de vehículos ensamblados categorizados como de turismo de acuerdo al S.A.

En el caso de Ecuador que tiene vigente un acuerdo comercial con la Unión Europea, es de suma importancia hacer este análisis para así poder detectar que variación obtuvo en las importaciones de estos vehículos categorizados como de turismo según el S.A. antes y después de la firma de este acuerdo comercial.

Ante todo, es crucial poder satisfacer, la duda que existe sobre si en realidad la firma de este acuerdo es de mucho beneficio para el Ecuador o si perjudicó el volumen de ventas de carros ensamblados. Ya que como es con la Unión Europea los vehículos de turismo europeo, entran con menos costos que los otros y estos los pondría en desventaja al vehículo de otra nacionalidad.

OBJETIVOS

GENERAL

- Analizar la incidencia del acuerdo comercial Ecuador – UE en la variación de la importación de vehículos de turismo referenciado al periodo 2008-2018.

ESPECÍFICOS

- Identificar la variación de las importaciones de vehículos de turismo por su origen en el período comprendido del 2008 al 2018.
- Determinar los aspectos que han influido en las variaciones del volumen de importación de los vehículos de turismo por su origen en el período comprendido del 2008 al 2018.
- Obtener el comparativo de participación del mercado de los vehículos de turismo importados por su origen en el período comprendido del 2008 al 2018.

CAPÍTULO I

1. MARCO TEÓRICO

1.1. Bases Teóricas – Científicas

De acuerdo con, David (1996) que expone la teoría de la de la ventaja absoluta, de Adam Smith, indica que un país debe especializarse en la producción y exportación de aquel bien que produce eficientemente (con menor costo), es decir, donde tenga una ventaja absoluta. Otro punto importante es que esta especialización internacional conduciría a un incremento de la producción mundial, el cual sería compartido por los países participantes en el comercio de acuerdo a (González, 2011).

Por otro lado, un país debería importar el bien en el que su desventaja absoluta es superior, o sea, el bien en el que tiene desventaja comparativa. Esto se conoce como Ley de la ventaja comparativa, explicada por Ricardo, según (González, 2011).

Sobre todo, el Ecuador aprovecha esa ventaja absoluta que tiene y también de los países que son miembros de la UE, ya que son países con un nivel de desarrollo superior. Gracias a esa venta absoluta que posee los países miembros de la UE, Ecuador decide importar los vehículos de turismo que le resulta mejor y más económico, ya que Ecuador no es especialista en la fabricación de vehículos.

Sin embargo, David Ricardo, quién formulo su teoría de la ventaja comparativa, indica que este modelo Ricardino se entiende mejor por medio de los precios relativos de los bienes. Una diferencia en los precios relativos de los bienes entre dos países constituye la base de las actividades comerciales entre ellos con beneficios mutuos. Aquel país que tenga menor precio relativo de un bien (x) comparado con otro país, tiene ventaja comparativa en dicho bien (x) y por consiguiente debe especializarse en la producción y exportación del bien (x) de su ventaja comparativa, según (David, 1996).

Es evidente entonces que la teoría Ricardina, será mejor comprendida por medio de los precios relativos de los bienes, lo que indica que un país tendría una ventaja comparativa si el precio de un producto es más bajo en comparación con otro país; esto significa que debe especializarse en la elaboración de ese producto para su posterior exportación.

Es importante destacar el teorema de Heckscher y Ohlin, donde resalta que un país exportará el bien que relativamente es abundante, e importará el bien que relativamente

es escaso, como indica (González, 2011). Esto quiere decir que como Ecuador no se caracteriza específicamente en la producción de vehículos de turismo, le tocara importar.

Según, la teoría económica, que va de la mano con las teorías ya antes mencionada, indica que existen dos razones por las que puede surgir el comercio entre países: la primera razón es que los países comercian porque son diferentes entre sí (en tecnología, dotaciones o preferencias) y pueden obtener un beneficio de ese comercio si cada uno produce y vende lo que sabe hacer relativamente mejor; la segunda razón es que los países comercian para aprovechar la presencia de economías de escala en la producción; si cada país produce un número limitado de bienes, puede producirlos mejor y en mayor volumen; así, venderán el excedente de lo que producen y comprarán lo que no producen, de acuerdo (Jimenez, 1999).

Ciertamente, Serrano (2008) que expone sobre la teoría de la integración regional, donde demuestra que hay distintos enfoques aplicada a esta teoría; las siguientes teorías que son necesarias recalcarlas son: el federalismo y el intergubernamentalismo.

Es importante resaltar lo que expresa, Serrano (2008) sobre que el enfoque del federalismo expone una asociación que esté basada en el respeto mutuo, reconocimiento e igualdad, es esencialmente no centralista y no absolutista, el cual se basó a lo relatado por (Mariscal, 2003).

Sin embargo, como resultado de varios procesos de integración se crearon nuevas incógnitas que beneficiaron la aplicación de múltiples teorías para así indagar el objeto de estudio, una de ellas es el caso del intergubernamentalismo (Serrano, 2008). Desde este enfoque los estados que forman parte de un esquema de integración lo hacen para mantener u optimizar sus ganancias en función de otros competidores, según (Serrano, 2008).

Es importante recalcar que el objetivo del presente estudio consiste en analizar la variación de las importaciones, antes y después de que se firme el acuerdo comercial con la unión europea; bajo lo propuesto en las teorías ya mencionadas.

Por aquello, es importante explorar a mayor profundidad contextualizando lo siguiente:

Exportación

De acuerdo, Javier Navarro (2013) define a “exportación como el envío de un producto o servicio a un país extranjero con fines comerciales”. Estos envíos se hallan regulados por una serie de disposiciones legales y controles impositivos que actúan como marco

contextual de las relaciones comerciales entre países.

Por otra parte, Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (2017) hace referencia que “exportación es un régimen aduanero que permite la salida definitiva de mercancías en libre circulación, fuera del territorio aduanero ecuatoriano o a una Zona Especial de Desarrollo Económico, con sujeción a las disposiciones establecidas en la normativa legal vigente”.

Importación

Según, Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (2017) indica que importar es la operación de ingresar mercancías del extranjero al país cumpliendo todas las formalidades y obligaciones aduaneras, dependiendo del régimen de importación al que se haya sido señalado.

Sin embargo, Ucha (2013) hace referencia que se denomina importación a la acción comercial que implica y desemboca en la introducción de productos foráneos en un determinado país con la misión de comercializarlos.

Acuerdo Comercial

De acuerdo, Experto (2002) indica que un acuerdo comercial es un pacto o negociación entre dos o más naciones con el objetivo de pactar intereses en materia de comercio e aumentar los intercambios entre las partes firmantes.

Por otra parte, un acuerdo comercial, es un convenio o tratado referida a la actividad de comercio. Este tipo de acuerdo puede ser establecido por compañías privadas, organizaciones de empresas o gobiernos, según (Pérez, 2014).

Comercio Internacional

Desde la perspectiva, Comercio y Aduanas (2012) hace referencia a que el comercio internacional es el movimiento que tienen los bienes y servicios a través de los distintos estados y sus mercados. Se realiza utilizando divisas y está sujeto a normas que establecen los partícipes en el intercambio y los gobiernos de sus países de origen.

No obstante, Pérez Porto Julián y Merino María (2014) relata que es la actividad comercial entre dos naciones. En este sentido, un país exportador envía productos y/o servicios a un país importador.

Mercado

Por lo tanto, Pérez (2012) define a mercado como la organización que le accede a los vendedores y a los compradores establecer una relación comercial con el fin de realizar operaciones de diversa índole, acuerdos o intercambios.

Sin embargo, Manene (2012) indica que mercado es el área dentro de la cual los

oferentes y los demandantes de una mercancía mantienen relaciones comerciales, y llevan a cabo cuantiosas transacciones.

Nomenclatura Arancelaria

En cuanto, García (2017) señala que la NANDINA es la “Nomenclatura Arancelaria Común de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena” (Comunidad Andina), basada en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA), es aplicada al conjunto de productos y a la totalidad del comercio. La cual está abierta a fraccionamientos adicionales en su propia nomenclatura arancelaria o estadística, utilizando para esos efectos dos dígitos adicionales a los 8 del código numérico de la Nomenclatura Arancelaria Común (García, 2017).

Por otra parte, Ganoza (2014) afirma que la nomenclatura arancelaria o aduanera está elaborada con el propósito de encontrar velozmente la ubicación o establecer una relación entre la mercancía y los tributos a pagar o cobrar.

Vehículo de Turismo

No obstante, Aduana Nacional (2019) define a vehículo de turismo, como a todo vehículo de uso privado que ingresa o sale de territorio nacional con objetivos turísticos por cierto tiempo. No son considerados vehículos de turismo aquellos cuyo oficio sea el transporte de carga, pasajero o maquinaria (Aduana Nacional, 2019).

En cuanto, Pérez (2014) indica que los vehículos de turismo han ido evolucionando, surgiendo nuevos modelos con diseños innovadores ajustándose a varios usos, prestar nuevos servicios o disfrutar el tiempo libre.

Por lo tanto, Pérez (2014) indica que el carácter constructivo o su utilización se puede establecer en la siguiente clasificación de los vehículos de turismo: berlina, monovolumen, descapotable, familiar, deportivo, limusina y crossover.

Marca

Por otra parte, SENADI (2018) determina que una marca es un signo que distingue un servicio o producto de otros de su misma clase o ramo. Puede estar representada por una palabra, números, un símbolo, un logotipo, un diseño, un sonido, un olor, la textura, o una combinación de estos.

Pero, Pérez (2014) define a marca como un término que cuenta con varios usos y significados. Uno de los más frecuentes está vinculado al derecho exclusivo a la utilización de una palabra, frase, imagen o símbolo para identificar un producto o un servicio.

Origen

Según, Ucha (2013) la palabra origen es un término que se utiliza para indicar el comienzo, el origen, o la causa que desencadena un hecho o situación, o simplemente el nacimiento.

Sin embargo, Pérez (2012) indica que nace del término latino orīgo, describe al comienzo, inicio, irrupción, surgimiento o motivo de algo.

Ecuador

Sobre todo, Bembibre (2009) relata que Ecuador es uno de los estados más pequeño de Latinoamérica, contando con una superficie de 256.370 km cuadrados y una población de un poco más de 14 millones. Bembibre (2009) detalla que se ubica al noroeste de América del sur, compartiendo límites territoriales con los países de Perú, al sureste, y Colombia al norte. Además, una importante sección de su frontera está delimitada por el Océano Pacífico. Allí se encuentra localizada las famosas Islas Galápagos que es parte del Ecuador y reconocidas como una de las maravillas naturales del mundo (Bembibre, 2009).

Por lo tanto, Enciclopedia (2018) la República del Ecuador es un estado que se encuentra ubicado al noroeste de Sudamérica y sobre el ecuador. El territorio continental limita al sur y al este con Perú, al norte con Colombia, y al oeste con el Océano Pacífico. Tiene además el archipiélago de las Galápagos que está situado a unos 1.000 km al oeste del continente; el dialecto oficial es el español y también se utiliza el lenguaje indígenas, sobre todo el quichua (Enciclopedia, 2018).

1.2. Antecedentes

Investigaciones realizadas señalan que la economía mundial por haber sufrido una serie de transformaciones que la ha conducido a un estado de mayor integración comercial y financiera, donde una apertura económica resulta ser una estrategia de crecimiento utilizada por una importante cantidad de países de todos los continentes (Yrigoyen, 2012).

Sin embargo, Yrigoyen (2012) indica que desde 1991 el vecino país de Argentina ha emprendido una vía de apertura comercial el mismo resulta un componente fundamental para la búsqueda de una estrategia de crecimiento y desarrollo económico; obteniendo como resultado entre los años 1993 y 2001 un saldo comercial acumulado que arroja un déficit de 12.000 millones de dólares que contrasta con el superávit de 118.000 millones

alcanzado entre 2002 y 2010.

Por otra parte, la investigación de Estrada (2012) hace referencia a que las relaciones económicas entre América Latina y Corea del Sur el patrón de especialización y comercio entre las dos partes domina el intercambio de tipo interindustrial, dentro del cual América Latina exporta bienes primarios o manufacturas altamente dependientes de recursos naturales e importa bienes manufacturados de Corea, en los que sobresale el componente tecnológico.

La cual ha registrado importantes cambios entre los años 1995 y 2010 donde el flujo de exportaciones coreanas a Latinoamérica registró un aumento de casi 5 puntos porcentuales, al pasar de una participación de 2.8% en 1995 a poco más de 7.7% en 2010; mientras que respecto a las importaciones Latina aumentó apenas 2 puntos porcentuales durante el mismo periodo, la participación total de las importaciones procedentes de Latinoamérica representaba 1.7%, y para 2010 está alcanzó 3.5% de las compras totales del país asiático, según (Estrada, 2012).

Sin duda alguna, se puede observar que los acuerdos comerciales tienen un rol muy importante para el desarrollo de una nación, ya que, como una nación no es capaz de producir todo lo que necesita se vuelve indispensable realizar la importación de los productos de los cuales carecen; y así mismo poder exportar los productos que se producen en masa.

De acuerdo con, Agüero (2005) donde expone que el país vecino de Chile y Estados Unidos firmaron un tratado de libre comercio (TLC) en junio de 2003 que entró en vigencia en enero de 2004, con el objetivo principal de una sustancial reducción arancelaria; las tarifas arancelarias con Estados Unidos muy más bajas donde el 70 por ciento de las exportaciones chilenas a EEUU tenían un arancel de 0 ó 1 ó 2 por ciento, ya que estas estaban sujetas al Sistema Generalizado de Preferencias.

Las importaciones desde EEUU tenían un arancel único de 6 por ciento que el tratado reduciría a 0.5 por ciento como promedio, según lo que indica (Lara, 2004).

Sin embargo, la Dirección General de Relaciones Económicas Internacionales de la Cancillería indicó que es notable aumento del comercio con los EEUU en el primer año del TLC, con un incremento del 30.5 por ciento en las exportaciones y de 32 por ciento en las importaciones (Agüero, 2005).

1.3. Marco Legal

Constitución de la República del Ecuador

En la presente investigación, al analizar la incidencia del acuerdo comercial Ecuador – UE en la variación de la importación de vehículos de turismo, se da cumplimiento con el art. 416, literales del 1 al 13, donde se hace referencia a las relaciones del Ecuador con la comunidad internacional, resaltando el literal 9, donde reconoce al derecho internacional como norma de conducta, y demanda la democratización de los organismos internacionales y la equitativa participación de los Estados al interior de estos. Sin embargo, el literal 10 de este artículo nos indica que, promueve la conformación de un orden global multipolar con la participación activa de bloques económicos y políticos regionales. Por otra parte, el literal 12, donde detalla que, fomenta un nuevo sistema de comercio e inversión entre los Estados que se sustente en la justicia, la solidaridad, la complementariedad según (Asamblea Nacional Constituyente, 2008).

Además, el art. 417, indica que los tratados internacionales ratificados por el Ecuador se sujetarán a lo establecido en la Constitución, por otra parte, en el art. 418, indica que la Presidenta o Presidente de la República le corresponde suscribir o ratificar los tratados y otros instrumentos internacionales informará de manera inmediata a la Asamblea Nacional. Sin embargo, en ciertos casos que se traten de denuncia de los tratados internacionales requerirá la aprobación previa de la Asamblea Nacional, como indica el art. 419 de (Asamblea Nacional Constituyente, 2008).

Esto implica que el Convenio Multipartes firmado con la Comunidad Europea, siguió los lineamientos estipulados para su legal y legítima vigencia.

Sobre todo, el art. 420, 421 y 422, hace referencia que los tratados se podrán solicitar por referéndum, por iniciativa ciudadana o por el Presidente de la República y la aplicación de los instrumentos comerciales internacionales no menoscabará, el derecho a la salud, el acceso a medicamentos, insumos, servicios, ni los avances científicos y tecnológicos. En otro aspecto no se podrá celebrar tratados o instrumentos internacionales en los que el Estado ecuatoriano ceda jurisdicción soberana a instancias de arbitraje internacional de acuerdo a la (Asamblea Nacional Constituyente, 2008).

Siendo necesario identificar que el convenio firmado, es beneficioso para el país, porque permitirá elevar la calidad de los vehículos nacionales al ver que tendrán que competir en calidad y precio con productos similares de la comunidad europea, que si

lugar a dudas el beneficio será para el consumidor final.

Protocolo de adhesión del acuerdo comercial entre la Unión Europea – Ecuador

El presente protocolo de adhesión del acuerdo comercial de la Unión Europea, que está conformado por sus estados miembros, Colombia y Perú; se lo firmó en Bruselas el 26 de junio de 2012. Este mismo protocolo de adhesión lo firmo Perú desde 1 de marzo de 2013 y Colombia lo firmo desde el 1 de agosto de 2013, esto de acuerdo a (Europea, 2016).

Por otra parte, el art. 329 de este protocolo de adhesión de la Unión Europea, establece las disposiciones para la adhesión de otros países miembros de la Comunidad Andina al Acuerdo (Europea, 2016).

Sin embargo, la Unión Europea y Ecuador concluyeron las negociaciones el 17 de julio de 2014, en ese mismo año el 5 de septiembre se notificó al comité de comercio creado en virtud del acuerdo la conclusión de las negociaciones entre la Unión Europea y Ecuador. Por lo tanto, la adhesión de Ecuador al acuerdo ha de hacerse efectiva mediante la celebración de un protocolo de adhesión. (Europea, 2016).

Sin duda alguna, Europea (2016) establece que el protocolo de adhesión del acuerdo comercial entre la Unión Europea y sus estados miembros, por una parte, Colombia y el Perú, para tener en cuenta la adhesión de Ecuador fue aprobado por el Comité de Comercio creado en virtud del Acuerdo en su reunión de 8 de febrero de 2016.

Además, Europea (2016), expresa que las partes han acordado tratar la adhesión de Ecuador al acuerdo mediante el presente protocolo, se deberá seguir el procedimiento pactado como el cronograma de eliminación arancelaria, que está definido en el art. 3, 4 y 5. Es importante destacar, las normas de origen, estipulada en el art. 6, las declaraciones conjuntas en el art. 26 y por último las disposiciones generales y finales en el art. 27 como lo estipula (Europea, 2016).

Es importante destacar que en el anexo IV de la sección D, nos indica cronograma de eliminación arancelaria de Ecuador para mercancías originarias de la UE (Europea, 2016).

Acuerdo comercial Unión Europea

El presente acuerdo de la UE, destaca en el art. 3, que las partes establecen una zona de libre comercio, de conformidad con el artículo XXIV del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 y el artículo V del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (Congreso, 2012).

De acuerdo con el art. 10, literal 1 al 5, el cual expresa que las partes reconocen la importancia de la integración regional para continuar hacia el desarrollo económico y social aceptando afianzar las relaciones entre las naciones (Congreso, 2012).

Por otra parte, Congreso (2012), dice que la clasificación de mercancías en el comercio entre las partes será fundada por la nomenclatura respectiva de cada parte de acuerdo con el sistema armonizado de designación y codificación de mercancías 2007 y sus posteriores mejoras como indica el art. 20. Cabe recalcar que este acuerdo de la UE disponga algo distinto, cada país desgravará sus aranceles aduaneros sobre las mercancías originarias de otra parte, esta desgravación será sucesiva según el art. 22 que se refiere a la eliminación de aranceles aduaneros (Congreso, 2012).

Sobre todo, de acuerdo al art. 58, que hace referencia a los objetivos del Acuerdo con la UE destaca que las partes reconocen la importancia de los asuntos aduaneros y de facilitación del comercio en la evolución del entorno global del comercio por eso acuerdan reforzar la cooperación en esta área con miras a asegurar que la legislación y los procedimientos pertinentes, así como la capacidad administrativa de sus administraciones respectivas, cumplan los objetivos de control efectivo y promoción de la facilitación del comercio (Congreso, 2012). Ciertamente, acuerdo sobre valoración en aduanas regirá las reglas de valoración aduanera aplicadas al comercio recíproco como indica el art. 65 sobre la valoración aduanera (Congreso, 2012).

Sin embargo, el art. 68 que narra sobre el subcomité de aduanas, facilitación del Comercio y reglas de origen, indica que se establece un subcomité de aduanas, facilitación del comercio y reglas de origen, compuesto por representantes de cada parte y será presidido por un período de un año por cada una de las partes de manera alternada (Congreso, 2012). Sin embargo, el art 85, hace énfasis de que protege la vida y la salud tanto de los personas, animales y también de los vegetales en el área de las partes; al mismo tiempo facilitar el comercio en el ámbito de las medidas fitosanitarias y sanitarias (Congreso, 2012).

Acuerdo sobre las normas de origen

Las normas origen son reglamentos, decisiones y leyes administrativas aplicadas generalmente por un miembro para así poder establecer el país de origen de los productos, de acuerdo a lo que indica el art.1 (Miembros, 1994).

Por esta razón todos miembros deben informar a la secretaría en un plazo de 90 días que se contabiliza a partir de la fecha de entrada en vigor para él, de acuerdo sobre la OMC, sus normas de origen, decisiones judiciales y disposiciones administrativas de aplicación general en relación con las normas de origen, que se hallen en vigor en esa fecha, es lo que indica el art. 5 sobre información y procedimientos de modificación y de establecimiento de nuevas normas de origen (Miembros, 1994).

Otro aspecto que indica el art. 9, donde hace referencia a la armonización de las normas de origen, ya que la OMC trabaja sobre varios principios y uno de ellos indica que deberán emplear por igual a todos y deberán predecir que el país al cual se haya establecido como país de origen de un determinado producto sea aquel en el que se haya adquirido totalmente el producto o cuando en su producción estén involucrados más de un país, aquel en el que se haya llevado a cabo la última transformación sustancial según (Miembros, 1994).

Código orgánico de la producción, comercio e inversiones

Según, Copci (2010) indica que el estado promoverá el desarrollo productivo y la innovación de la matriz productiva, mediante la determinación de políticas y la definición e implementación de instrumentos e incentivos, que permitan dejar atrás el modelo de especialización dependiente de productos primarios de bajo valor agregado, de acuerdo al art. 5 donde relata sobre rol del estado.

Por lo tanto, el art. 76 expone que las tarifas arancelarias se podrán expresar como: en términos porcentuales del valor en aduana de la mercancía (advalórem), en términos monetarios por unidad de medida (específicos), o como una combinación de ambos (mixtos) es lo que establece (Copci, 2010).

Se reconocerán también diferentes modalidades que se acuerden en los tratados comerciales internacionales, que estén debidamente ratificados por Ecuador; el art. 77 sobre modalidades de aranceles, hace referencia sobre que los aranceles podrán acoger bajo distintas modalidades técnicas como: aranceles fijos y contingentes arancelarios,

cuando se establezca un nivel arancelario para cierta cantidad o valor de mercancías importadas o exportadas (Copci, 2010). Se reconocerán también otras modalidades que se consideren en los tratados comerciales internacionales, apropiadamente ratificados por Ecuador (Copci, 2010).

Sin embargo, Copci (2010) indica que se reconocerán como válidos los procedimientos electrónicos para la aprobación de solicitudes, notificaciones y trámites relacionados con el comercio exterior y la facilitación aduanera. El Estado promoverá el sistema electrónico de interconexión entre todas las instituciones del sector público y privado, que tengan relación con el comercio exterior, para así poder facilitar y agilizar todas las operaciones como importación y exportación de mercancías, de acuerdo a lo que explica el art. 81 que narra de procedimientos (Copci, 2010).

Por otra parte, el art. 82 donde expresa todo referente a mecanismos, indica lo siguiente: que entre las medidas no arancelarias se encuentran los contingentes no arancelarios, las licencias de importación, las medidas sanitarias y fitosanitarias, ¿las reglamentaciones técnicas; y cualquier otro mecanismo que se reconozca en los tratados internacionales debidamente certificados por Ecuador (Copci, 2010).

Por lo tanto, para la aplicación de medidas arancelarias y no arancelarias a la importación y exportación de mercancías, así como para las estadísticas de comercio exterior, se utilizará la nomenclatura que defina el órgano rector en materia de comercio exterior, de conformidad con el convenio sobre el sistema armonizado de designación y codificación de mercancías, así como de cualquier otro sistema reconocido en los tratados internacionales debidamente ratificados por Ecuador, art. 83 sobre nomenclatura (Copci, 2010).

Ciertamente, el art. 89, que expone sobre los derechos antidumping, compensatorios y los resultantes de la aplicación de medidas de salvaguardia, serán recaudados por la administración aduanera junto con los tributos al comercio exterior aplicables, estos se mantendrán vigentes durante el tiempo y en la medida necesaria para contrarrestar el daño a la rama de producción nacional. No obstante, tales derechos se eliminarán en un plazo de cinco años (Copci, 2010).

Las salvaguardias, tendrán vigor hasta por cuatro años y podrá ser prorrogadas hasta por tiempo de cuatro años más, siempre y cuando que se demuestre la necesidad de su mantenimiento (Copci, 2010).

CAPÍTULO II

2. METODOLOGÍA

2.1. Tipo de Estudio

En la presente investigación, la metodología que se aplicó fue un estudio tipo mixto; lo cual significa que este estudio es tanto cualitativo como cuantitativo, así permitiendo realizar el análisis de la influencia que se obtiene al momento de que un país forme parte de un acuerdo comercial; además poder saber el comportamiento que presentó las importaciones específicamente de los vehículos de turismo, de acuerdo con el sistema armonizado.

Sin embargo, el alcance de esta investigación es de tipo descriptivo, ya que permite examinar toda la información referente a la importación de vehículos de turismo; la cual otorga el beneficio de saber si un acuerdo comercial es el causante o no de la variación de las importaciones que pueda tener Ecuador.

2.2. Métodos

Esta investigación emplea dos métodos inductivo y deductivo, ya que es de suma importancia investigar qué es lo que produce esa variación de importaciones en Ecuador sobre vehículos de turismo según el sistema armonizado.

Posteriormente, la investigación demanda que se utilice varias herramientas para que se prosiga a la recolección de información, para así poder responder a todas las interrogantes que se planteó en la investigación.

2.3. Técnicas e Instrumentos

La técnica que se planteó para la recolección de la información y así poder satisfacer los objetivos planteados en la presente investigación, es la revisión documental científica. La información recolectada es de fuentes oficiales y fuentes secundarias (revistas).

2.4. Análisis de Datos

Una vez realizada la recolección de la información por medio del instrumenta ya mencionado, se procedió a hacer el análisis de cada uno de las tablas y gráficos estadísticos de acuerdo al periodo comprendido que va desde el 2008 hasta 2018, dando los detalles sobre la variación de las importaciones de los vehículos de turismo.

CAPÍTULO III

3. ANÁLISIS DE RESULTADOS ESTADÍSTICOS DE LA INVESTIGACIÓN

Variación de las importaciones de vehículos de turismo

Los resultados que se generó en la presente investigación sobre la importación de vehículos de turismo, en el periodo que comprende desde el 2008 hasta el 2018, ha generado genero resultados muy interesantes.

Las cifras que se procedió a analizar son datos recolectados antes y durante el acuerdo comercial que Ecuador y la Unión Europea firmo; las cifras a analizar son extraídas de fuentes confiables como es el Banco Central Del Ecuador.

Se procedió a analizar el volumen total, volumen por su origen, la variación y en valor CIF que género las importaciones de vehículos de turismo en el periodo ya antes mencionado.

Tabla 1. Importación en tonelada de vehículos de 1000cm³

Subpartida Nandina	Año	País				Total Tonelada	Variación
		Tonelada					
8703210090		Alemania	España	Austria	Bélgica		
Descripción	2008	0.37	0	0.93	0	1.3	0.00%
	2009	0.21	0	0.2	1.32	1.73	33.1%
Demás	2010	1.28	0	0.58	0	1.86	7.5%
	2011	2.52	0	0	0	2.52	35.5%
	2012	0	0	0	0	0	0.00%
	2013	0	0	0	0	0	0.00%
	2014	0	0	0	0	0	0.00%
	2015	0	0	0	0	0	0.00%
	2016	0	0	0	0	0	0.00%
	2017	0	0	0	0	0	0.00%
	2018	0	0	0	0	0	0.00%
	Origen	4.38	0	1.71	1.32	7.41	

Fuente: Banco Central

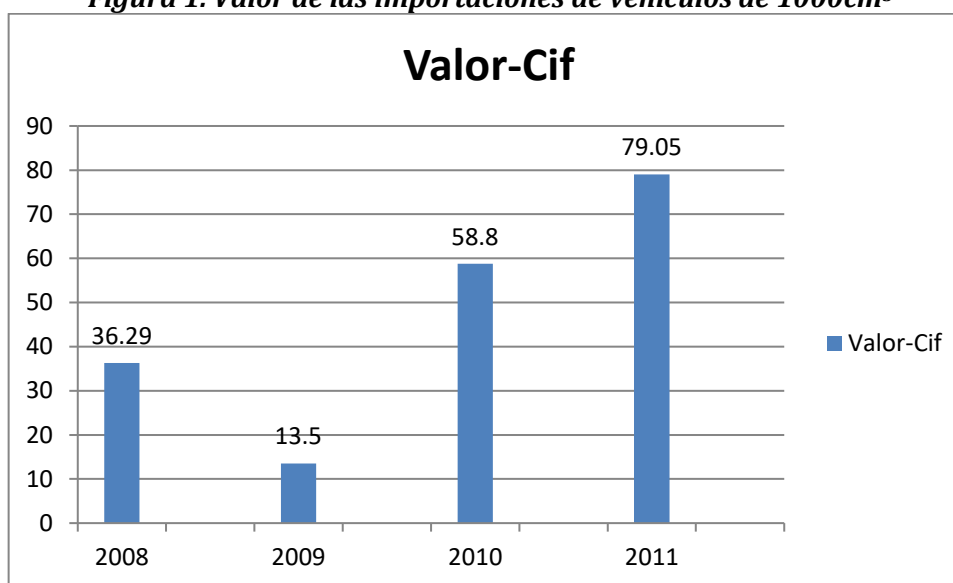
De acuerdo con el sistema armonizado de designación y codificación de mercancías, indica que la subpartida establecida en la tabla 1 pertenece a los vehículos a gasolina con una cilindrada inferior o igual a 1000cm³. La tabla ya mencionada, revela que las importaciones realizadas en el periodo 2008-2018 fueron 7.41 toneladas de CBU, realizando su mayor importación del continente europeo en el año 2011 con 2.52 toneladas de CBU.

Sin embargo, este tipo de vehículo proveniente del continente europeo solo se importó hasta el 2011, desde ese año en adelante no se realizaron más importaciones.

Tomando como referencia el año 2008 con una variación del 0%, se observa que en el año 2011 tiene una variación del 35% al respecto del año 2010.

El país con mayores exportaciones de la UE al Ecuador en el periodo determinado es Alemania con 4.38 toneladas; Austria le sigue con 1.71 toneladas de vehículos a gasolina con una cilindrada inferior o igual a 1000cm³.

Figura 1. Valor de las importaciones de vehículos de 1000cm³



Fuente: Banco Central

En el gráfico 1 demuestra en valor CIF las importaciones que realizó el Ecuador desde el continente europeo, las cifras son muy interesante y la cantidad está representada en miles. Para el año 2008 se importaron en CIF \$36.29 para el siguiente año se dio una reducción a esas importaciones dando un valor CIF de \$13.5; para el año 2010 se obtuvo un incremento que dio un CIF de \$58.8; en el 2011 es cuando más se importó con un CIF de \$79.05 cabe recalcar que para el resto de año que comprende desde el 2012-2018 no se realizaron las importaciones de vehículos a gasolina con una cilindrada inferior o igual a 1000cm³.

El valor total en CIF que se registró de las importaciones de vehículos ya mencionado en el párrafo anterior es \$187.64.

Tabla 2. Importación en tonelada de vehículos 4x4 de 1000cm³

Subpartida Nandina	Año	País		Total Tonelada	Variación
		Tonelada			
8703221090		Francia	Alemania		
Descripción	2008	0	0	0	0
	2009	20.68	0	20.68	0
Demás	2010	0	30.85	30.85	49.18%
	2011	0	0	0	0
	2012	0	21.87	21.87	-29.11%
	2013	0	0	0	0
	2014	0	0	0	0
	2015	0	0	0	0
	2016	0	0	0	0
	2017	0	0	0	0
	2018	0	31.40	31.40	0
	Origen	20.68	84.12	104.80	

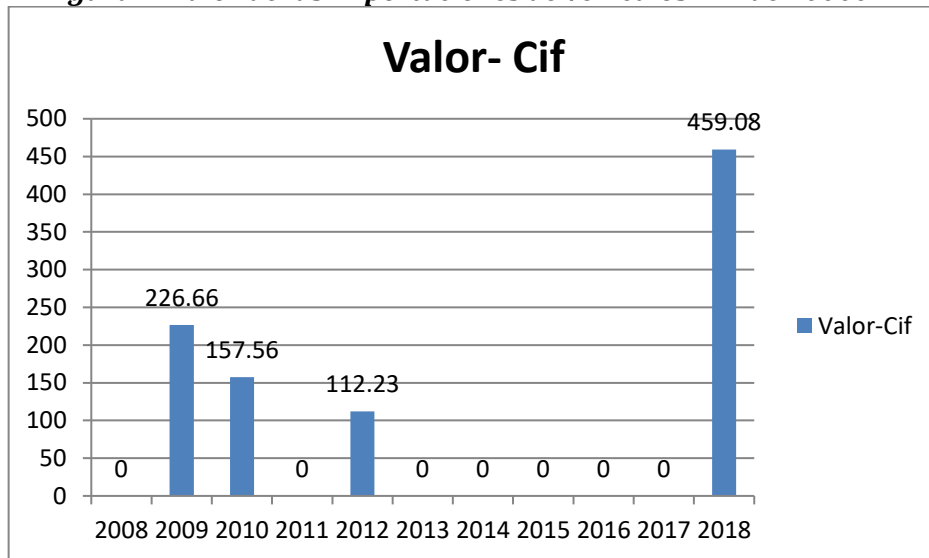
Fuente: Banco Central

En la tabla 2 refleja las importaciones realizadas en el periodo 2008-2018 de los vehículos a gasolina con una cilindrada inferior o igual a 1000cm³, pero con tracción a las cuatro ruedas (4x4, camperos, todoterreno); arroja como resultado las siguientes cifras: la totalidad de las importaciones de este tipo de vehículo fue de 104.80 toneladas, el año en que se realizó la mayor importación fue en el 2010.

Estas importaciones solo se realizaron hasta el año 2012, a partir del año 2013 no se reportó ninguna importación hasta el 2018 que se reanudaron con 31.40 toneladas siendo el año con más toneladas importadas al respecto de este tipo de vehículo. Se toma como referencia el año 2009 para sacar la variación del año 2010 la cual fue de 49.18% este fue un incremento muy considerable y para el año 2012 se obtiene una variación de -29.11% aquí se produjo una gran reducción.

Del continente europeo, el país que más exporto vehículos al Ecuador fue Alemania con 84.12 toneladas seguido de Francia con 20.68; cabe recalcar que los países ya antes mencionado son los dos únicos exportadores de este tipo de vehículos al Ecuador.

Figura 2. Valor de las importaciones de vehículos 4x4 de 1000cm³



Fuente: Banco Central

En el gráfico 2 se puede observar en valor CIF lo que el Ecuador ha importado desde el continente europeo, la cantidad está representada en miles, para el año del 2008 no se registró la importación de vehículos a gasolina con una cilindrada inferior o igual a 1000cm³, pero con tracción a las cuatro ruedas (4x4, camperos, todoterreno), sin embargo, recién para el 2009 se produce la entrada de este tipo de vehículos con un valor CIF de \$226.66; para siguiente año se produjo una reducción donde el valor CIF quedo en \$157.56. Es importante recalcar que para el año 2011, no hubo registró de importaciones de vehículos, luego, al año siguiente se registró un valor CIF de \$112.23. Además, para el periodo 2013-2017 no se realizaron importaciones y recién para el 2018 se produjo una importación con un valor CIF de \$459.08.

El valor total en CIF que se registró de las importaciones de vehículos ya mencionado en el párrafo anterior es \$955.53.

Tabla 3. Importación en tonelada de vehículos de 1500cm³

Subpartida Nandina	Año	País								Total Tonelada	Variación
		Tonelada									
8703229090		Alemania	España	Bélgica	Reino Unido	Italia	Polonia	Hungría	Paises Bajos		
Descripción	2008	190.77	6.64	0	0	0	0	0	0	197.41	0.00%
	2009	376.34	0	0	0	0	0	0	0	376.34	90.64%
Demás	2010	69.90	0	0	0	0	0	0	0	69.9	-81.43%
	2011	78.98	0	0	0	0	0	0	0	78.98	12.99%
	2012	46.55	0	33.05	0	0	0	0	0	79.6	0.79%
	2013	3.57	0	0	0	0	0	0	0	3.57	-95.52%
	2014	6.32	0	0	0	0	0	0	0	6.32	76.91%
	2015	13.09	0	0	0	0	0	0	0	13.09	107.26%
	2016	104.69	1.41	0	0.57	18.44	0	0	0	125.11	855.74%
	2017	100.20	14.10	0	9.52	62.79	175.83	1.23	7.49	371.16	196.67%
	2018	225.75	0	0	10.77	13.58	161.09	0	0	411.19	10.79%
	Origen	1216.16	22.15	33.05	20.86	94.81	336.92	1.23	7.49	1732.65	

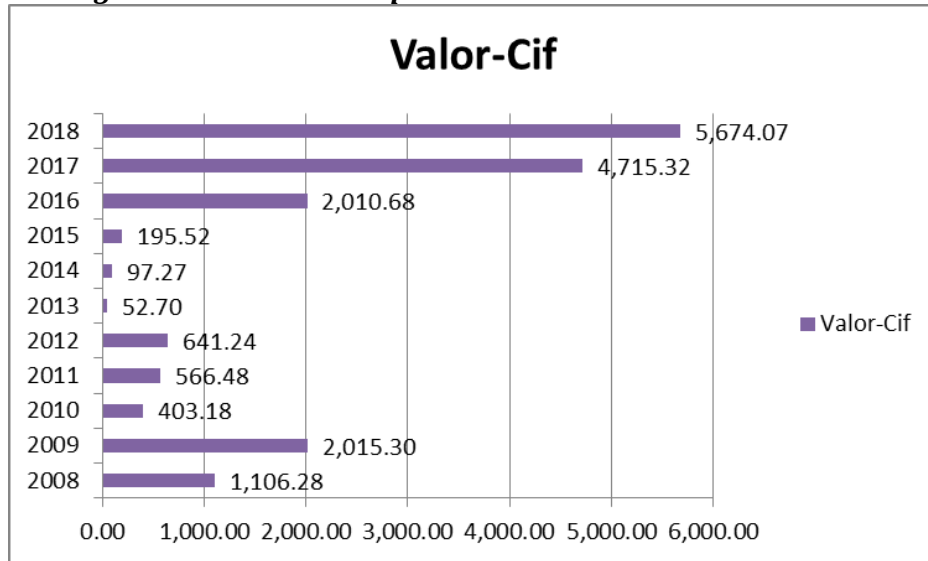
Fuente: Banco Central

En la tabla 3, se puede evidenciar que los vehículos a gasolina de cilindrada superior a 1.000 cm³ pero inferior o igual a 1.500 cm³; tienen datos muy importantes. El total de importaciones realizadas por Ecuador desde en continente Europeo sobre este tipo de vehículo es de 1732.65 toneladas en el periodo comprendido que va desde el año 2008 hasta el 2018. Es importante recalcar que para el año 2008 se comenzó importante 197.41 toneladas; sin embargo, los años de mayor importación de este tipo de vehículo fueron el 2009 con 376.34 toneladas, el 2016 con 125.11 toneladas, el 2017 con 371.16 toneladas y para el 2018 finalizo con 411.19 toneladas.

La variación que se produjo tomando como referencia el año 2008, es de 90.64% en el año 2009; por lo tanto, hasta el año 2015 donde se producen distintas variaciones, pero es en el año 2016 donde alcanza un pico del 855.74%.

Los países que realizaron más exportaciones al Ecuador en el periodo ya antes mencionado, son: Alemania con 1216.16 toneladas y Polonia con 336.92 toneladas de los vehículos a gasolina de cilindrada superior a 1.000 Cm³ pero inferior o igual a 1.500 cm³.

Figura 3. Valor de las importaciones de vehículos de 1500cm³



Fuente: Banco Central

Se puede observar en el gráfico 3 que las importaciones de vehículos a gasolina de cilindrada superior a 1.000cm³ pero inferior o igual a 1.500cm³ tiene un valor CIF total de \$17439.72, en donde para el 2008 registraron un valor CIF de \$1106.28, mientras que para el año siguiente se observó un gran incremento que da un valor CIF de \$2015.30; desde el año 2010 hasta el 2015 se registró poco ingreso del vehículo ya mencionado. Por lo tanto, los valores más altos se registraron en los últimos años que comprende desde el 2016 con un CIF de \$2010.68, el 2017 con un valor de \$4715.32 y el último año 2018 que de un valor de \$5674.07.

El valor CIF de este tipo de vehículo mencionado en el párrafo anterior, en el periodo que desde el 2008 hasta el 2018 registro un valor total de \$ 17478.03. Todos estos valores están representados en miles.

Tabla 4. Importación en toneladas de vehículo 4x4 de 3000cm³

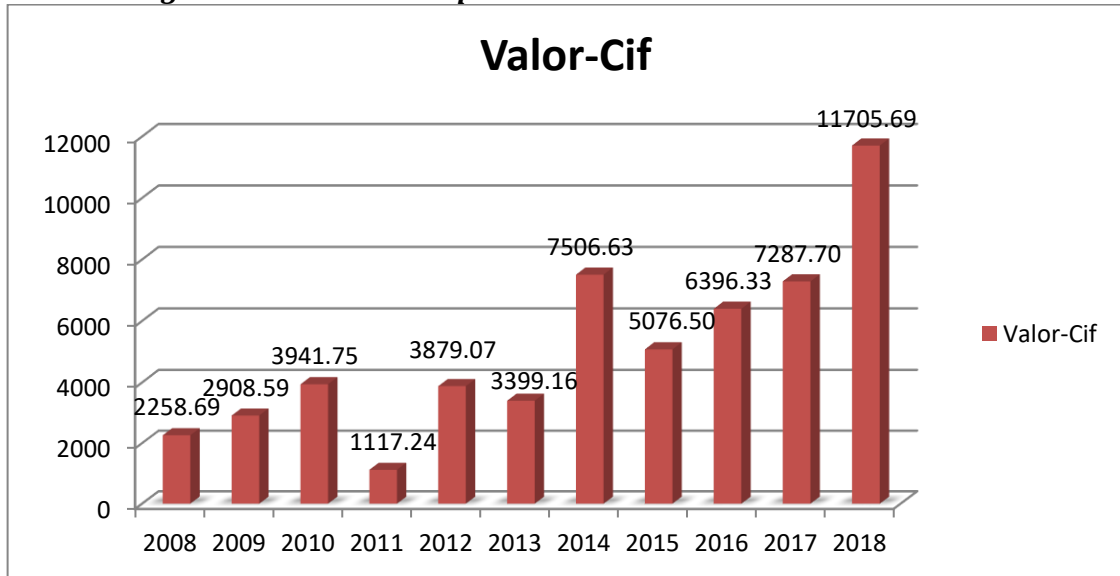
Subpartida Nandina	Año	País										Total Tonelada	Variación
		Tonelada											
8703231090		Alemania	Francia	Suecia	Bélgica	España	Reino Unido	Hungría	Italia	Eslovaquia	Países Bajos		
Descripción	2008	135,78	5,98	1,95	3	0	0	0	0	0	0	146,71	0%
	2009	166,21	0	0	22,69	2,06	0	0	0	0	0	190,96	30,16%
Demás	2010	488,87	0	0	3,40	0	0	0	0	0	0	492,27	157,79%
	2011	58,89	0	0	1,86	0	9,96	0	0	0	0	70,71	-85,64%
	2012	331,09	0	0	0	0	36,50	0	0	0	0	367,59	419,86%
	2013	157,64	0	0	0	0	34,74	0	0	0	0	192,39	-47,66%
	2014	440,80	0	0	0	0	66,51	1,59	0	0	0	508,90	164,52%
	2015	165,69	0	0	1,90	0	114,57	3,18	0	0	0	285,33	-43,93%
	2016	247,76	0	0	12,62	0	106,60	3,19	0	2,10	0	372,26	30,47%
	2017	180,59	0	0	23,37	0	123,74	0	10,22	36,10	10,54	384,55	3,30%
	2018	227,16	0	9,36	28,34	0	267,79	1,57	31,69	26,02	18,06	610,00	58,63%
	Origen	2600,48	5,98	11,31	97,18	2,06	760,41	9,53	41,91	64,22	28,60	3621,67	

Fuente: Banco Central

En la tabla 4 se puede evidenciar las toneladas importadas por Ecuador del continente Europeo los vehículos a gasolina de cilindrada superior a 1.500 cm³ pero inferior o igual a 3.000 cm³ con tracción en las cuatro ruedas (4 x 4, camperos, todoterreno). El total en toneladas que se importó por el tipo de vehículo ya mencionado es de 3621.67; los años en los cuales se realizó la mayor parte de la importación fueron en el 2010 con 492.27 seguido del año 2014 con 508.90 y finalmente en el 2018 con 610.00 toneladas.

Las variaciones que se registraron son en referencia al año anterior, de acuerdo a eso tenemos los siguientes datos, donde para el 2010 hubo una variación de 157.79% posteriormente en el año 2014 da una variación de 164.52% y en el 2018 con el 58.63%. Los países que generaron mayores exportaciones a Ecuador fue Alemania con 2600.48 toneladas y Reino Unido con 760.41 toneladas, seguido por Suecia con tan solo 97.18 toneladas, datos muy relevantes.

Figura 4. Valor de las importaciones de vehículos 4x4 de 3000cm³



Fuente: Banco Central

En el gráfico 4 están detallados los valores CIF registrados por las importaciones realizadas desde Europa de los vehículos de cilindrada superior a 1.500cm³ pero inferior o igual a 3.000cm³ con tracción en las cuatro ruedas (4 x 4, camperos, todoterreno); dando un total en valor CIF de \$55477.35, pero hay datos muy importantes como son los del año 2010 con \$3941.75, los del 2014 con \$7506.63 y el ultimo año 2018 con \$11705.69.

De acuerdo a los datos del Banco Central, la subpartida 8703.31.10.90 que se procedió a analizar la cual hace referencia a los vehículos a diésel de cilindrada inferior o igual a 1.500 cm³ no registró importaciones en CBU en el periodo que comprende desde el 2008-2018.

Tabla 5. Importación en toneladas de vehículos (Diésel) de 2500cm³

Subpartida Nandina	Año	País				Total Tonelada	Variación
		Tonelada					
8703321090		Alemania	Reino Unido	España	Suecia		
Descripción	2008	32,8	16,82	6,45	3,83	59,9	0,00%
	2009	37,31	10,62	2,17	0	50,10	-16,36%
Demás	2010	30,52	5,29	8,86	0	44,67	-10,84%
	2011	1,5	1,91	0	0	3,41	-92,37%
	2012	0	1,91	0	0	1,91	-43,99%
	2013	1,60	1,91	0	0	3,51	83,61%
	2014	0	0	0	0	0	0,00%
	2015	33,19	0	0	0	33,19	846,48%
	2016	0	0	0	0	0	0,00%
	2017	0	5,14	0	0	5,14	-84,50%
	2018	0	0	0	0	0	0,00%
	Origen	136,92	43,60	17,48	3,83	201,83	

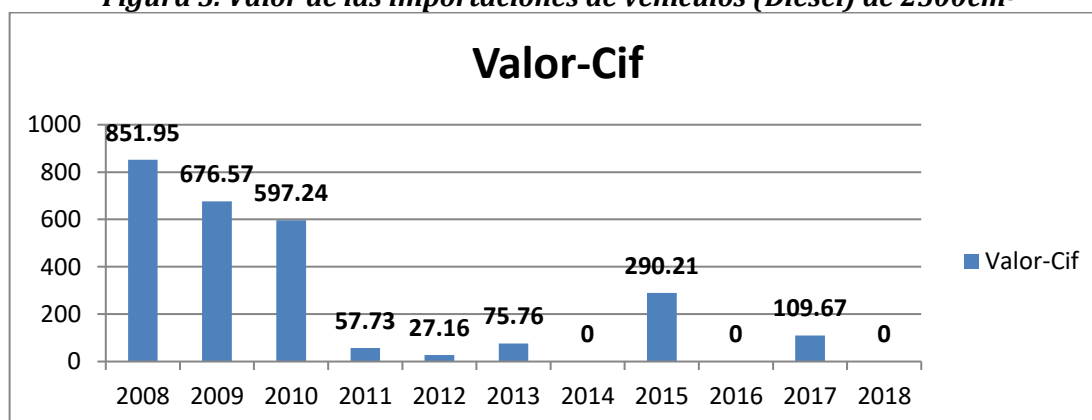
Fuente: Banco Central

En la tabla 5 se puede evidenciar que el total en tonelada de vehículos importados por Ecuador de la UE es de 201.83 toneladas de acuerdo a los vehículos a diésel de cilindrada superior a 1.500 cm³ pero inferior o igual a 2.500 cm³ según su subpartida.

Los años en los cuales se generó mayores importaciones fueron en el 2008 con 59.90 toneladas y luego en el 2009 con 50.10 toneladas, después en el año 2010 se produjo una reducción dando como resultado 44.67 toneladas importadas y posteriormente en el 2015 con 33.19 toneladas. Los siguientes países son los que generaron la mayor cantidad de toneladas importadas, tenemos a Alemania encabezando la lista con 136.92 toneladas y posteriormente le sigue Reino Unido con 43.60.

Las variaciones que se registraron son en relación con el año anterior, se puede observar que para el año 2009 se tiene una variación del -16.36% indicando que se produjo una reducción en las importaciones, sin embargo, en el 2010 todavía revela una reducción del -10.84% y no es hasta el 2013 que recién se produce un incremento; para el 2015 se observa que la variación fue positiva con un 846.48%.

Figura 5. Valor de las importaciones de vehículos (Diésel) de 2500cm³



Fuente: Banco Central

En el gráfico 5 se puede apreciar en valor CIF las importaciones que realizó Ecuador desde la UE, estos valores representan a los tipos de vehículos ya mencionado en el párrafo anterior. El total de importaciones en valor CIF realizadas desde la UE fue de \$2686.29; es necesario recalcar que los años que registraron mayor valor CIF en el 2008 con \$851.95, mientras que para el 2009 hubo una reducción que da un valor CIF de \$676.57, para el 2010 disminuyó que terminó con un valor CIF de \$597.24; en los años posteriores sigue disminuyendo el valor e incluso en el 2014 no se produjo importaciones alguna, sin embargo, para el 2015 se reanuda las importaciones con un valor CIF de 290.21.

Tabla 6. Importación en toneladas de vehículos 4x4 (Diésel) superior a 2500cm³

Subpartida Nandina	Año	País			Total Tonelada	Variación
		Tonelada				
8703331090		Reino Unido	Alemania	Italia		
Descripción	2008	22,96	25,88	2	50,84	0,00%
	2009	20,67	24,08	0	44,75	-11,98%
Demás	2010	12,62	4,53	0	17,15	-61,68%
	2011	12,55	2,51	0	15,06	-12,19%
	2012	10,11	2,23	0	12,34	-18,06%
	2013	2,53	0	0	2,53	-79,52%
	2014	9,70	17,56	0	27,26	978,63%
	2015	2,67	0	0	2,67	-90,19%
	2016	0	0	0	0	0,00%
	2017	0	2,22	0	2,22	-16,91%
	2018	0	0	0	0	0,00%
	Origen	93,81	79,01	2	174,82	

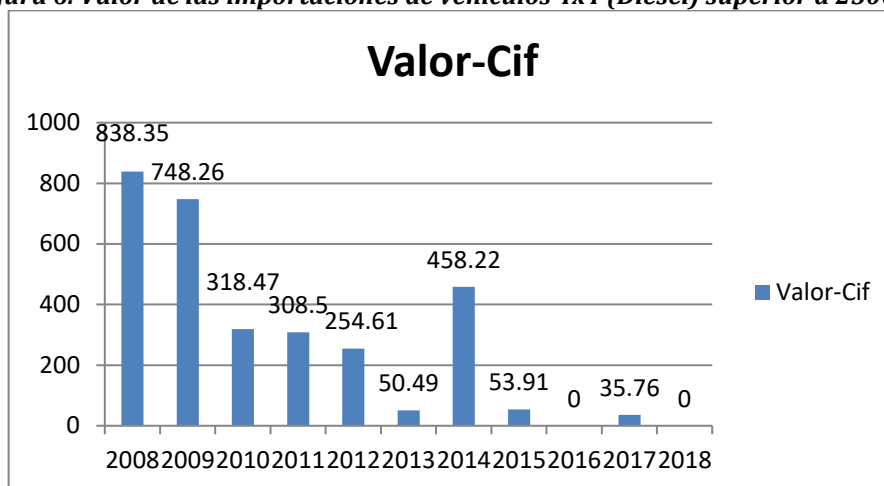
Fuente: Banco Central

En la tabla 6 se puede apreciar que de acuerdo a la subpartida, los vehículos a diésel de cilindrada superior a 2.500 cm³ con tracción en las cuatro ruedas (4 x 4, camperos, todoterreno) que Ecuador importó desde los países que son miembros de la UE con total de 174.82 toneladas en el periodo que comprende 2008-2018.

Por otra parte, los años donde se realizaron mayores importaciones de este tipo de vehículos fueron, en el 2008 con 50.84 toneladas, en el 2009 se produjo una mínima reducción de las importaciones con un total de 44.75 toneladas y para los siguientes años se produjo una gran reducción hasta el año comprendido del análisis. Sobre todo, el país que más exportó los vehículos fue Reino Unido con 93.81 toneladas seguido de Alemania con 79.01 toneladas.

Por lo tanto, estas reducciones de estos tipos de vehículos se los puede reflejar en sus variaciones, tomando como referencia el año anterior, en el años 2009 se observa una variación del -11.98%, posteriormente en el 2010 aumento esta reducción con una variación del -61.68%. Sin embargo, es para el 2014 donde se recupera un poco las importaciones con una variación del 978.64%.

Figura 6. Valor de las importaciones de vehículos 4x4 (Diésel) superior a 2500cm³



Fuente: Banco Central

En el gráfico 6 se puede observar en valor CIF, donde las importaciones que realizó Ecuador desde la UE esta representadas en cantidades de miles, estos valores representan a los tipos de vehículos ya mencionado en el párrafo anterior. Arrojando como resultado total de que el total de las importaciones en valor CIF realizadas desde la UE fue de \$3066.56; es necesario resaltar que los años que registraron un mayor valor CIF en el 2008 con \$838.35, mientras que para el 2009 hubo una reducción que da un valor CIF de \$748.26, para el 2010 sigue con disminuyendo las importaciones que termino con un valor CIF de \$318.47; en los años posteriores sigue disminuyendo el valor y es en el 2014 donde se produce una recuperación de las importaciones con una valor CIF de \$458.22.

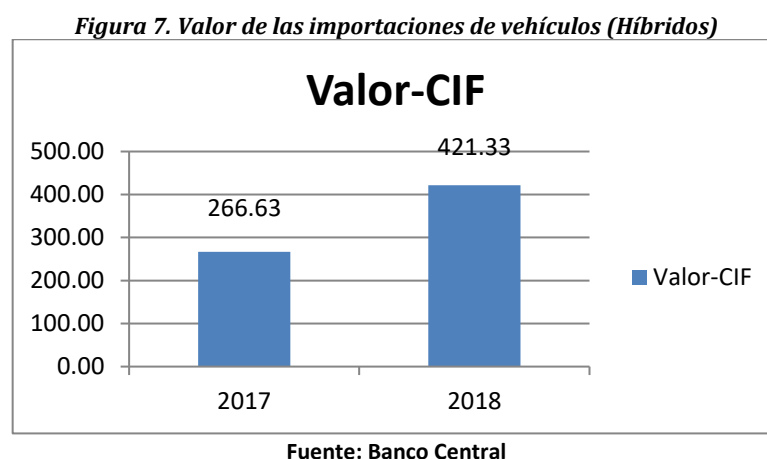
Tabla 7. Importación en toneladas de vehículos (Híbrido)

Subpartida Nandina	Año	País		Total Tonelada	Variación
		Tonelada			
8703401090		Alemania	Países Bajos		
Descripción	2017	7,91	3,47	11,38	0,00%
Demás	2018	14,98	0	14,98	31,69%
	Origen	22,89	3,47	26,36	

Fuente: Banco Central

En la tabla 7 la cual hace su subpartida hace referencia a los vehículos equipados para la propulsión con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa y con motor eléctrico, excepto los que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica. Estas importaciones son del periodo 2008-2018; los resultados que arrojó el análisis de esta subpartida es de que las importaciones de estos vehículos se realizaron a partir del año 2012 hasta el 2018, el total de importaciones es de 26.36 toneladas.

Las cifras fueron repartidas de la siguiente manera, Ecuador para el 2017 realizo 11.38 toneladas y para el 2018 hubo un incremento donde alcanzo 14.98 toneladas; así mismo su variación para el 2018 es de 31.69% ya que se tomó como referencia el año anterior. Por lo tanto, el país que realizo mayores exportaciones hacia el Ecuador fue Alemania con 22.89 toneladas, seguido de Países Bajos con tan solo 3.47 toneladas.



En el gráfico 7 se observa los valores en CIF que se registraron por las importaciones realizadas por el Ecuador desde la Unión Europea de acuerdo al tipo de vehículo ya mencionado en el párrafo anterior, el valor total registrado fue de \$687.95. Para el año 2017 se registró un valor CIF de \$266.63 y posteriormente al año siguiente un valor CIF de \$421.33. La cantidad está representada en miles.

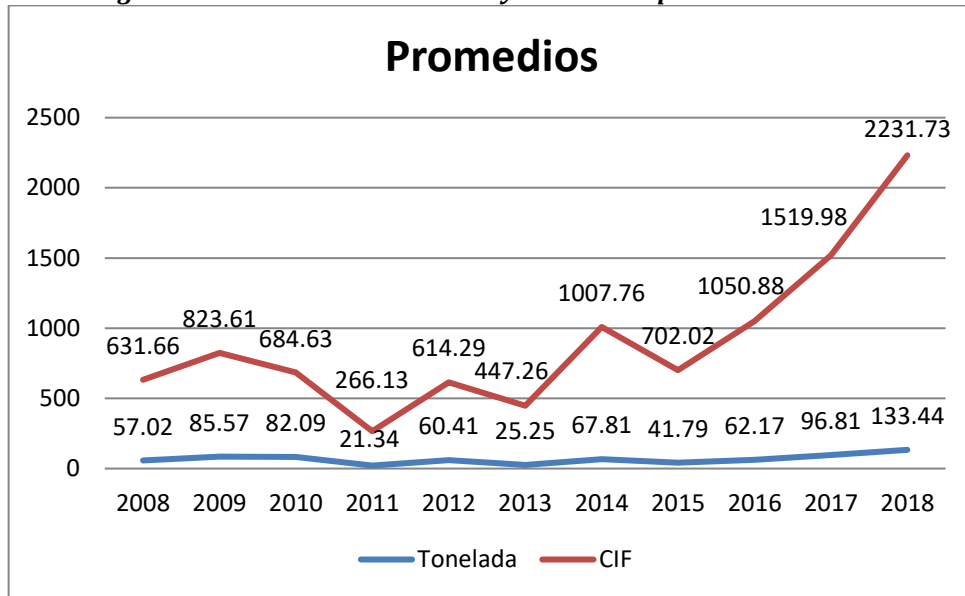
Promedio del CIF y tonelada de las importaciones de vehículos de turismo periodo 2008-2018

Tabla 8. Promedios en toneladas y valores del periodo 2008-2018

Año	Tonelada	CIF	Promedio		Variación
			Tonelada	CIF	
2008	456,16	5053,25	57,02	631,66	0,00%
2009	684,56	6588,88	85,57	823,61	30,39%
2010	656,7	5477	82,09	684,63	-16,88%
2011	170,68	2129	21,34	266,13	-61,13%
2012	483,31	4914,31	60,41	614,29	130,83%
2013	201,99	3578,11	25,25	447,26	-27,19%
2014	542,47	8062,12	67,81	1007,76	125,32%
2015	334,29	5616,14	41,79	702,02	-30,34%
2016	497,37	8407,01	62,17	1050,88	49,69%
2017	774,45	12159,82	96,81	1519,98	44,64%
2018	1067,56	17853,81	133,44	2231,73	46,83%

Fuente: Banco Central

Figura 8. Promedios en toneladas y valores del periodo 2008-2018



Fuente: Banco Central

En la tabla 8 que expresa los promedios de los vehículos que Ecuador importó desde la Unión Europea, los datos obtenidos son en valores CIF que está representada en miles y en toneladas, posteriormente en el gráfico 8 se puede apreciar lo que representa los promedios.

De acuerdo a la información obtenida, se puede observar que para el año 2008 el promedio en toneladas es de 57.02 un promedio de referencia, ya que, para el 2009 se aprecia un leve incremento que da un promedio de 85.57 toneladas; para los siguientes años hubo varias alzas y bajas en sus toneladas importadas, pero para el año 2017 con 96.81 toneladas y en el año 2018 con 133.44 toneladas son los años donde Ecuador realizó más importaciones de los vehículos de turismo.

Sin embargo en sus promedios sobre los valores CIF, se obtienen datos muy interesantes, para el año 2008 su valor CIF es \$ 631.66 cuyo valor procede a incrementarse para el año 2009 con un CIF de \$ 823.61, para los `posteriores años se observa alzas y bajas en sus valores. Sin embargo, para el año 2014 se registra un alza considerable en sus valores CIF con \$1007.76 ese valor disminuye para el año 2015, pero Ecuador registró incrementos muy relevantes para los posteriores años. Por lo tanto para el año 2016 tiene registrado un valor CIF de \$ 1050.88; 2018 aumenta su valor CIF a \$ 1519.98 y finalmente termina con su valor más alto en el año 2018 de \$2231.73 de acuerdo al periodo que se procedió a analizar.

Influencia del Acuerdo Comercial Entre La Unión Europea y Ecuador

Los resultados obtenidos y analizados durante la entrada en vigencia en el 2017 del Acuerdo Comercial de Ecuador con la Unión Europea, arrojan resultados muy interesantes, cabe recalcar que la información es comparada en referencia a un año anterior del cual entrara en vigencia el acuerdo multipartes.

La subpartida arancelaria 8703.21.00.90; de acuerdo a sistema armonizado de designación y codificación de mercancías, describe que la subpartida mencionada al inicio de este párrafo pertenece a los vehículos a gasolina con una cilindrada inferior o igual a 1000cm³, el cual no registra importaciones en el periodo que comprende del año 2017 hasta 2018.

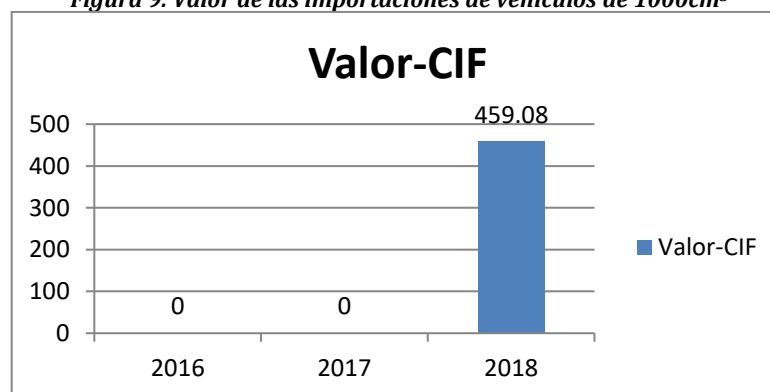
Tabla 9. Importación de vehículos de 1000cm³

Subpartida Nandina	Año	País		Total Tonelada
		Tonelada		
8703210090		Francia	Alemania	
Descripción	2016	0	0	0
	2017	0	0	0
Demás	2018	0	31.40	31.40
	Origen	0	31.40	31.40

Fuente: Banco Central

Los datos de la tabla 9, de acuerdo a su subpartida hace referencia a los vehículos a gasolina con una cilindrada inferior o igual a 1000cm³, pero con tracción a las cuatro ruedas (4x4, camperos, todoterreno), el cual arroja resultados muy interesantes. Por otra parte, el total de toneladas importadas de este tipo de vehículo es de 31.40 en donde el único país que exportó hacia el Ecuador es Alemania con la misma cantidad ya mencionada.

Figura 9. Valor de las importaciones de vehículos de 1000cm³



Fuente: Banco Central

Por otra parte, en el gráfico 9 se aprecia los valores en CIF ,que genero la importación de vehículos de turismo del tipo ya mencionado en el párrafo anterior, el dato interesante es que a Ecuador le genero un desembolso de \$459.08 por la importación en el año 2018; para los años anteriores no se registró ninguna importación de este tipo de vehículo.

Tabla 10. Importación en toneladas de vehículos de 1500cm³

Subpartida Nandina	Año	País								Total Tonelada
		Tonelada								
8703229090		Alemania	España	Bélgica	Reino Unido	Italia	Polonia	Hungría	Países Bajos	
Descripción Demás	2016	104.69	1.41	0	0.57	18.44	0	0	0	125.11
	2017	100.2	14.1	0	9.52	62.79	175.83	1.23	7.49	371.16
	2018	225.75	0	0	10.77	13.58	161.09	0	0	411.19
	Origen	430.64	15.51	0	20.86	94.81	336.92	1.23	7.49	907.45

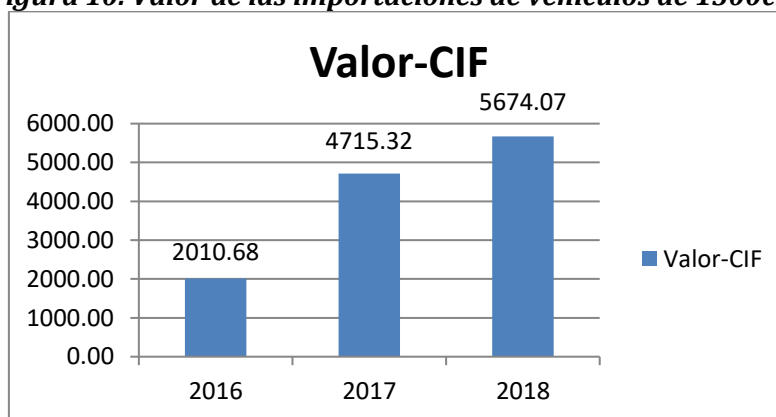
Fuente: Banco Central

En la tabla 10 se encuentran reflejados los datos de los vehículos a gasolina de cilindrada superior a 1.000 cm³ pero inferior o igual a 1.500 cm³. Por otro lado, en el año 2016 el Ecuador importo 125.11 toneladas, valor que aumento para el 2017 con 371.16 toneladas y para el 2018 también aumento dando 411.19 toneladas.

El país que más exportaciones realizo a Ecuador es Alemania con 430.64 toneladas, seguido de Polonia con 336.92 toneladas; estos países son los mayores exportadores de los vehículos ya antes mencionado.

Para este tipo de vehículo el Ecuador importo un total de 907.45 toneladas.

Figura 10. Valor de las importaciones de vehículos de 1500cm³



Fuente: Banco Central

De acuerdo al gráfico 10, los valores en CIF comenzaron para la 2016 con \$2010.68 este año fue referencial, para el siguiente año este valor CIF a \$4715.32 y finalmente para el año 2018 se obtiene un incremento considerable con un valor CIF de \$5674.07.

El total en valores CIF registrados para este periodo en los tipos de vehículos mencionado en el párrafo anterior es de \$12400.06.

Tabla 11. Importación en toneladas de vehículos 4x4 de 3000cm³

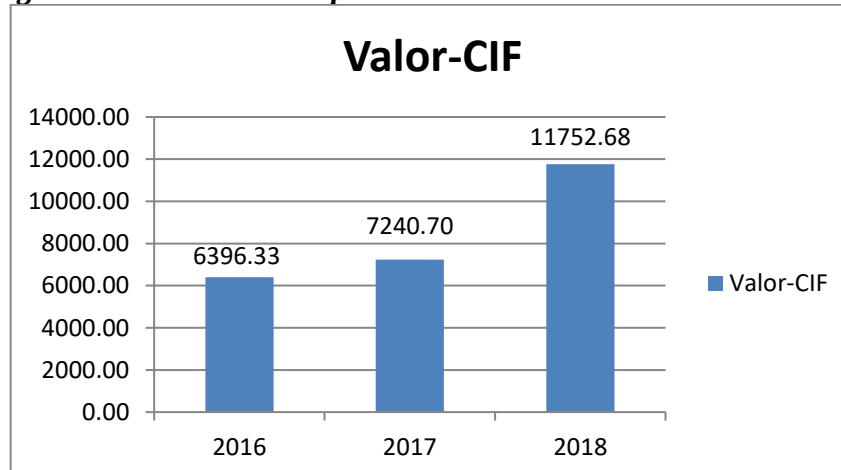
Subpartida Nandina	Año	País										Total Tonelada
		Tonelada										
8703231090		Alemania	Francia	Suecia	Bélgica	España	Reino Unido	Hungría	Italia	Eslovaquia	Países Bajos	
Descripción	2016	247.76	0	0	12.62	0	106.60	3.19	0	2.1	0	372.26
	2017	180.59	0	0	23.37	0	123.74	0	10.22	36.1	10.54	384.55
Demás	2018	227.16	0	9.36	28.34	0	267.79	1.57	31.69	26.02	18.06	610.00
	Origen	655.50	0	9.36	64.33	0	498.13	4.76	41.91	64.22	28.60	1366.81

Fuente: Banco Central

En la tabla 11, esta detallado las toneladas vehículos a gasolina de cilindrada superior a 1.500 cm³ pero inferior o igual a 3.000 cm³ con tracción en las cuatro ruedas (4 x 4, camperos, todoterreno) que el Ecuador ha importado de la Unión Europea. Las cantidades importada para el 2016 es de 372.26 toneladas, este valor aumento para el 2017 con 384.55 toneladas y finalmente para el 2018 con 610 toneladas; dando un valor total de 1366.81 en el periodo de comprendido.

El país que realizo más exportaciones hacia el Ecuador es Alemania con 655.50 toneladas, seguido de del Reino Unido con 498.13 toneladas y el resto de países tiene importaciones bajas.

Figura 11. Valor de las importaciones de vehículos 4x4 de 3000cm³



Fuente: Banco Central

En este gráfico 11, se detalla los valores en CIF que Ecuador desembolso por sus importaciones realizadas por el tipo de vehículo ya mencionado en el párrafo anterior; en donde para el año 2016 registro un valor CIF de \$6396.33, aumentando para el año 2017 con \$7240.70 y posteriormente para el año 2018 alcanzando una cifra interesante de \$11752.68.

De acuerdo a los datos del Banco Central, la subpartida 8703.31.10.90 que se procedió a analizar la cual hace referencia a los vehículos a diésel de cilindrada inferior o igual a 1.500cm³ no registró importaciones en CBU en el periodo que comprende desde el 2016-2018.

Tabla 12. Importación en tonelada de vehículos (Diésel) de 2500cm³

Subpartida Nandina	Año	País				Total Tonelada
		Tonelada				
8703321090		Alemania	Reino Unido	España	Suecia	
Descripción	2016	0	0	0	0	0
	2017	0	5.14	0	0	5.14
Demás	2018	0	0	0	0	0
	Origen	0	5.14	0	0	5.14

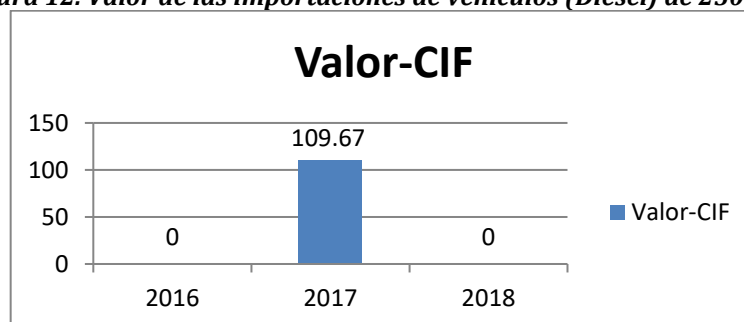
Fuente: Banco Central

La tabla 12, se puede evidenciar que el total en toneladas de vehículos importados por Ecuador de la Unión Europea es de 5.14 toneladas de acuerdo a los vehículos a diésel de cilindrada superior a 1.500cm³ pero inferior o igual a 2.500 cm³ según su subpartida.

Es de muy interesantes los resultados, donde solo para el año 2017 se importaron los tipos de vehículos ya mencionados en el párrafo anterior.

El país que registro la única exportación a Ecuador fue Reino Unido con 5.14 toneladas.

Figura 12. Valor de las importaciones de vehículos (Diésel) de 2500cm³



Fuente: Banco Central

Por otra parte, en el gráfico 12, se refleja la única importación registrada para el año 2017 con un valor CIF de \$109.67 de los tipos de vehículos ya antes mencionado.

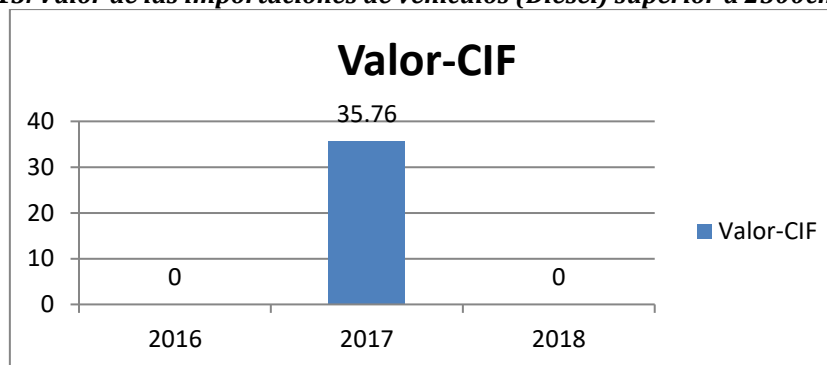
Tabla 13. Importación en tonelada de vehículos (Diésel) superior a 2500cm³

Subpartida Nandina	Año	País			Total Tonelada
		Tonelada			
8703331090		Reino Unido	Alemania	Italia	
Descripción	2016	0	0	0	0
	2017	0	2.22	0	2.22
Demás	2018	0	0	0	0
	Origen	0	2.22	0	2.22

Fuente: Banco Central

La tabla 13, hace referencia los vehículos a diésel de cilindrada superior a 2.500 cm³ con tracción en las cuatro ruedas (4 x 4, camperos, todoterreno), se puede observar que la única importación de Ecuador de la Unión Europea es en el 2017 con 2.22 toneladas, el país Europeo que realizo la exportación fue Alemania.

Figura 13. Valor de las importaciones de vehículos (Diésel) superior a 2500cm³



Fuente: Banco Central

El gráfico 13, representa a los valores registrados por las importaciones que Ecuador realizo en el periodo el cual entro en vigencia el acuerdo comercial, el resultado de los vehículos descritos en el párrafo anterior es en valor CIF con \$35.76.

Tabla 14. Importación en tonelada de vehículos (Híbrido)

Subpartida Nandina	Año	País		Total Tonelada
		Tonelada		
8703401090		Alemania	Países Bajos	
Descripción				
Demás	2017	7.91	3.47	11.38
	2018	14.98	0	14.98
	Origen	22.89	3.47	26.36

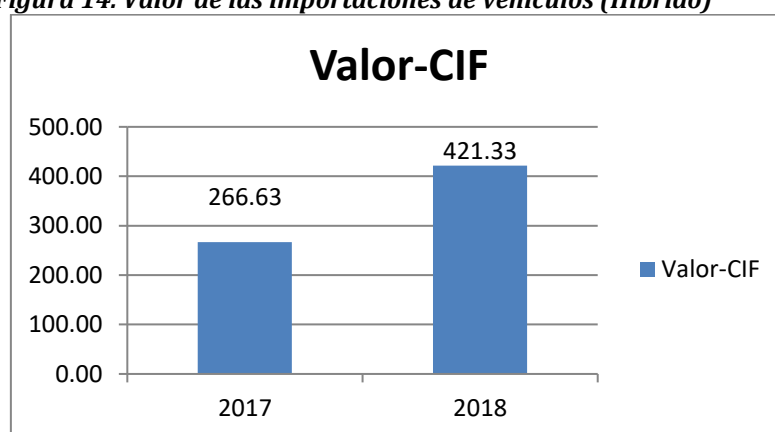
Fuente: Banco Central

En esta tabla 14, que hace referencia a los vehículos, equipados para la propulsión con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa y con motor eléctrico,

excepto los que se puedan cargar mediante conexión a una fuente externa de alimentación eléctrica.

Para el 2017 Ecuador realizó la importación de 11.38 toneladas de los tipos de vehículos ya mencionado, para el 2018 aumento ese valor importado con 14.98 toneladas. El país con mayor exportaciones hacia Ecuador es Alemania con 22.89 toneladas seguido de los Países Bajos con 3.47 toneladas.

Figura 14. Valor de las importaciones de vehículos (Híbrido)



Fuente: Banco Central

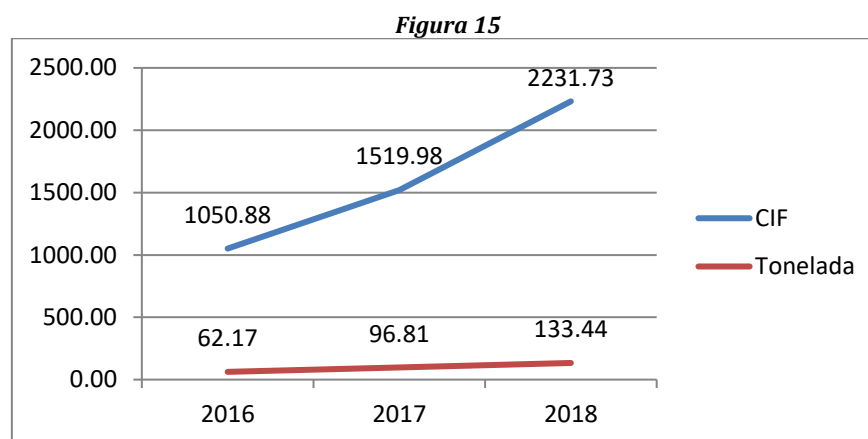
En el gráfico 14, esta representadas las importaciones en valor CIF, en donde para el 2017 se observa un CIF de \$266.63 aumentando su valor para el año 2018 con un CIF de \$421.33 de los vehículos mencionados en el párrafo anterior.

Promedio del CIF y tonelada de las importaciones de vehículos de turismo periodo 2016-2018

Tabla 15. Promedio de las toneladas y cif de periodo 2016-2018

Año	Tonelada	CIF	Promedio	
			Tonelada	CIF
2016	497.37	8407.01	62.17	1050.88
2017	774.45	12159.82	96.81	1519.98
2018	1067.56	17853.81	133.44	2231.73

Fuente: Banco Central



Fuente: Banco Central

En la tabla 15 que expresa los promedios de los vehículos que Ecuador importó desde la Unión Europea, los datos obtenidos son en valores CIF y en toneladas, posteriormente en el gráfico 15 se puede apreciar lo que representa los promedios de acuerdo al periodo 2016-2018.

De acuerdo a la información obtenida, se puede observar que para el año 2016 el promedio en toneladas es de 62.17 un promedio de referencia, ya que, para el 2017 se aprecia un incremento muy considerable dando un promedio de 96.81 toneladas; para el siguiente año también se produjo un incremento en sus toneladas importadas dando como resultado 133.44; en estos años es donde Ecuador realizó más importaciones de los vehículos de turismo.

Sin embargo, en sus promedios sobre los valores CIF, se obtienen registraron datos muy interesantes; para el año 2016 su valor CIF es \$1050.88 cuyo valor procede a incrementarse para el año 2017 con un CIF de \$1519.98, así mismo, para el año 2018 se observa un incremento considerable en sus valores dando como resultado en valor CIF \$2231.73 de acuerdo al periodo que se procedió a analizar.

Participación del mercado de los vehículos de turismo importados en el periodo comprendido 2008-2018

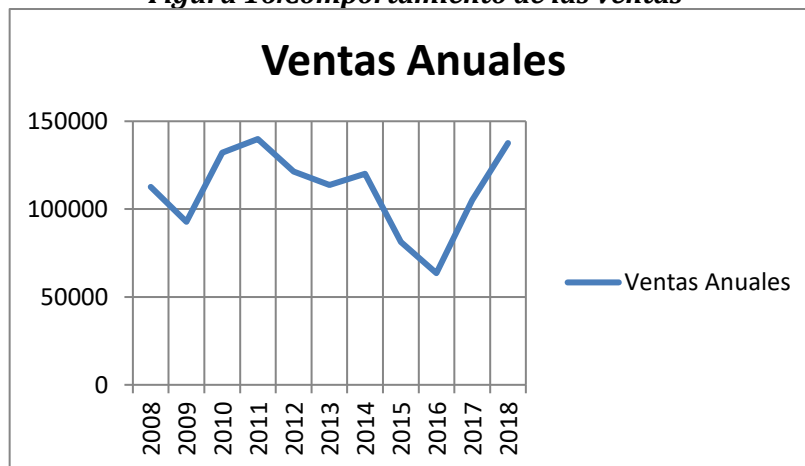
Tabla 16. Ventas de vehículos de turismo

Ventas Anuales	
Años	Unidades
2008	112684
2009	92764
2010	132172
2011	139893
2012	121446
2013	113812
2014	120057
2015	81309
2016	63555
2017	105077
2018	137615

Total 1220384

Fuente: AEADE

Figura 16. Comportamiento de las ventas



Fuente: AEADE

En la tabla 16, se aprecia las unidades que se vendieron en el Ecuador desde el periodo 2008 hasta 2018, la presente información es de fuente confiable como es la “Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador”, posteriormente estos datos serán representados en el gráfico 16.

Para el año 2008 las ventas en el Ecuador de vehículos fueron de 112684 unidades, valor que para el 2009 disminuye dando un resultado de 92764 vehículos vendidos en este año; sin embargo, para los posteriores años se observa variaciones, tanto de aumento como de disminución en las ventas de vehículos y es hasta 2016 que duraron las variaciones.

Por lo tanto, en el año 2017 se registra un incremento considerable de 105077 unidades vendidas, valor que para el 2018 sigue en aumento con 137615 unidades.

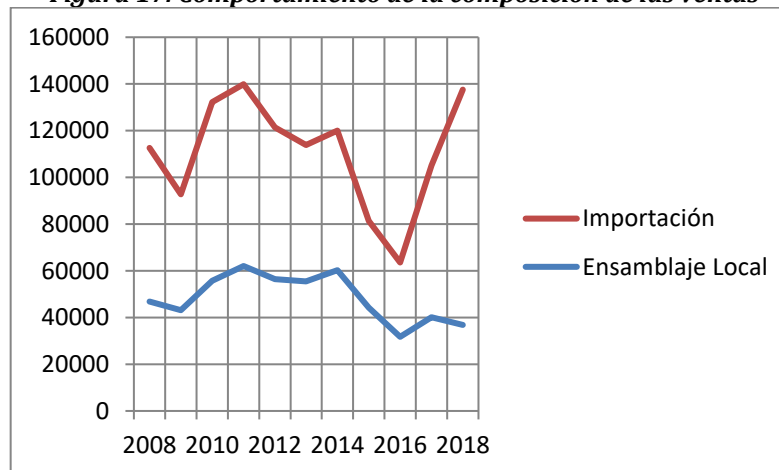
Por otro lado, el total de vehículos vendidos para el periodo que comprende del 2008 hasta el 2018 es de 1220384 unidades.

Tabla 17. Composición de las ventas de vehículos de turismo

Años	Ensamblaje Local	%	Importación	%	Total
2008	46782	41.52%	65902	58.48%	112684
2009	43077	46.44%	49687	53.56%	92764
2010	55683	42.13%	76489	57.87%	132172
2011	62053	44.36%	77840	55.64%	139893
2012	56395	46.44%	65051	53.56%	121446
2013	55509	48.77%	58303	51.23%	113812
2014	60273	50.20%	59784	49.80%	120057
2015	44210	54.37%	37099	45.63%	81309
2016	31738	49.94%	31817	50.06%	63555
2017	40138	38.20%	64939	61.80%	105077
2018	36818	26.75%	100797	73.25%	137615
Total	532676		687708		

Fuente: AEADE

Figura 17. Comportamiento de la composición de las ventas



Fuente: AEADE

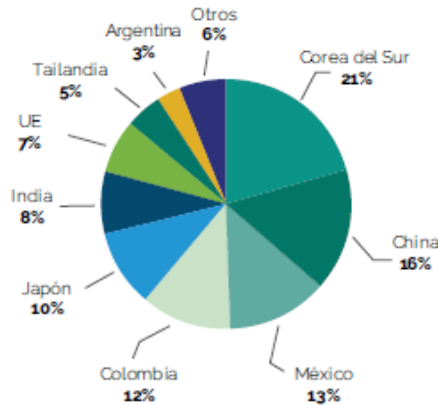
En la tabla 17, se aprecia que las ventas de los vehículos en el Ecuador están divididas en dos secciones, las cuales son; vehículos ensamblados en el Ecuador y los que el Ecuador importa.

Las variaciones que tienen las dos secciones ya antes mencionadas, están representadas en el gráfico 17, donde arrojo resultados muy interesantes, lo cual indica que el total de

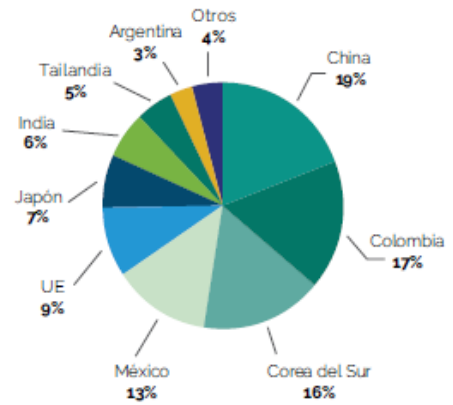
autos vendidos pero que son ensamblados en el Ecuador son 532.676 unidades, mientras que los vehículos importados para su posterior venta fueron 687.708 unidades.

Figura 18. Importación de vehículos por distintos orígenes

Importación de vehículos por origen 2017
% de participación



Importación de vehículos por origen 2018
% de participación

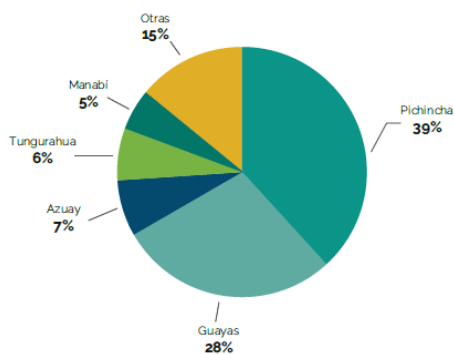


Fuente: AEADE

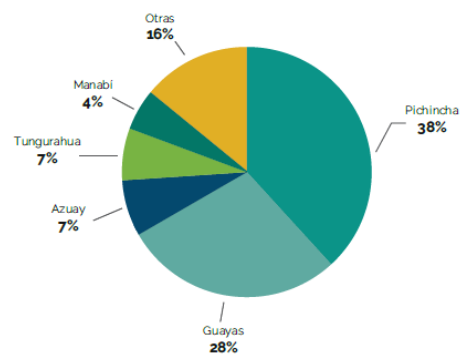
La participación que tiene los vehículos importados por el Ecuador de acuerdo a su origen, está representada en el gráfico 18 donde arroja los siguientes resultados. Para el año 2017 la Unión Europea tiene tan solo el 7% de participación frente a los demás orígenes, mientras que, en el 2018 este porcentaje se ve incrementado y por lo tanto obtiene un 9% de participación.

Figura 19. Participación de las provincias en las ventas de vehículos

Participación de ventas de vehículos por provincia 2017
% de participación



Participación de ventas de vehículos por provincia 2018
% de participación



Fuente: AEADE

Por otra parte, la participación que tienen las ventas por provincias están en el gráfico 19, el cual indica que las principales provincias que venden son: Pichincha con una participación del 39% y Guayas con el 28%, cabe recalcar que estos datos son para el año 2017; mientras que para el año 2018 su porcentaje variaron, la provincia de Pichincha tiene una participación del 38% y Guayas se mantiene con el 28%.

4. DISCUSIÓN

Los resultados de la presente investigación revelan que los vehículos de turismo, en especial los que son propulsados por motor a gasolina son los más apetecidos en el mercado Ecuatoriano, ya que, son vehículos que cumplen con todas las expectativas del consumidor, pero cabe indicar que los vehículos en específico los de origen Europeo poseen precios muy elevados, esto se debe a que el Ecuador posee impuestos muy elevados; sin embargo, a pesar de lo costoso que pueda ser el precio de estos vehículos, las empresas que distribuyen los vehículos de origen Europeo en el Ecuador realizan importaciones de este tipo de vehículo en cantidades razonables, pero esas importaciones no son constante lo que genera que hayan aumentos y disminuciones en las cantidades a importar. Las empresas que estas posesionadas en el Ecuador, generan fuentes de empleos y sobre todo ayudan al crecimiento económico del país mediante la retribución al estado, cumpliendo con el pago de todos sus impuestos que la ley manda. La firma de un comercial ayudaría a que los impuestos que debe pagar las empresas por la importación de los vehículos se reduzca, esto significa que el precio de los vehículos disminuyan; de acuerdo a lo que dice (Yrigoyen, 2012) que la economía mundial por haber sufrido una serie de transformaciones que la ha conducido a un estado de mayor integración comercial y financiera, por lo tanto, una apertura económica resulta ser una estrategia de crecimiento utilizada por una importante cantidad de países de todos los continentes.

Por lo tanto, de acuerdo con (López, 2012) donde indica que los acuerdos comerciales tienen un rol muy importante para el desarrollo de una nación, ya que, como una nación no es capaz de producir todo lo que necesita se vuelve indispensable realizar la importación de los productos de los cuales carecen; y así mismo poder exportar los productos que se producen en masa.

CONCLUSIONES

- El Ecuador ha registrado distintas variaciones durante la importación de vehículos de turismo desde la Unión Europea en el periodo comprendido que va desde el 2008 hasta 2018; las importaciones de este tipo de vehículo son fluctuantes en donde se generaron picos importantes como es la del año 2011, donde se registró un bajón a las importaciones del -61,13%; para el año siguiente se recuperó registrando un porcentaje positivo de 130.83%. Las variaciones positivas y constantes que registro Ecuador, comenzaron en el año 2016 con un 49.69%, para el posterior año hubo una reducción de ese porcentaje quedando en un 44.64% y finalmente en el año 2018 se recuperó las importaciones de vehículos de turismo quedando en un 46.83%, cifras muy interesante.
- El aspecto más importante que hizo que fluya y que aumente las importaciones de los vehículos de turismo totalmente ensamblados, es la firma del Acuerdo Comercial entre Ecuador y la Unión Europea; desde que entró en vigencia este acuerdo se notó un notable incremento, en donde para el año 2017 registro la importación de 774.45 toneladas métricas y dando un valor de \$12,159.82 millones, posteriormente, para el año 2018 se importó 1067.56 toneladas métricas y dando un valor de \$17,853.81 millones. El acuerdo está siendo beneficioso para el Ecuador en el sector automotriz, ya que, permite satisfacer las necesidades de los consumidores de este producto.
- En el Ecuador se vendió 1'220,384 vehículos, que corresponde al periodo que va desde el año 2008 hasta 2018; las ventas de los vehículos está compuesta por dos variables, los vehículos de ensamble local y los vehículos importados. Los vehículos importados están representados en 687.708 unidades, mientras que los vehículos de ensamble local están representados en 532.676 unidades.
Por otra parte, en el año 2017 donde entró en vigencia el Acuerdo comercial los siguientes países demostraron la siguiente participación en el mercado Ecuatoriano; Corea del Sur 21%, China 16%, y UE 7%. Por lo tanto, para el año 2018 esta participación no varía mucho, hubo un leve incremento en la participación de la UE obteniendo un 9%.
Sin embargo, las provincias del Ecuador que realizaron mayor participación del mercado en el año 2017 son: Pichincha con el 39%, Guayas 28% y Azuay con solo el 7%; para el siguiente año no hubo mucha diferencia.

RECOMENDACIONES

- EL Ecuador debería reducir el volumen de importación de este tipo de vehículo, y aumentar las importaciones en “CKD” para aumentar la producción de estos vehículos en las ensambladoras que cuenta el país, tanto para consumo local como para su posterior exportación.
- Aprovechar el acuerdo comercial que tiene el Ecuador con la Unión Europea, ya que, por la desgravación arancelaria que este acuerdo nos brinda, permite importar todo a menor costo. Por lo tanto, esto ayuda a impulsar la producción local de estos tipos de vehículos.
- Sería de mucha importancia que la universidad realice un estudio profundo sobre las empresas que ensamblan estos tipos de vehículos; al respecto si cumplen con todas las normas de calidad y sobre todo de seguridad para poder competir en los diferentes mercados.

BIBLIOGRAFÍA

Europea, D. U. (2016). Diario Oficial L 84, 1.

González, R. (2011). Diferentes teorías del comercio internacional. Información Comercial Española, ICE: Revista de Economía, 1(858), 103–118.

SERRANO, L. O. (2008). Sobre la naturaleza de la integración regional: teorías y debates. *Revista de Ciencia Política (Santiago)*, 28(2). <https://doi.org/10.4067/S0718-090X2008000200004>

Yrigoyen, B., & Gabriel, D. (2012). Política comercial, acuerdos y negociaciones externas: La Argentina y el Mercosur. *Invenio*, 15(28), 41–64. <https://doi.org/http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=87724141005> Cómo

Estrada López, J. L., & Landa Díaz, H. O. (2012). La cooperación entre Corea del Sur y América Latina mediante los acuerdos comerciales y de inversión. *Análisis Económico*, XXVII(66), 197–228. Retrieved from <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=41326845010>

Agüero, F. (2005). El acuerdo de libre comercio Chile-Estados Unidos. *Colombia Internacional*, (61), 50–62. Retrieved from <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=81206104>

Asamblea Nacional Constituyente. (2008). Constitución 2008. *Asamblea Nacional Constituyente*, (Constitución de la República del Ecuador), 1-216

Congreso de la Republica Colombiana. (2012). Ley 1669. «ACUERDO COMERCIAL ENTRE COLOMBIA Y EL PERÚ, POR UNA PARTE, Y LA UNIÓN EUROPEA Y SUS ESTADOS MIEMBROS, POR OTRA», (Cd), 1-395.

Miembros, L. (1994). Página 225 ACUERDO SOBRE NORMAS DE ORIGEN, 225-236.

Asamblea Nacional Constituyente. (2014). Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, (351), 1-63.

Europea, D. U. (2016). Diario Oficial L 84, 1.

Javier Navarro. (2013). Resultados para Exportación. Retrieved January 15, 2019, from <https://www.definicionabc.com/?s=Exportación>

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2017). Para Exportar – Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Retrieved January 15, 2019, from <https://www.aduana.gob.ec/para-exportar/>

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (2017). Para Importar – Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. Retrieved January 15, 2019, from <https://www.aduana.gob.ec/para-importar/>

Florencia Ucha. (2013). Resultados para Importación. Retrieved January 15, 2019, from <https://www.definicionabc.com/?s=Importación>

GestioPolis.com Experto. (2002). ¿Qué es un acuerdo comercial? - GestioPolis. Retrieved January 16, 2019, from <https://www.gestiopolis.com/que-es-un-acuerdo-comercial/>

Pérez Porto Julián y Merino María. (2014). Definición de acuerdo comercial - Qué es, Significado y Concepto. Retrieved January 16, 2019, from <https://definicion.de/acuerdo-comercial/>

Comercio y Aduanas. (2012). Que Es Comercio Internacional | Comercio y Aduanas. Retrieved January 16, 2019, from <http://www.comercioyaduanas.com.mx/comercioexterior/comercioexterioryaduanas/que-es-comercio-internacional/>

Pérez Porto Julián y Merino María. (2014). Definición de comercio internacional - Qué es, Significado y Concepto. Retrieved January 16, 2019, from <https://definicion.de/comercio-internacional/>

Pérez Porto Julián y Merino María. (2012). Definición de mercado - Qué es, Significado y Concepto. Retrieved January 16, 2019, from <https://definicion.de/mercado/>

Manene Luis. (2012). MERCADO: concepto, tipos, estrategias, atractivo y segmentación. Retrieved January 16, 2019, from <http://www.luismiguelmanene.com/2012/04/04/el-mercado-concepto-tipos-estrategias-atractivo-y-segmentacion/>

García Francisco. (2017). Nomenclatura Arancelaria. Diccionario Social | Enciclopedia Jurídica Online. Retrieved from <https://diccionario.leyderecho.org/nomenclatura-arancelaria/>

Ganoza Juan. (2014). *Nomenclatura Arancelaria*. Lima, Perú. Retrieved from http://repositorio.promperu.gob.pe/repositorio/bitstream/handle/123456789/729/Nomenclatura_arancelaria_2014_keyword_principal.pdf?sequence=1&isAllowed=y
Aduana Nacional. (2019). VEHÍCULOS DE TURISMO | Aduana Nacional. Retrieved January 16, 2019, from <https://www.aduana.gob.bo/aduana7/content/vehículos-de-turismo>

Pérez José. (2014). Página 2 PROF. José Antonio Pérez Galera Tipos de vehículos. Retrieved from

<http://www3.gobiernodecanarias.org/medusa/ecoblog/malcval/files/2014/05/VEHiCULOS-AUTOMoVILES.pdf>

SENADI. (2018). ¿Cómo registro una marca? | Instituto Ecuatoriano de la Propiedad Intelectual. Retrieved January 16, 2019, from <https://www.propiedadintelectual.gob.ec/como-registro-una-marca/>

Pérez Julián y Merino María. (2014). Definición de marca - Qué es, Significado y Concepto. Retrieved January 16, 2019, from <https://definicion.de/marca/>

Ucha Florencia. (2013). Definición de Origen» Concepto en Definición ABC. Retrieved January 16, 2019, from <https://www.definicionabc.com/general/origen.php>

Pérez Julián y María Merino. (2012). Definición de origen - Qué es, Significado y Concepto. Retrieved January 16, 2019, from <https://definicion.de/origen/>

Bembibre Cecilia. (2009). Definición de Ecuador » Concepto en Definición ABC. Retrieved January 17, 2019, from <https://www.definicionabc.com/geografia/ecuador.php>

Enciclopedia. (2018). República del Ecuador. Artículo de la Enciclopedia. Retrieved January 17, 2019, from http://enciclopedia.us.es/index.php/República_del_Ecuador

Anexos

Definición Conceptual y Operacionalización de las Variables

Analizar la incidencia del acuerdo comercial Ecuador – UE en la variación de la importación de vehículos de turismo referenciado al periodo 2008-2018								
Variable	Definición Conceptual	Definición Operacional	Dimensiones	Indicadores	Técnica	Fuentes	Preguntas	
Variación de las importaciones de los vehículos a partir de la firma del acuerdo multipartes.	Variación de importaciones.- El Índice de precios y cantidades del comercio exterior, muestra la evolución de los valores corrientes en términos de las variaciones de los precios y las cantidades de las importaciones (Jara, 2015).	<ul style="list-style-type: none"> Identificar y analizar por el origen de los vehículos de turismo importados, clasificados de acuerdo al sistema armonizado antes y después de la entrada en vigencia del acuerdo multipartes. 	Variación de las importaciones.	<ul style="list-style-type: none"> Volumen Valor Variación Origen Promedio 	<ul style="list-style-type: none"> Revisión documental científica. 	<ul style="list-style-type: none"> Banco Central del Ecuador Revistas especializadas. SENAE Ministerio de comercio exterior. 	<ul style="list-style-type: none"> ¿Cuál es el volumen de importación? ¿Cuál es valor monetario de las importaciones? ¿Hubo algún incremento o disminución de las importaciones. ¿Qué país de la UE exporta más vehículo a Ecuador? 	
		<ul style="list-style-type: none"> Identificar y analizar los vehículos europeos que se importan de acuerdo al sistema armonizado una vez firmado el acuerdo multipartes. 	Influencia del acuerdo.	<ul style="list-style-type: none"> Volumen Valor Variación Origen Promedio 	<ul style="list-style-type: none"> Revisión documental científica. 		<hr style="width: 50%; margin-left: 0;"/> <ul style="list-style-type: none"> AEADE 	<ul style="list-style-type: none"> ¿Hay una reducción en el precio de los vehículos? ¿Esta medida de protección disminuyó las importaciones?
		<ul style="list-style-type: none"> Identificar las subpartidas arancelarias de los vehículos de turismo a analizar. 	Comparación de la participación.	<ul style="list-style-type: none"> Ventas Composición de las ventas Origen 	<ul style="list-style-type: none"> Revisión documental científica. 		<ul style="list-style-type: none"> ¿Qué porcentaje aumento las ventas de los vehículos europeos? 	