

**PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATOLICA DEL ECUADOR  
FACULTAD DE COMUNICACIÓN, LINGÜÍSTICA Y LITERATURA  
ESCUELA MULTILINGUE DE NEGOCIOS Y RELACIONES INTERNACIONALES**

---

**DISERTACIÓN DE GRADO PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO  
DE LICENCIADO/A MULTILINGUE EN NEGOCIOS  
Y RELACIONES INTERNACIONALES**

**LA POLÍTICA ARANCELARIA DEL ECUADOR EN EL SECTOR  
AUTOMOTRIZ EN EL PERÍODO 2013 AL 2015.**

**ERIKA PAMELA HEREDIA ACUÑA**

**NOVIEMBRE, 2017  
QUITO – ECUADOR**

## INDICE GENERAL

I.	TEMA	i
II.	RESUMEN	i
III.	ABSTRACT	i
IV.	RÉSUMÉ	ii
V.	INTRODUCCIÓN	iii

### CAPITULO I

#### EL SECTOR AUTOMOTRIZ Y LAS POLÍTICAS ECONÓMICAS ARANCELARIAS IMPLEMENTADAS

		1
1.1.	El sector automotriz en el Ecuador	1
1.1.1.	Composición de la industria automotriz ecuatoriana.	2
1.1.2.	Participación y contribución del sector automotriz en la economía ecuatoriana	12
1.2.	Causas de la política arancelaria implementada por el gobierno	15
1.2.1.	Situación económica nacional	15
1.2.2.	Situación económica internacional	18
1.2.3.	Objetivos del gobierno	20
1.3.	La política arancelaria en el sector automotriz.	22
1.3.1.	Marco legal de las medidas arancelarias	25
1.3.2.	Tarifas arancelarias	29
1.3.3.	Administración y aplicación de las medidas arancelarias	33

### CAPITULO II

#### EL EFECTO DE LAS MEDIDAS ARANCELARIAS EN EL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO

		36
2.1.	Los costos en el sector automotriz después de la imposición de las salvaguardias y cupos.	36
2.2.	Los precios de los automóviles, partes y autopartes del sector automotriz.	38
2.2.1.	Precios de automóviles	39
2.2.2.	Precios de partes y autopartes	43
2.3.	Las ventas del sector automotriz después de la imposición de las medidas arancelarias.	45
2.3.1.	Ventas de las asociaciones y gremios	45
2.3.2.	Demanda del sector automotriz	49

### CAPITULO III

#### EL RESULTADO DE LAS POLÍTICAS RESTRICTIVAS EN LA ACTIVIDAD ECONÓMICA DE LAS EMPRESAS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

		53
3.1.	Las importaciones y exportaciones del sector automotriz después de la imposición de las salvaguardias.	53
3.1.1.	Importaciones del sector	57
3.1.2.	Exportaciones del sector.	66
3.2.	La producción de las empresas del sector automotriz	72
3.3.	El empleo en las empresas del sector automotriz después de la imposición de las salvaguardias.	79

VI.	ANÁLISIS	84
VII.	CONCLUSIONES	89
VIII.	RECOMENDACIONES	91
	LISTA DE REFERENCIAS	93
	ANEXOS	109

## INDICE DE TABLAS

- Tabla N 1: Número y tipos de Empresas del sector automotriz del 2015
- Tabla N 2: Participación y tasa de variación anual del PIB del sector automotriz
- Tabla N 3: Aporte fiscal del sector 2015
- Tabla N 4: Generación de Empleo del sector automotriz 2015
- Tabla N 5: Datos Relación Habitantes / Vehículos
- Tabla N 6: Exportaciones, Importaciones y Saldo de la Balanza Comercial del Ecuador del 2010 al 2015 en millones de dólares FOB
- Tabla N 7: Indicadores Macroeconómicos del 2013 al 2015
- Tabla N 8: Cotizaciones del Dólar Americano respecto al Peso colombiano y Sol peruano del 2013 al 2015 en unidades de cada moneda por Dólar
- Tabla N 9: Ranking de Facilidad para hacer Negocios 2013
- Tabla N 10: Resolución 016- Sobretasas Arancelarias Aplicadas a Bienes y Productos
- Tabla N 11: Cupos de importación de Resolución 65
- Tabla N 12: Cupos de Resolución 106
- Tabla N 13: Comparación de Cupos 2012-2014 y 2014-2015
- Tabla N 14: Codificación NANDINA del sector automotriz
- Tabla N 15: Costos unitarios de CKD's de importación para Station Wagon en dólares del 2013 al 2015
- Tabla N 16: Costos promedios de segmentos del 2013 al 2015 en dólares
- Tabla N 17: Costos promedios por subsegmento del 2013 al 2015 en dólares
- Tabla N 18: Porcentaje de costos y participación de impuestos por precio de autos 2016
- Tabla N 19: Precio promedio de venta del 2008 al 2015 en dólares
- Tabla N 20: Precio promedio de ventas de vehículos según subsegmento en dólares del 2013 al 2015
- Tabla N 21: Precios de venta al público por automóviles económicos
- Tabla N 22: Comparación de precios por marcas del 2013 al 2015 en dólares
- Tabla N 23: precios promedio de CKDs por subpartidas del 2013 al 2015
- Tabla N 24: Precios de CKD de station wagon del 2013 al 2015 en dólares
- Tabla N 25: Total de Ventas Automóviles Ecuador del 2000 al 2015 en unidades
- Tabla N 26: Ventas de Vehículos en Ecuador entre enero y octubre 2014 y 2015 en unidades
- Tabla N 27: Ventas por segmentos de los años 2012, 2013, 2014, 2015 en unidades
- Tabla N 28: Participación por segmentos
- Tabla N 29: Participación de mercado 2013, 2014, 2015
- Tabla N 30: Venta de vehículos según principales provincias
- Tabla N 31: Demanda del 2005 al 2013 en unidades
- Tabla N 32: 10 mayores importaciones del 2014
- Tabla N 33: Importaciones Totales de Bienes Representativos con Salvaguardia
- Tabla N 34: Balanza Comercial No petrolera del 2013 al 2015 en millones
- Tabla N 35: Comercio Exterior de vehículos 2005-2014
- Tabla N 36: Salvaguardias aplicadas por partidas arancelarias
- Tabla N 37: Importaciones por cantidad en toneladas del 2013 al 2015
- Tabla N 38: Importaciones de CKD en unidades 2010-2014
- Tabla N 39: Cupos en monto y en unidades por consignatario
- Tabla N 40: Principales proveedores de vehículos al Ecuador 2013-2015
- Tabla N 41: Venta de vehículos importados en Ecuador en unidades/ porcentaje de participación 2000-2015

Tabla N 42: Importación Anual de vehículos por segmento en unidades del 2010 al 2015

Tabla N 43: Exportaciones por ensambladora y segmento 2013, 2014, 2015 en unidades

Tabla N 44: Exportaciones anuales por destino y segmento 2013, 2014,2015 en unidades

Tabla N 45: Producción Nacional y Exportaciones de autos en Ecuador del 2000 al 2015 en unidades

Tabla N 46: Exportaciones ecuatorianas del sector automotriz en millones de dólares

Tabla N 47: Exportaciones de Vehículos y Autopartes en Millones de dólares FOB del 2013 al 2015

Tabla N 48: Exportaciones del Sector Automotriz

Tabla N 49: Exportación en cantidad por toneladas del 2013 al 2015

Tabla N 50: Producción de Vehículos por ensambladora en porcentaje de participación 2015

Tabla N 51: Producción de Vehículos por segmento en porcentaje de participación 2015

Tabla N 52: Producción anual de vehículos por ensambladora y segmento 2013, 2014, 2015 en unidades

Tabla N 53: Producción Nacional y Ventas del 2000 al 2015 en unidades

Tabla N 54: Ensamblaje y Ventas de vehículos ensamblados en Ecuador en unidades/ porcentaje de participación 2000-2015

Tabla N 55: Producción de Vehículos en Colombia y Ecuador, 2010-2014 en unidades

Tabla N 56: Número de Empleos directos e indirectos en el 2010 y en el 2015

## INDICE DE GRÁFICOS

- Gráfico N 1: Cadena productiva del sector automotriz
- Gráfico N 2: Cadena productiva específica: proceso de ensamblaje
- Gráfico N 3: Distribución provincial del sector automotriz del Ecuador
- Gráfico N 4: Efecto del arancel
- Gráfico N 5: Precio promedio de venta del 2007 al 2015 en dólares
- Gráfico N 6: Total de ventas vehículos Ecuador del 2000 al 2015 en unidades
- Gráfico N 7: Demanda del sector automotriz del 2005 al 2013 en unidades
- Gráfico N 8: Comercio exterior de vehículos del 2005 al 2014 en unidades
- Gráfico N 9: Importación de CKD en CIF del 2010 al 2014
- Gráfico N 10: Principales países proveedores de vehículos al Ecuador en el 2014
- Gráfico N 11: Importación en Ecuador en unidades del 2000 al 2015
- Gráfico N 12: Comparación ventas de vehículos importados e importación de vehículos en unidades del 2000 al 2015
- Gráfico N 13: Exportaciones en Ecuador de autos del 2010 al 2015 en unidades
- Gráfico N 14: Producción nacional y exportaciones de autos en Ecuador del 2000 al 2015 en unidades
- Gráfico N 15: Exportaciones de vehículos y autopartes en millones de dólares FOB del 2013 al 2015
- Gráfico N 16: Producción nacional del sector automotriz del 2010 al 2015
- Gráfico N 17: Producción nacional y ventas del 2000 al 2015 en unidades
- Gráfico N 18: Ensamblaje local de vehículos en unidades del 2000 al 2015
- Gráfico N 19: Producción de vehículos en Colombia y Ecuador, 2010-2014 en unidades
- Gráfico N 20: Número de empleos directos e indirectos en el 2010 y en el 2015 en unidades

## ÍNDICE DE ANEXOS

- Anexo N 1: VAB por ramas de actividad y contribuciones absolutas a la variación anual del PIB 2013 en porcentaje
- Anexo N 2: Índice de competitividad global 2015
- Anexo N 3: Resoluciones del COMEX para el sector automotriz del 2013 al 2015
- Anexo N 4: Aranceles resolución 051-2014
- Anexo N 5: Aranceles resolución 008-2015
- Anexo N 6: Aranceles resolución 011-2015
- Anexo N 7: Aranceles en resolución 016-2015
- Anexo N 8: Cupos asignado por operador económico resolución N 65
- Anexo N 9: Cuotas de importación de vehículos resolución N 66 COMEX
- Anexo N 10: Matriz de cálculo para la comparación entre importación sin salvaguardias y con salvaguardias
- Anexo N 11: Matriz de comparación entre importación sin salvaguardias e importación con salvaguardias
- Anexo N 12: Matriz de producción e importación de vehículos
- Anexo N 13: Matriz de vehículo importado con salvaguardia
- Anexo N 14: Resumen de la industria automotriz en unidades del 2010 al 2015

## **I. TEMA**

### **LA POLÍTICA ARANCELARIA DEL ECUADOR EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ EN EL PERÍODO 2013 AL 2015.**

## **II. RESUMEN**

En el segundo mandato presidencial del economista Rafael Correa Delgado (2013-2017) se implantaron e incrementaron las políticas comerciales con el fin de corregir la crisis económica y financiera por la que pasaba el Ecuador. Estas políticas consistieron en imponer aranceles, salvaguardias y cuotas, las cuales afectaron a los sectores mercantiles en especial al automotriz. Esta investigación se concentra en el impacto de los regímenes arancelarios en la industria mencionada en especial, su efecto en los precios, la producción, ventas, importación, exportación y empleo de este mercado. La metodología utilizada fue cuantitativa no experimental exploratoria con un método deductivo y analizado desde la teoría del liberalismo económico. La temporalidad del estudio es del 2013-2015, periodo en el que se intensificaron las medidas. Los resultados obtenidos demostraron que en efecto este fue afectado por estas ordenanzas los cuales, causaron el incremento de los precios de autopartes y vehículos y el decrecimiento de producción, ventas, comercialización y empleo de las empresas de automotores.

Palabras clave: aranceles, política proteccionista, sector automotriz, vehículos, cuotas.

## **III. ABSTRACT**

In the second presidential term of economist Rafael Correa (2013-2017), some economic policies were applied in order to solve Ecuador's economic and financial crisis. These policies consisted of imposing tariffs, safeguards, and quotas that affected the economic sectors, especially the automotive industry. This research focuses on the impact of these tariffs on this industry, in particular, its effect on prices, production, sales, import, export, and employment of this market. The methodology used was quantitative non-experimental, exploratory with a

deductive method and analyzed from liberalist economic theory. The temporality of the study is from 2013-2015, during which, these measures were intensified. The results showed that in effect, this market was affected by the tariffs which caused the increase of the prices of CKD and vehicles and the decrease of production, sales, exportations, importations, and employment of the automotive companies.

Key words: tariffs, protectionist policy, automotive sector, vehicles, quotas, safeguards.

#### **IV. RÉSUMÉ**

Dans le deuxième mandat présidentiel de l'économiste Rafael Correa Delgado (2013-2017), ils ont été implantés et ils ont augmenté des politiques économiques afin de corriger la crise économique et financière que l'Équateur a eue. Ces politiques ont consisté à imposer les tarifs, les quotas et les mesures de sauvegarde qui ont affecté les secteurs économiques, en particulier le secteur automobile. Cette recherche parle sur l'impact des mesures tarifaires dans l'industrie mentionné en particulier, son effet sur les prix, la production, les ventes, l'importation, l'exportation et les emplois de ce marché. La méthodologie utilisée était exploratoire quantitative non expérimentale avec une méthode déductive et analysé à partir de la théorie du libéralisme économique. La temporalité de l'étude est du 2013 à 2015, période où les mesures ont été intensifiées. Les résultats ont montré qu'en effet, ce marché a été affecté par les mesures tarifaires qui ont provoqué l'augmentation des prix des pièces des voitures et des véhicules et la baisse de la production, les ventes, les importations, les exportations et l'emploi des entreprises du secteur automobile.

Mots-clés: tarifs, politiques protectionnistes, secteur automobile, quotas, mesures de sauvegarde.

## V. INTRODUCCIÓN

El tema a tratar en esta disertación se escogió por las controversias causadas por las políticas proteccionistas que impuso el gobierno, presidido por el Presidente ecuatoriano, el Economista Rafael Correa Delgado. Estas medidas son aplicadas con el fin de proteger los productos del propio país a través de una limitación de las importaciones mediante la imposición de aranceles, cuotas o salvaguardias. Las mencionadas se impusieron durante los dos mandatos del gobernante no obstante, se intensificaron en el segundo periodo [2013- 2017], en especial del 2013 al 2015.

Según medios locales, estas imposiciones afectaron a los flujos comerciales y en varios aspectos de la realidad del Ecuador, de manera particular en el sector automotriz. Es por esto que esta investigación se concentrará en esta industria y en los aspectos económicos, comerciales, sociales de mayor relevancia. Esta trama es de relevancia nacional, por eso se decidió indagar a fondo respecto a cómo estos decretos proteccionistas afectan a las empresas y productores de automotores. La delimitación del espacio y del tiempo es en el territorio ecuatoriano del 2013 al 2015. En consecuencia, con este tema de disertación se puede conocer las causas y efectos de estas imposiciones en este mercado, se puede verificar la eficiencia de estas y si cumplen con los objetivos de estas políticas proteccionistas. Puede también aportar al conocimiento y crecimiento personal del que lo estudia, aporta con mayor información, investigación, pensamiento crítico y analítico para estudiantes e interesados del tema.

El fundamento teórico que se utiliza en esta investigación es el liberalismo económico que habla acerca del libre comercio, refuta al proteccionismo, y habla sobre un equilibrio de precios sin necesidad de una intervención del Estado para regularla. Además, menciona que el trabajo es uno de los medios con los que se puede crear riqueza. Se escogió porque esta teoría es contraria a la escuela de pensamiento del mercantilismo, la cual fue la que estableció el proteccionismo, por lo que es una crítica y explicación de las falencias del mercantilismo y del proteccionismo. Al conocer que la mencionada industria está en contra de las

políticas de protección, se podrá conocer la realidad en la que viven estas asociaciones después de la imposición de estos regímenes y se podrá ocupar una posición frente a los diferentes problemas que estos producen y evaluar si en realidad son necesarios implementarlos o no. A través de esta teoría se puede ampliar el discernimiento sobre los aspectos económicos-políticos que suceden en el país enfocándose en esta área.

La hipótesis del trabajo es: las medidas arancelarias impuestas por el gobierno ecuatoriano para reducir las importaciones de los sectores económicos, habrían incrementado los precios de los automóviles, partes y autopartes de la parte automotriz lo que conduciría a una reducción de la producción, importación y empleo de este.

El objetivo general es determinar las causas y consecuencias de las políticas comerciales arancelarias en la sección automotriz del Ecuador a través de una evaluación y un análisis comparativo entre los datos financieros de este del 2013-2015 con el fin de verificar el efecto de estas disposiciones sobre la actividad automotriz. Los tres objetivos específicos son: analizar la política restrictiva aplicada en el Ecuador en esta área productiva; determinar los efectos de las prácticas restrictivas; analizar la incidencia de estas moderaciones en las actividades de las empresas de automotores.

La metodología de investigación es cuantitativa, no experimental, exploratoria, debido a que este tema no ha sido tratado antes desde la teoría del liberalismo económico y en el tiempo delimitado que es del 2013-2015 en el que se intensificaron las regulaciones. Además, se busca analizar el efecto en las empresas, cámara y asociaciones del mercado. El método de investigación es a través de entrevistas y recopilación de información de documentos oficiales, periódicos y revistas y se hará a través de un análisis y de un método deductivo.

El tema tiene relación con la Carrera Multilingüe en Negocios y Relaciones Internacionales en el ámbito primero político, pues se debe conocer por qué y cómo fueron impuestas estas políticas y por cuál actor. Segundo, tiene relación con los negocios, pues el tema se enfoca en el sector automovilístico y

las empresas que participan en este ámbito. Existe una relación con el aspecto de comercio internacional y economía porque se debe analizar las importaciones y exportaciones, su demanda y oferta, y todo lo que engloba este aspecto en esta área.

El enfoque de los capítulos es comercial-económico con datos matemáticos y porcentajes que demuestran las consecuencias de una vez impuestos los aranceles en los productos y bienes de este mercado. Para esto, se dividieron los tres capítulos en las causas de esta imposición, en los aspectos en los que salieron afectados de mayor relevancia que son la oferta, demanda, importaciones, exportaciones, precios, ventas, competitividad y empleo.

El primer capítulo habla acerca de la industria automotriz ecuatoriana, su composición, estructura y su contribución a la economía del país; las causas nacionales e internacionales para esta imposición y los objetivos del Estado a través del Plan del Buen Vivir y la Marca País. Además de las resoluciones arancelarias y cuantitativas. En el segundo capítulo, se habla acerca del efecto de estas medidas dentro de los precios, costos, ventas y demanda de los productos. En el último capítulo se demuestra el impacto de estas restricciones en las actividades de las empresas de automotores en las importaciones, exportaciones, producción y empleo de estas.

Para finalizar con la disertación se muestra el análisis de los tres capítulos, se establecen las conclusiones de esta investigación basados en los objetivos que se plantearon y de la información obtenida a lo largo de los capítulos. De estos proceden las recomendaciones que son soluciones o consejos para el problema planteado.

## **CAPÍTULO I**

### **EL SECTOR AUTOMOTRIZ Y LAS POLÍTICAS ECONÓMICAS ARANCELARIAS IMPLEMENTADAS**

En este capítulo, se habla de la historia del sector automotriz en el Ecuador, su composición y participación en la economía del país, se analizarán las causas y objetivos del gobierno para haber establecido los regímenes de aranceles en el país.

#### **1.1. El sector automotriz en el Ecuador**

Es substancial para esta investigación conocer este sector y su composición para establecer su relevancia para la economía de la nación y el impacto que las restricciones pueden tener sobre el mercado.

Esta es la industria que se encarga del diseño, ensamblaje, fabricación, desarrollo, comercialización de los automóviles y generadora de empleo. Se caracteriza por juntar en sus procesos productivos componentes de innovación y tecnología pues éste genera relevantes cadenas productivas (Comunidad Andina de Naciones, 2002: 7).

La producción ecuatoriana de automotores inició en la década de los 50 del siglo XX con la fabricación de asientos para buses, carrocerías y partes y piezas metálicas por empresas locales (AEADE, 2017; Espinosa, 2011; Carburando, 2011). En los años 60, se comienza a fabricar vehículos de diferentes modelos y elementos de reposición de varias marcas (AEADE, 2017; Espinosa, 2011; Carburando, 2011). Desde 1970, existieron ensambladoras como Aymesa o Autos y Máquinas del Ecuador que inicia sus operaciones en 1973 con la importación de los primeros CKD<sup>1</sup> y el primer vehículo articulado fue el Andino; Manufacturas, Armaduras y Repuestos del Ecuador (Maresa) que comienza operaciones desde 1976 con el ensamblaje de camiones; y Ómnibus BB

---

<sup>1</sup> CKD: Conjunto formado por piezas y componentes importados por las industrias ensambladoras de chasis equipado con su motor, que se importen desarmados, de uno o más orígenes, siempre que formen parte de un mismo conjunto CKD y estén destinados al ensamblaje de chasis equipado con su motor y provengan en el mismo embarque (CINAE, 2015; COMEX, 2015).

Transportes, que se instaura en el mercado desde 1975 y en 1981 se une con General Motors y cambian su nombre a General Motors Ómnibus BB (GM-OBB), que desde su creación se establecieron como la ensambladora número 1 del país al producir mayor cantidad de unidades que las otras dos empresas (GM OBB, 2015; AEADE, 2017; Espinosa, 2011; Carburando, 2011).

A partir de 1980, se establece una época en la industria del país en la que se instala una red de concesionarios y se empieza a comercializar vehículos livianos entre camionetas y automóviles de marca Chevrolet. Se realiza también inversiones por parte de estas instituciones con el fin de producir una mayor variedad de modelos (GM OBB, 2015; AEADE, 2017; Espinosa, 2011, CINAIE, 2013; Carburando, 2011). En 1992, por la Zona de Libre Comercio entre Venezuela, Colombia y Ecuador, se empieza la exportación e importación de vehículos entre estos tres países por el libre comercio (AEADE, 2017; Carburando, 2011).

En 1993, se firma el “Convenio de Complementación en el Sector Automotor”, que fue modificado en 1999 y permitió el desarrollo acelerado de la fabricación de autopartes (AEADE, 2017; Carburando, 2011). En el año 2000, la dolarización permite el crecimiento progresivo de esta área y estabilidad económica nacional (AEADE, 2017, Carburando, 2011). Durante esta época, se empiezan a modernizar los modelos y se desarrolló la tecnología de la fabricación de automóviles (AEADE, 2017, Carburando, 2011). En los inicios del 2010 llegan los primeros autos híbridos que son importados con exenciones tributarias (AEADE, 2017, Carburando, 2011).

### **1.1.1. Composición de la industria automotriz ecuatoriana.**

Los actores y partícipes en la cadena de valor nacional de la industria son las empresas productoras de autopartes, las ensambladoras y distribuidoras, las importadoras que se complementan con los talleres de mantenimiento y provisión de repuestos, proveedores de servicios post-venta (Arias, 2015). Esta área integra otras secciones productivas pues existen piezas y partes elaboradas por estas (Moreira y Veliz, 2015). Las actividades principales que se realizan en esta

sección son la comercialización de vehículos, partes y repuestos, la manufactura y servicios (Business Cost Management, 2015; Ekos Negocios, 2015). Otras actividades relacionadas son: (Basantes, 2013)

- Producción nacional, exportación, importación y comercialización de llantas y repuestos.
- Ensamblaje nacional, exportación, importación y comercialización de vehículos.
- Importación y comercialización de lubricantes, aceites, aditivos, dispositivos de rastreo, ubicación, accesorios, radios, alarmas.
- Reparación mecánica, enderezado y pintura por talleres propios de marca y establecimientos multimarcas.
- Venta de pólizas de seguros para vehículos, para la importación y transporte de las unidades.
- Operaciones de financiamiento generadas por bancos, empresas compradoras de cartera, cooperativas y consorcios de compra programada.
- Venta y distribución de combustibles.
- Transporte de vehículos, llantas y repuestos desde origen en navieras, manejo de puerto, entre otros.
- Servicios de aduana para la nacionalización de vehículos, llantas y repuestos.
- Medios de publicidad para promocionar la venta de vehículos.

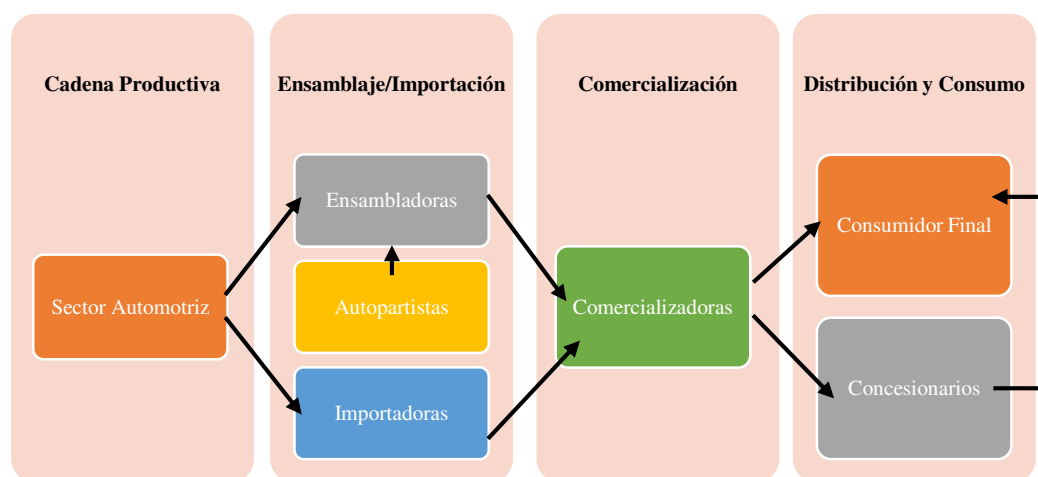
Los tres componentes de la sección son las firmas autopartistas, las empresas ensambladoras y los importadores (Espinosa, 2011). Según Herdoiza (2015), los subsectores del área automotriz como:

- Importadores
- Empresas de ensamblaje
- Firmas de Autopartes y Distribuidores
- Venta de llantas y repuestos
- Talleres y Lubricantes
- Financiamiento
- Otros negocios relacionados (seguros, compra y venta de vehículos usados, dispositivos de rastreo, venta de combustible, otros).

### 1.1.1.1. Cadena productiva del sector automotriz en el Ecuador

La cadena productiva de los vehículos tiene en el primer paso con los actores que son las ensambladoras, autopartistas, ambas generan valor agregado y las empresas importadoras. En el segundo eslabón se encuentra la parte de comercialización que es con las empresas comercializadoras las cuales se dedican a las importaciones de vehículos terminados. En el último eslabón se encuentra la parte de distribución y consumo que involucran a los concesionarios los cuales a su vez llegan con el bien al consumidor final (Arias, 2014).

GRÁFICO N 1  
CADENA PRODUCTIVA SECTOR AUTOMOTRIZ

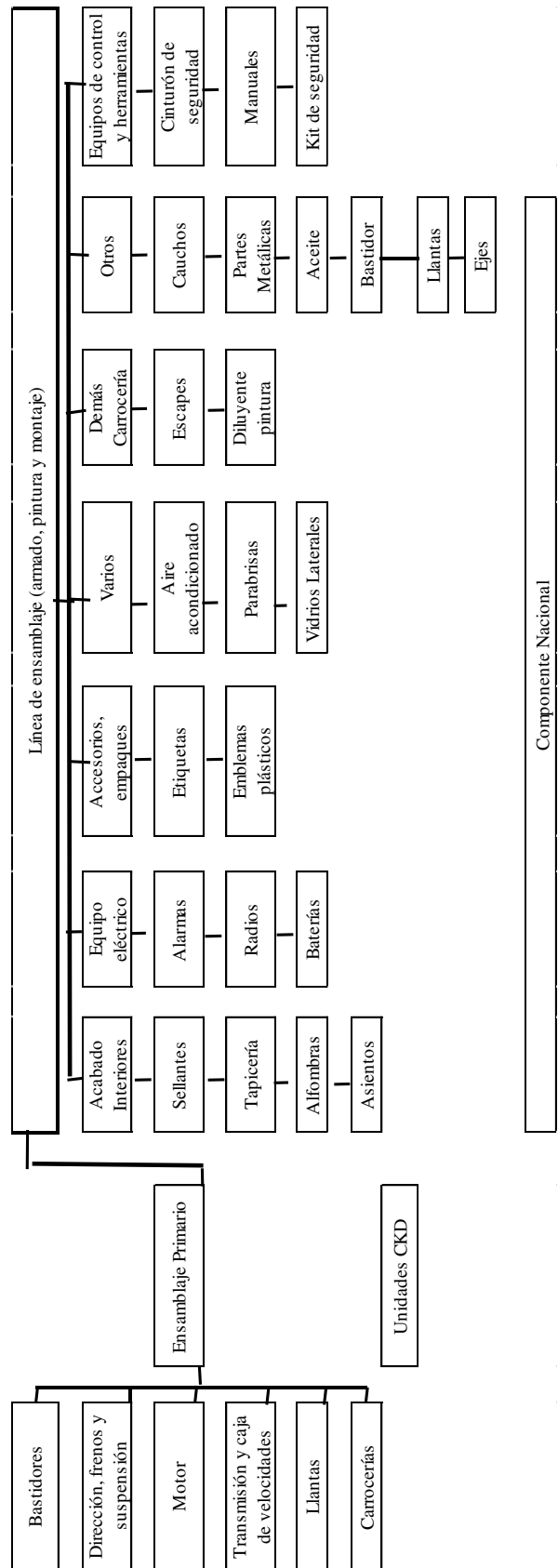


Fuente: AEADE, 2016; Arias, 2014

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

La primera etapa de la cadena productiva específica es poseer la materia prima que son las unidades de CKD. Una vez finalizada esta etapa se pasa a la línea de ensamblaje que implica el armado, la pintura y montaje, la incorporación de dispositivos electrónicos y de accesorios, los acabados interiores y el posicionamiento de las demás partes y piezas de la carrocería interna que es donde se incorpora el componente nacional. Este se entiende como el valor agregado en piezas y partes de origen local (Arias, 2014).

GRÁFICO N 2  
 CADENA PRODUCTIVA ESPECÍFICA: PROCESO DE ENSAMBLAJE



Fuente: AEADE, 2016; Arias, 2014

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

La parte automotriz tiene al menos 14 ramas de actividad económica que pertenecen a la cadena productiva, entre las cuales se encuentran: petroquímica (plástico y caucho), siderúrgica, metalúrgica, minera, petrolera, de vidrio, electricidad, robótica e informática, textil, tecnológica y la metalmecánica (CINAE, 2015; Vacas, 2015). En cuanto al segmento metalmecánico de carrocerías, partes y autopartes, está conformado por una variedad de productos en cuya producción se utiliza algún tipo de metal, lo que da resultado a herramientas de piezas de máquinas para la industria mecánica (Moreira y Veliz, 2015). Esta se divide a su vez en otros subsectores los cuales son: metálicas básicas, carrocerías y bienes de capital, material de transporte, productos metálicos, maquinarias no eléctricas, maquinarias eléctricas. (Moreira y Veliz, 2015).

#### **1.1.1.2. Categoría de vehículos**

Los tipos de vehículos existentes dentro del mercado nacional son los siguientes: (COMEX, 2016; Ayala, 2015).

- Automóviles: Autos de turismo y los demás vehículos automóviles utilizados para transporte de personas, incluidos los de tipo familia (station wagon o break) y los de carreras.
- Camionetas: vehículos para transporte de mercancías. El peso total de la carga es de máximo a 5 toneladas o igual.
- Camiones: vehículos para transporte de mercancías. El peso total de la carga es superior a 5 toneladas, pero inferior o igual a 20 toneladas. (COMEX)
- Buses: vehículo de transporte de 10 o más personas incluido el conductor.
- SUV's: Sport Utility Vehicle en inglés y en español vehículo todo terreno ligero.
- VAN 's: furgoneta en español y tipo de vehículo de transporte de carga y /o de personas, su capacidad es menor a 4 toneladas.

### **1.1.1.3.Productos del sector automotriz**

La industria ecuatoriana produce 6 tipos de vehículos y ofrece 11 productos de fabricantes de autopartes, entre los cuales se encuentran: (PROECUADOR, 2014, 2016)

- Ensamble de autos, radios y fabricación de arneses de cables para sistema de audio.
- Automóviles tipo Sedán de 4 puertas y tipo Hatchback de 5 puertas
- Buses para transporte de pasajeros tipo bus escolar, urbano, inter estatal y turístico
- Vehículos tipo Jeep o buseta para transporte de pasajeros
- Llantas y neumáticos para transporte de pasajeros
- Asientos delanteros y posteriores para vehículos
- Forros para asientos de vehículos
- Filtros de combustibles
- Alfombras termo gormadas y planas
- Isonorizantes para motor, piso, y techo
- Silenciadores y sistemas de escape
- Parabrisas y vidrios
- Materiales de fricción para frenos
- Productos para el sistema de frenos y embragues

### **1.1.1.4. Ubicación geográfica del sector en el Ecuador**

El mercado de automotores ecuatoriano se encuentra en la región de la sierra, en específico en el centro-norte del país, y está conformado por tres ensambladoras que son Aymesa, Ómnibus BB, Maresa que producen automóviles, camionetas y vehículos todo terreno (CINAE, 2015). Las empresas tienen sus plantas localizadas en Quito al igual que las empresas del subsector de autopartes que están concentradas alrededor de las plantas de las otras empresas. Esta ubicación es estratégica debido a la reducción de costos de logística. Un bajo porcentaje de los proveedores de autopartes están ubicados en Tungurahua por los bajos costos de la provincia y por la mano de obra calificada. La distribución provincial (mapa N1) en dónde se encuentran el mayor número de

establecimientos es primero en Guayas con 27%, segundo Pichincha con 17%, Azuay con 8,1%, Manabí 7,5% y Tungurahua 4,5% (CINAE, 2015).

**GRÁFICO N 3**  
**DISTRIBUCIÓN PROVINCIAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR**



Fuente: AEADE, 2016.  
Elaborado por: Erika Heredia Acuña

#### **1.1.1.5. Asociaciones gremiales**

Existen diferentes asociaciones gremiales las cuales se nombran a continuación:

- a) Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE): cámara creada en 1978 con el objetivo de brindar asistencia técnica y apoyo a las empresas afiliadas y sobre todo fortalecerlas a través de la cooperación de organismos públicos y privados (PROECUADOR, 2014).
- b) Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA): asociación creada en 1946 encargada de vigilar acuerdos, regulaciones, leyes, decretos establecidos por el gobierno de turno, tanto a nivel nacional como seccional, con la finalidad que las decisiones tomadas no afecten a las actividades de sus asociados (PROECUADOR, 2014).

- c) Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías (CANFAC): cámara creada en el 2007 que asocia a los proveedores de carrocerías y está localizada en Ambato, provincia de Tungurahua (PROEcuador, 2014). La principal empresa dedicada a esta actividad es la Industria Metálica Cepeda (IMCE) (PROEcuador, 2014).
- d) Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE): asociación creada en 1946 que abarca a los distribuidores, concesionarios de vehículos, negocios complementarios de repuestos, llantas, talleres, accesorios entre otros (PROEcuador, 2014). Su misión es apoyar a todos los asociados brindando servicios de asesoría legal y comercial, defensa gremial, capacitación y proveer estadísticas del mercado (PROEcuador, 2014).

#### **1.1.1.6. Principales empresas ensambladoras en el país**

- a) Ómnibus BB– General Motors [GM-OBB]: Empresa ecuatoriana establecida en 1975 que posee características tecnológicas por las cuales se le proveyó la certificación “*Built-in Quality*” [hecho con calidad] (Moreira y Veliz, 2016; GM OBB, 2015). A partir del 2002, se introdujo al país el Sistema Global de Manufactura que utiliza prácticas de manufactura que evitan el desperdicio (Moreira y Veliz, 2016; GM OBB, 2015). Aquello es logrado mediante cinco principios: 1) involucramiento del personal, 2) estandarización, 3) mejoramiento continuo, 4) hecho con calidad, y 5) cortos tiempos de repuesta (Moreira y Veliz, 2016; GM OBB, 2015). Esta cuenta con exportación del talento humano, planes de carrera, programas de capacitación y profesionales con un nivel competitivo. Durante la segunda década del siglo XXI, el 80% de vehículos Chevrolet que se comercializan en el interior del país son ensamblados con mano de obra del mismo país. (Moreira y Veliz, 2016; GM OBB, 2015).
- b) Aymesa: Posee experiencia en el mercado desde 1970, es la pionera en la construcción de automotores, el montaje y el ensamblaje y fabricó el primer carro ecuatoriano. Esta institución exporta a Venezuela y Colombia, e importa desde Sur Corea material para sus 3 primeras marcas de carro (Moreira y Veliz, 2015; Aymesa, 2013). Uno de los aspectos relevantes de esta corporación es la generación de plazas de trabajo directo e indirecto, además que involucra en su cadena logística a proveedores de bienes y servicios (Moreira y Veliz, 2015;

Aymesa, 2013). En 2011, Aymesa incorporó otra línea de ensambladura exclusiva para la producción de camiones de la marca Hyundai (Moreira y Veliz, 2015; Aymesa, 2013).

- c) Maresa: Empresa ensambladora desde 1976 que monta productos como camiones, pickups, autos de pasajeros que cumplen con estándares de durabilidad, seguridad y posee parámetros reconocidos a nivel mundial (Moreira y Veliz, 2015; Maresa, 2012). Las marcas que articula son Mack, Fiat, Mitsubishi, Ford, Toyota y Mazda. Se encuentra certificada bajo Normas Internacionales que son: ISO 14001 [Sistema de Gestión Ambiental] OHSAS 18001 [Seguridad y Salud en el Trabajo], e ISO 9001 [Sistema de Gestión de Calidad] (Moreira y Veliz, 2015; Maresa, 2012). Esta busca innovación y tecnología y ensambla autos de la marca japonesa Mazda (Moreira y Veliz, 2015; Maresa, 2012).
- d) Ciauto [Ambacar]: Se funda en 1970 en Ambato y comienza con la distribución de Chevrolet, en 1978 con Toyota, en 1993 como la cadena productiva de Mazda y en 2002 es el primer concesionario de esa marca con mayor volumen de ventas en Quito (Ambacar, 2016; Ayala, 2014). En 2009, empieza a distribuir marcas como Great Wall y BYD, en el 2011 también vende camiones JMC y para 2013, Ciauto se convierte en el parque industrial autopartista el cual es el primer parque en su estilo que comprende un área de 200 000 metros cuadrados (Ambacar, 2016; Ayala, 2014). Su objetivo es generar encadenamientos productivos en las compañías de autopartes del país (Ambacar, 2016; Ayala, 2014).

#### **1.1.1.7. Principales empresas comercializadoras en el país**

- a) General Motors S.A. [Chevrolet]: Empresa comercializadora de vehículos desde 1981 cuya marca es Chevrolet con una gama de vehículos livianos y pesados. Los principales modelos que comercializa son: (AEADE, 2012)

Automóviles: Sail, Aveo y Spark

Camioneta: Luv-Dmax

Van's: N200

Camiones: NLR, NPR

SUV's: Grand Vitara y Grand Vitara SZ

- b) Hyundai Ecuador [Hyundai]: En 1976, Hyundai es la primera marca importada en ventas del Ecuador y tiene producción nacional por la ensambladora Aymesa desde el 2011 (Aymesa, 2013). Los principales modelos que comercializa son: (AEADE, 2012)
- Automóviles: New Accent
  - VAN's: H1
  - SUV's: Tucson ix y Fortuner
  - Buses: Country
- c) Aekia S.A. [Kia]: Distribuidor autorizado de la comercialización de la marca KIA Motors en mercado ecuatoriano desde el 2001 (Aymesa, 2013). Esta empresa comercializa vehículos KIA importados y de producción nacional ensamblados por Aymesa desde 1999 (Aymesa, 2013). Los principales modelos que comercializa son: (AEADE, 2012)
- Van's: Pregio
  - Suv's: Sportage
- d) Automotores y Anexos S.A. [Nissan]: En 1963, esta empresa obtiene la representación de la marca Toyota Nissan (AEADE, 2012). En el 2012 se vuelve el representante exclusivo de la marca en Ecuador y el principal modelo que comercializa es: (AEADE, 2012)
- Camionetas: NP300
- e) Toyota del Ecuador S.A.: Desde 1959, Casabaca es la empresa comercializadora en el territorio nacional de los vehículos de esta marca (Toyota, 2017). En el 2007 se consolida en una sola empresa como “Toyota del Ecuador S.A” como distribuidor oficial para todo el país (Toyota, 2017).

### 1.1.1.8. Conformación del sector

Según el INEC, para el 2014 existían 29 068 establecimientos dedicados a actividades del comercio automotriz de los cuales un 30% estaban dedicados a la venta de CKD's, accesorios de vehículos, combustibles y vehículos y el 70 % estaban dedicados al mantenimiento y reparación de vehículos (Business Cost Management, 2015). Las empresas que se dedican al ensamblaje de vehículos, motocicletas, chasis de camionetas, camiones medianos, radios para vehículos y cuadros son 46 las cuales están localizadas en Azuay, Pichincha, Imbabura, Tungurahua, Guayas y Manabí (Riera, 2016). Existen 118 establecimientos que se dedican al alquiler de autos a nivel local y representan el 0,40% del total de establecimientos de actividades mecánicas (PROECUADOR, 2014). Según la AEADE y la Superintendencia de Compañías, en el 2016 existen:

TABLA N 1  
NÚMERO Y TIPOS DE EMPRESAS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL 2015

Tipo de empresa	Número de Empresas
Empresas ensambladoras	4
Firmas autopartistas	92
Comercializadoras e importadoras	1271 de vehículos nuevos 137 de ventas de motos
Empresas de carrocerías	81
Empresas de otras actividades de comercio automotor (mantenimiento, reparación, ventas de partes, etc.)	3 126
Total	4 711

Fuente: AEADE, 2016; Superintendencia de Compañías, 2016  
Elaborado por: Erika Heredia Acuña

### 1.1.2. Participación y contribución del sector automotriz en la economía ecuatoriana

Este mercado aporta a la economía del Ecuador al generar de manera directa e indirecta empleo pues existen varios componentes y subsectores nombrados en el subcapítulo 1.1.1. que generan ingresos (Espinosa, 2011; Vacas, 2015). Las cifras de la industria se obtienen mediante la producción local, exportaciones, importaciones y ventas. (Espinosa, 2011; Vacas, 2015). Este representa el tercer segmento con mayor número de empresas dentro del ranking 1000 del 2015, de las cuales 93 empresas de vehículos fueron registradas y todas se encuentran entre las empresas con mayor participación del país (Ekos

Negocios, 2015). Estas compañías en el 2013 registraron un crecimiento de 8,64% e ingreso total de \$8 345 millones en el 2013 y de \$9 066 millones para el 2014 (Ekos Negocios, 2015). Su participación en los ingresos totales es de 11,18% y el promedio de rentabilidad de las empresas automotrices es de 4,50% en el 2014 (Ekos Negocios, 2015).

Desde 1980, estas sociedades generan desarrollo tecnológico y contribuyen al desarrollo nacional con tecnología, capacitación, transferencia de conocimientos, generación de divisas e inversiones (PROECUADOR, 2016; Ayala, 2014). Las ensambladoras ecuatorianas son identificadas a nivel tanto nacional como internacional por la tecnificación de los productos y bienes al estar calificadas con normas mundiales especiales como ISO TS 16949:2002, QS 9000, ISO 14000 sobre medio ambiente y la 18000 sobre ergonomía (PROECUADOR, 2016). Es por esto que se pudo ingresar con productos nativos a otros Estados como América Central, el Caribe Venezuela, Colombia, Perú, entre otros. (PROECUADOR, 2016)

La oferta de vehículos livianos está establecida por las ensambladoras Aymesa, GM-OBB, Ciauto y Maresa que tuvieron participación en la producción nacional de entre 9% y 48% en el 2013 y al año siguiente tuvieron de 10% a 74% (Maldonado, 2015; Sánchez & Riofrío, 2016). En lo que respecta a su contribución a la economía esto se puede medir mediante su participación en el Producto Interno Bruto del país, su aporte fiscal, las plazas de empleo que genera lo cual se podrá evaluar con los siguientes datos:

#### **1.1.2.1. Participación en el PIB del país**

La participación automotriz dentro del Producto Interno Bruto está representada por la fabricación e industria de autopartes dentro de la rama de transportes. De acuerdo a cifras del Banco Central del Ecuador (2016) esta tabla representa la participación y la tasa de variación anual del PIB de la industria desde 2010:

**TABLA N 2**  
**PARTICIPACIÓN Y TASA DE VARIACIÓN ANUAL DEL PIB DEL SECTOR**  
**AUTOMOTRIZ**

<b>Año</b>	<b>PIB del sector automotriz (millones de dólares)</b>	<b>Porcentaje de participación del PIB total (%)</b>	<b>Tasa de variación anual (%)</b>
2010	\$3 700,3	$3\,700,3/69\,555,367=5,32\%$	2,1%
2011	\$3 696,3	$3\,696,3/79\,276,7=4,66\%$	5,5%
2012	\$3 859,5	$3\,859,5/87\,924,5=4,39\%$	6,1%
2013	\$4 299,6	$4\,299,6/95\,129,7=4,52\%$	10,2%
2014	\$4 523,0	$4\,523,0/102\,292,3=4,42\%$	5,0%
2015	\$4 468,5	$4\,468,5/100\,176,8=4,46\%$	-2,1%

Fuente: BCE, 2016.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

La tabla N 2 muestra la tasa de participación en el PIB que se redujo del 2013 al 2014 y aumentó en 0,04% del 2014 al 2015. Desde el 2010 su curva está en declive, sin embargo, cabe recalcar que posee como porcentaje de participación entre 4,40% a 5,30% del 2010 al 2015. Según el Banco Central (Anexo N 1), en el 2013, en las contribuciones absolutas a la variación anual del PIB, la rama actividad de transporte se encuentra en la tercera posición con 0,4% como una de las ramas que aporta a la economía del país.

### **1.1.2.2. Aporte fiscal del sector a la economía**

El aporte de las empresas importadoras y ensambladoras por los tributos son los siguientes:

**TABLA N 3**  
**APORTE FISCAL DEL SECTOR 2015**

<b>Aporte</b>	<b>Cantidad en millones de dólares</b>
IVA	\$218 millones
Ad Valorem	\$233 millones
ISD	\$132 millones
Impuesto a la renta	\$74 millones
Salvaguardia	\$53 millones
FODINFA	\$7 millones
Total	\$770 millones

Fuente: AEADE, 2016; SENAE, 2016; SRI, 2016.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Según PROECUADOR, en el 2014 esta área generó \$447 millones de dólares de aporte fiscal (Uribe, 2015) y como se evidencia en la tabla anterior, su aporte total fiscal para el 2015 fue de \$770 millones de dólares lo que demuestra un aumento

del 2014 al 2015. Este aporte se debe a la dependencia que tiene esta área a las importaciones al requerir materia prima, bienes y CKD's para la fabricación de productos de esta área (Uribe, 2015).

### 1.1.2.3. Generación de plazas de empleo por el sector

TABLA N 4  
GENERACIÓN DE EMPLEO DEL SECTOR AUTOMOTRIZ 2015

Tipo de empresa	Número de Plazas de Empleo
Empresas ensambladoras	1 534
Firmas autopartistas	4 710
Comercializadoras e importadoras	13 971
Empresas de carrocerías	592
Empresas de otras actividades de comercio automotor (mantenimiento, reparación, ventas de partes, etc.)	35 995
Total	56 801

Fuente: AEADE, 2016; Encuesta Nacional de Empleo, Desempleo y Subempleo, 2016.  
Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Este aporta con plazas de empleo los cuales, de acuerdo a PROECUADOR (2014, 2015), en el 2014 se generaba 62 689 plazas de empleo. En el 2015 se expone que poseyó 56 mil empleos en total de todos los tipos de empresas de automotores.

## 1.2. Causas de la política arancelaria implementada por el gobierno.

Este subcapítulo es relevante para la indagación pues tiene como propósito conocer a fondo y determinar las causas y los objetivos gubernamentales que impulsaron al gobierno a planificar el establecimiento de las medidas arancelarias.

### 1.2.1. Situación económica nacional del 2010 al 2012

Esta situación de la nación se complicó al poseer una balanza comercial la cual demostraba continuo déficit debido a que las exportaciones eran menores que las importaciones lo que crea pérdida en los ingresos que a su vez tiene influencia para que exista mayor tasa de desempleo, pobreza y menor crecimiento y desarrollo económico acompañado con menor bienestar de los ciudadanos (Flores, 2016). Por causa de estos déficits presentados en la balanza comercial no petrolera

causados por la salida de divisas por importación, desde el 2007, mediante el Decreto 592, se inicia una reforma de la política de aranceles<sup>2</sup> en el Ecuador (CAN, 2007). Este proceso de volver a estructurar esta política se da cuando la Comunidad Andina de Naciones retira la obligación a sus países miembros a regirse al sistema de franjas de precios y al arancel externo común por lo que, a partir de esto, el país reajusta esta rigidez (CAN, 2007). La reforma fijó tributos desde el 0% hasta el 35% de acuerdo al producto: de 0% al 5% para materias primas, insumos y bienes de capital (Fonseca, 2015: 8, 39). Después de varios cambios y reformas, para el 2009, se aplicaron recargos específicos del 30% al 35% que dependen de los productos (COMEX, 2009).

Estas reformas y políticas estarían en contra de los preceptos del liberalismo económico el cual es contrario a las políticas proteccionistas arancelarias y cualquier reglamentación e intervención del Estado dentro del mercado (Berumen, 2006: 57).

El petróleo es la materia prima de mayor comercialización del país que, del 2010 al 2015, se contrajeron sus precios lo que causó mayor sensibilidad ante los otros problemas mercantiles debido a que esto afecta al área exportadora y a las remesas y divisas que este aporta (Fonseca, 2015). Debido a la situación de reducción del precio del petróleo el gobierno debió establecer mandatos y en este caso utilizó la política fiscal proteccionista para poder regenerar la economía del país (Sánchez & Riofrío, 2016). Desde el mes de julio del 2014, el precio del petróleo tuvo una tendencia decreciente después de alcanzar el precio de \$107 dólares por barril, al final del 2014 se registró en \$105,24 dólares y a inicios del 2015 cayó a \$47,49 dólares (Vaca, 2015; Paspuel, 2015). Del 2013 al 2014 se mejoró el déficit de la balanza comercial petrolera pues pasó de \$1 041 millones de dólares a \$727 millones de dólares (Vaca, 2015; Paspuel, 2015).

El país, al ser una nación dedicada a la agricultura y a la exportación de productos primarios, no tiene estructura productiva desarrollada y en consecuencia, con el fin de mejorar la matriz de producción, el Estado incrementa

---

<sup>2</sup> Aranceles: Recargo o tributo que se aplica a un bien importado cuando ingresa al país. (Redacción Economía, 2015: 1).

el gasto público desde el 2009 que pasó de 33% de participación del PIB al 43% en el 2014 (Fonseca, 2015). La inversión pública posee 53% de la inversión total y 47% pertenece a la privada en el 2015. (Fonseca, 2015).

En el 2013, el número de habitantes en el territorio del Ecuador era de 15 775 000 personas y 2 065 975 autos en circulación. Si se realiza la relación entre habitante y vehículos se resuelve que existía en ese año 1 automóvil por cada 7 personas como indica la tabla N 5.

**TABLA N 5**  
**DATOS RELACIÓN HABITANTES / VEHÍCULOS**

<b>Datos</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Población	15 662 618	16 027 466	16 144 363
Parque automotor	2 065 975	2 186 557	2 306 338
Relación habitante/ vehículo	7,58	7,33	7

Fuente: Arias, 2015; BCE, 2016; AEADE, 2016; Datos Macro, 2016.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Acerca de la balanza comercial, en la siguiente tabla se puede observar las exportaciones, importaciones y saldo de esta:

**TABLA N 6**  
**EXPORTACIONES, IMPORTACIONES Y SALDO DE LA BALANZA**  
**COMERCIAL DEL ECUADOR DEL 2010 AL 2015 EN MILLONES DE**  
**DÓLARES FOB<sup>3</sup>**

	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Exportaciones Totales	\$17490	\$22 322	\$23 765	\$24848	\$25732	\$18330
Importaciones Totales	\$19 469	\$23 152	\$24 205	\$25 889	\$26 445	\$20460
Total Balanza Comercial	\$-1979	\$-830	\$-440	\$-1041	\$-713	\$-2130

Realizado por: Heredia, 2017

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

<sup>3</sup> FOB: incoterm que significa franco a bordo en el cual el vendedor asume el trámite de exportación y costos de la mercancía. El riesgo se pasa al comprador cuando se le entrega la mercancía en el lugar acordado.

**TABLA N 7**  
**INDICADORES MACROECONÓMICOS DEL 2013 AL 2015**

<b>Indicador</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Crecimiento del PIB (%)	3,32%	2,41%	-1,34%
PIB per cápita (\$)	\$6 074 182	\$6 432 296	\$6 205 064
Tasa de Inflación IPC (%)	2,70%	3,67%	3,38%
Tasa de desempleo (Sept) (%)	4,6%	4,7%	5,5%
Inversión Extranjera Directa (millones)	726,6	771,8	1321,5
Tasa de pobreza urbana (%) (Septiembre)	15,7%	15,8%	15,0%
Coefficiente de Gini (Septiembre)	0,46	0,46	0,45

Fuentes: World Economic Outlook, 2014; BCE, 2016; Banco Mundial, 2017.  
 Elaborado por: Erika Heredia Acuña

El crecimiento del PIB disminuyó del 2013 al 2015 (tabla N 7) al igual que el PIB per cápita, la tasa de pobreza urbana y el coeficiente de Gini del 2014 al 2015. Se incrementó la inversión extranjera directa, la tasa de desempleo y la tasa de inflación del periodo de investigación.

### **1.2.2. Situación económica internacional**

Los países vecinos del Ecuador tuvieron problemas económicos lo que causó que apreciar sus monedas respecto al dólar estadounidense y Ecuador, al no tener poder para manejar la política cambiaria (Fonseca, 2015), esto generó problemas para la economía ecuatoriana debido a que los productos nacionales son de mayor precio que el valor de las monedas y de productos de los otros países (La república, 2015; ICEX, 2015).

La siguiente tabla muestra el tipo de cambio de Perú y Colombia con sus respectivas monedas respecto al dólar la cual indica que estas cotizaciones se apreciaron respecto al dólar y se incrementaron los valores de las monedas del 2013 al 2015.

TABLA N 8  
 COTIZACIONES DEL DÓLAR AMERICANO RESPECTO AL PESO  
 COLOMBIANO Y SOL PERUANO DEL 2013 AL 2015 EN UNIDADES DE  
 CADA MONEDA POR DÓLAR

Año	Colombia	Perú
2013	1 925,2984	2,7950
2014	2 388,9154	2,9878
2015	3 169,5721	3,4100

Realizado por: Heredia, 2017

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Para manejar esta situación, el gobierno redactó la resolución 50-2014 en la que se implantaba una salvaguardia por balanza de pagos basándose en el artículo 98 del Acuerdo de Cartagena el cual se señala que si se efectúa una depreciación<sup>4</sup> monetaria por uno de los países miembros de la Comunidad Andina altera las condiciones normales de competencia, el país que se considere perjudicado podrá plantear el caso a la Secretaría General de la CAN, y en el marco de la OMC la cual dice que cualquier país miembro que se encuentre con dificultades en la balanza de pagos pueden aplicar recargos arancelarios y cuotas<sup>5</sup> a productos específicos (Fonseca, 2015; ICEX, 2015; ICSTD, 2015).

Esta salvaguardia se aplicó con la finalidad de corregir los desajustes del presupuesto del Estado (Fonseca, 2015; ICEX, 2015; ICSTD, 2015) la cual, representaba poner el derecho aduanero ad valorem de 21% para Colombia y 7% para Perú como máximo (AFP, 2015). En 2014, las exportaciones ecuatorianas a Colombia fueron de \$784,3 millones de dólares y las exportaciones de Colombia a Ecuador fueron de \$1 808,5 millones lo que representaba saldo favorable para el país vecino. Por el contrario, se registró \$1 520 millones de dólares por exportaciones a Perú e importaciones por \$698 millones lo que significaba un superávit para el país (ICEX, 2015).

*“Si me deprecian las monedas (...) tengo que tomar medidas para que no colapse la economía nacional”, declaró el mandatario ecuatoriano del periodo de investigación, anotando: ‘que no nos deprecien el peso (colombiano) y el sol (peruano), y no tenemos que tomar salvaguardias’*(AFP, 2015). El vicepresidente del Ecuador del 2015, Jorge

<sup>4</sup> Pérdida del valor de una moneda como consecuencia de un largo período inflacionista (Farlex, 2017).

<sup>5</sup> Restricción directa cuantitativa sobre importaciones de un bien específico administrado a través de cuotas abiertas o globales o por licencias de importación (Aquiño & Huayamave, 2015; Krugman & Obstfeld, 2006)

Glas, indicó que los productos de consumo diario, equipos médicos y medicina, envíos por courier, menaje de casa para migrantes y repuestos de vehículos no eran afectados por esas salvaguardias (La Republica, 2015). Tras reclamos de los dos países se llegó a un acuerdo con la resolución N. 51 (Ministerio de Economía, Industria y Competitividad de España, 2017).

Según el índice de competitividad global del 2015 (Anexo N 2), Colombia se encuentra en el puesto 61 y Perú en el puesto 60, mientras que Ecuador se encuentra en el puesto 169, lo que significa que los dos países vecinos son más competitivos que este.

**TABLA N 9**  
**RANKING DE FACILIDAD PARA HACER NEGOCIOS 2013**

<b>Criterios</b>	<b>Ecuador</b>	<b>Colombia</b>	<b>Perú</b>
Facilidad para hacer negocios	139	45	43
Apertura de negocio	169	61	60
Comercio Transfronterizo	128	91	60
Cierre de empresa	137	21	106

Fuentes: World Economic Outlook, 2014; Banco Mundial, 2014; PromPerú, 2013  
Elaborado por: Erika Heredia Acuña

### **1.2.3. Objetivos del gobierno**

Desde el 2007, el gobierno plasmó su ideología, doctrina, metas, políticas y lineamientos dentro del Plan Nacional del Buen Vivir [PNBV], cuya segunda edición se dio a partir del 2013 al 2017 (Araujo, 2015). Son 14 objetivos entre los cuales, el objetivo 10 “Impulsar la transformación de la Matriz Productiva” que corresponde al cambio de la central productiva y energética para las plazas productoras con generación de empleo, dinamización y mejoras de la productividad (Senplades, 2014). Para esto se implementó la política de “Fomento a la Producción Industrial” a través del ofrecimiento de garantías a la inversión para que se establezca en el territorio nacional y empiece a fabricar en Ecuador lo que proveen desde el exterior, sustituyendo así las importaciones por productos nacionales, conformando compañías, promoviendo la innovación en la comercialización, ensamblaje de vehículos y en la elaboración (Araujo, 2015;

Instituto de promoción de exportaciones e inversiones, 2013; Moreira y Véliz, 2015; Senplades, 2014). Para lograr estos objetivos se propusieron nueve políticas las cuales son (Senplades, 2014; Moreira y Véliz, 2015):

1. *“Diversificar y generar mayor valor agregado en la producción nacional”.*
2. *“Promover la intensidad tecnológica en la producción primaria, de bienes intermedios y finales”.*
3. *“Diversificar y generar mayor valor agregado en los sectores prioritarios que proveen servicios”.*
4. *“Impulsar la producción y la productividad de forma sostenible y sustentable, fomentar la inclusión y redistribuir los factores y recursos de la producción en el sector agropecuario, acuícola y pesquero”.*
5. *“Fortalecer la economía popular y solidaria, y las micro, pequeñas y medianas empresas en la estructura productiva”.*
6. *“Potenciar procesos comerciales diversificados y sostenibles en el marco de la transformación productiva”.*
7. *“Impulsar la inversión pública y la compra pública como elementos estratégicos del Estado en la transformación de la matriz productiva”.*
8. *“Articular la gestión de recursos financieros y no financieros para la transformación de la matriz productiva”.*
9. *“Impulsar las condiciones de competitividad y productividad sistémica necesarias para viabilizar la transformación de la matriz productiva y la consolidación de estructuras más equitativas de generación y distribución de la riqueza.”*

Según Moravcsick (2010) y Smith (2007), el estado debe representar las preferencias y los intereses de la sociedad doméstica y las debe representar dentro del gobierno no obstante, con la creación de este plan no se lograría traducir los intereses y necesidades de estos productores y consumidores.

Lo que respecta al cambio de matriz productiva, el Estado estableció directrices dentro de la “Estrategia de Intervención en la Industria Automotriz” las cuales son (AEADE, 2014; Moreira y Véliz, 2015):

- *“Incremento del componente ecuatoriano en el ensamblaje de vehículos: se propone la aplicación de un arancel variable de hasta el 20%, sujeto a tasa de desempeño. Acorde al porcentaje de incorporación nacional”.*
- *“Regulación de importaciones: las empresas ensambladoras tienen un cupo actual de importación de 55.000 unidades de CKD’s. mientras que para el sector importador un cupo máximo de 60.000 unidades divididas en 15.000 a 20.000 unidades de combustión y 40.000 a 45.0000 vehículos eléctricos”.*

Otro objetivo del estado es continuar con la Marca País en que los bienes nacionales sean producidos con materia prima y capital humano oriundo con el sello y la licencia que diga “Primero Ecuador” (Moreira y Véliz, 2015). Esta licencia dura por dos años y las empresas que la obtengan acceden a beneficios que son: promoción a través de acuerdo comerciales, aumento de relaciones con grupos de interés, rentabilidad a largo plazo y financiamiento para su desarrollo productivo (Moreira y Véliz, 2015). Esta marca país contribuye a: identificar a los

productos de calidad fabricados en la nación; fomentar la producción nacional; aumentar el compromiso y productividad de las empresas; mejorar la relación entre comunidades y empresas; transformar la matriz productiva; generar trabajo y sistemas para innovación y emprendimiento; aumentar el valor agregado (Moreira y Véliz, 2015).

Por otro lado, la política comercial del Ecuador tiene como objetivos (Centro de Comercio Internacional, 2015; Moreira y Véliz, 2015):

- *“Desarrollar una estrategia para reducir la dependencia de las importaciones por medio de aranceles sobre componentes importados y apoyo al desarrollo de actividades que generen valor añadido”.*
- *“Fortalecer el mercado doméstico y promover una integración inteligente en la economía global”.*
- *“Promocionar las exportaciones priorizando la diversificación de productos, servicios y mercados de destino”*
- *“Aumentar la producción local y asegurar la soberanía energética y alimentaria por medio de la consecución de economías de escala”.*

Estos objetivos estarían en contra de las tareas principales del gobierno según las ideas liberales las cuales son: 1) emprender los servicios y planes sociales útiles que la empresa privada no puede emprender para el bien público; 2) promover el bienestar del comercio y la producción, cooperando en ellas en toda manera legítima; 3) ayudar al comercio y las áreas productivas a organizarse y funcionar de manera que promuevan su seguridad propia; 4) mantener la estructura y la política mercantil flexibles y adaptables a las nuevas ideas; 5) fortalecer el sistema económico competitivo para ser más eficaz en el servicio al público; 6) restringir la explotación al público y promover su desarrollo (Meyer, 1957).

### **1.3. La política arancelaria en el sector automotriz.**

Este apartado tiene como fin el hacer conocer cuáles fueron estas medidas y cómo fueron aplicadas pues es relevante para la investigación entenderlas y saber de su empleo en la economía y comercio de la nación para que en los siguientes capítulos se pueda comprender el impacto que tienen estas en los bienes y productos.

Debido a la situación económica, el gobierno decidió implementar una política proteccionista a través de regímenes de restricción del comercio internacional con tarifas arancelarias y salvaguardias. Estas se impusieron con el objetivo de disminuir las importaciones de productos y bienes, equilibrar la balanza comercial, proteger a las sociedades de la competencia extranjera (Hill, 2015) beneficiando a los productores ecuatorianos y aumentar la producción nacional. Para Smith (2007), menciona que este proteccionismo creado por los mercantilistas, aunque es un motor para disminuir bienes importados y reducir la balanza comercial desfavorable, son considerados destructivos para la libertad del comercio y los ingresos por aduanas. Además, estas generan políticas comerciales de represalias en las que se empobrecen a los consumidores del país nativo (Hill, 2015).

Primero, se debe definir que es arancel. Según Juan Tugores (2005), este es:

*“Es un impuesto sobre las importaciones, un impuesto que recae sobre artículos importados elevando de este modo su precio en el mercado interior del país que lo aplica. Ello supone discriminación en contra de los artículos importados en comparación con los artículos idénticos o similares de fabricación nacional que de manera evidente no pagan este gravamen. Esta discriminación es la esencia de la protección que otorga este a los productos nacionales”*

Y según Phill Cateora y John Graham (2007):

*“los aranceles son los impuestos o derechos aduanales aplicados a bienes importados de otro país. Todos los países los imponen con el propósito de obtener ingresos y proteger a sus industrias locales de la competencia de bienes de procedencia foránea. Sus tarifas se aplican al valor y cantidad de bienes o una combinación de ambos”.*

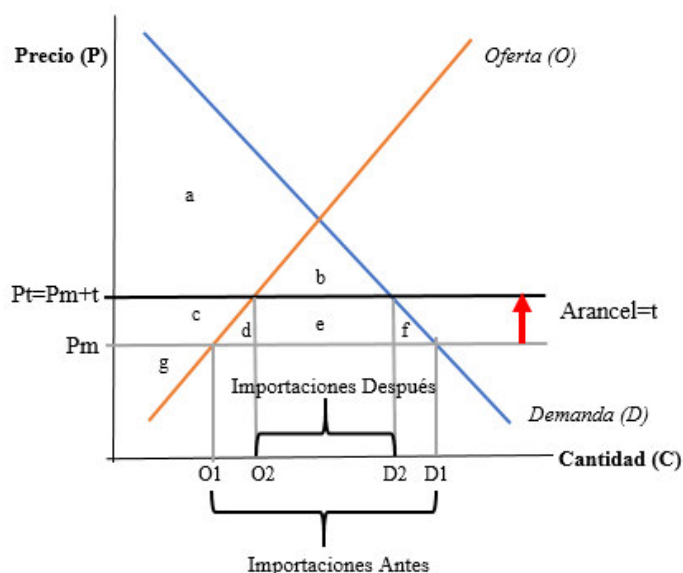
De acuerdo a estas definiciones, estas son establecidas en un país con el fin de proteger a la fabricación nacional de los productos extranjeros y restringir la entrada de estos productos.

La aplicación del arancel en el mercado (gráfica N 4) manifiesta que existe oferta (O), demanda (D), los productos sin esta tarifa se venden o compran a precios mundiales ( $P_m$ ) con cantidad demandada igual a  $D_1$ , los vendedores ofertan en cantidad de  $O_1$ , y las importaciones cubren la demanda de  $O_1$  a  $D_1$ . La suma de “a, b, c, d, e, y f” representan el excedente del consumidor y el excedente del ofertante es “g”. Su imposición causa que el precio mundial se eleve a “precio mundial + arancel” ( $P_m + t$ ), se disminuya la demanda de  $D_1$  a  $D_2$  y la oferta

aumento de  $O1$  a  $O2$ . Debido a esto las importaciones disminuyen, el excedente de los ofertantes aumenta a “ $g + c$ ” y el excedente de los compradores se reduce a “ $a + b$ ”.

El gobierno con esta imposición registra ingresos por aranceles que es “ $e$ ”. El bienestar económico que existía con el libre comercio se disminuye, dándose pérdida de eficiencia que es igual a “ $d + f$ ”. Se da la exclusión de consumidores y esto estaría representado con el triángulo “ $f$ ”. El área “ $d$ ” refleja la pérdida de excedentes de la producción nacional pues la producción debe aumentar pagando costos mayores a los costos que antes pagaban con las importaciones.

GRÁFICO N 4  
EFECTO DEL ARANCEL



Fuente: Sánchez, 2006; Paguay, 2016.  
Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Por otro lado, las medidas pueden incluir a las salvaguardias o sobretasas arancelarias que son tributos añadidos aplicados sobre el tributo que ya fue impuesto sobre el bien importado con el fin de salvaguardar la economía nacional (Redacción Economía, 2015). Estas disposiciones son autorizadas por la Organización Mundial del Comercio (OMC) y la Comunidad Andina de Naciones (CAN) para aplicarlas sobre un producto o varios con el objetivo de contrarrestar la competencia desleal de empresas o gobiernos que afecten a determinadas actividades productivas (Osorio, 2015).

Las semejanzas que se encuentran entre la salvaguardia y el arancel son las siguientes (Medina, 2011): son usados para proteger a las asociaciones locales; se aplican sobre bienes de importación para restringir las importaciones de bienes similares que afectan a la producción nacional; se emplean sobre todos los productos sin importar su lugar de procedencia a menos que existan tratados o convenios internacionales que los reduzcan o los eliminen. Las diferencias son (Medina, 2011): el arancel es un impuesto o derecho aduanero que recae sobre artículos importados elevando el precio y las salvaguardias se aplican en forma de restricciones cuantitativas o implantación del sistema de licencias de importación y se aplican de forma temporal para que la producción afectada pueda adaptarse y mejorar su competitividad.

Según Ricardo (1821) y Moravcsick (2010), se debe tener estímulos directos e incentivar al libre comercio para obtener beneficios para la economía oriunda, el inconveniente radica en que estos derechos son considerados desincentivos y barreras para la economía y como decía Smith (2007), es indispensable tener libertad de comercio o conocido como *laissez-faire* sin ninguna intervención del gobierno o trabas, pues siempre el país será provisto de diferentes bienes necesarios en este caso, de materia prima y se puede lograr la dinamización del procesos de crecimiento. Con esta apertura de mercado, se lograría aumento en competitividad y productividad de los productores nacionales que incrementarían los bienes y servicios y a su vez aumentaría las ganancias y la riqueza de la sociedad a través de la creación de empleos (Smith, 2007: 447; Ricardo, 1821: 87). Al ser estos tributos barreras al comercio, se daría el efecto contrario a los esperados por el *laissez faire*.

### **1.3.1. Marco legal de las medidas arancelarias**

El marco legal se encuentra dentro de la Constitución del Ecuador en la sección séptima, la cual se refiere a la política comercial la cual, tiene estos objetivos (Asamblea Nacional, 2008):

1. "Desarrollar, fortalecer y dinamizar los mercados internos a partir del objetivo estratégico establecido en el Plan Nacional de Desarrollo".

2. *“Regular, promover y ejecutar las acciones correspondientes para impulsar la inserción estratégica del país en la economía mundial”.*
3. *“Fortalecer el aparato productivo y la producción nacionales”.*

En el artículo 305, se establece que: *“La relación de aranceles y la fijación de sus niveles son competencia exclusiva de la Función Ejecutiva”* (Asamblea Nacional, 2008; Moreira y Véliz, 2015). En el artículo 306, se dispone que:

*“El Estado propiciará las importaciones necesarias para los objetivos del desarrollo y desincentivará aquellas que afecten de forma negativa a la producción nacional, a la población y a la naturaleza.”* (Asamblea Nacional, 2008; Moreira y Véliz, 2015).

Es por estos artículos, que el gobierno pudo imponer sus políticas en especial para la industria, la cual se puede ver en el Anexo N 3 con las resoluciones propuestas.

En lo que respecta a las **resoluciones acerca de salvaguardias y aranceles**, del 2013 al 2015 se hicieron seis. La primera es la resolución 050-2014 la cual como se nombró en el subcapítulo 1.2.2. que se impuso tarifas con el fin de desincentivar las importaciones que afectaban de forma negativa a la producción nacional y también como medida correctiva por las devaluaciones monetarias de los países vecinos del Ecuador (COMEX, 2014). Otra resolución es la 051-2014 (Véase Anexo N 4), la cual se implementó a partir de del 29 de diciembre del 2014 para reformar las tarifas con el objetivo de impulsar la transformación de matriz productiva (COMEX, 2014). Dentro de esta, se establece un gravamen del 5% al 15% para partidas arancelarias que fueron gravadas con porcentaje del 0%. En esta se aumentaba a 588 subpartidas y entre los productos gravados están maquinaria, piezas, equipos para desarrollar actividades profesionales, equipos informáticos, etc. (ICEX, 2016; El Universo, 2015; Reuters, 2015). La resolución 002-2015 aplicada desde el 20 de enero de 2015, se realizó para contrarrestar actividades comerciales desleales y excluir la aplicación de la resolución 050-2014 (COMEX, 2015).

La resolución 008-2015 que se firmó el 11 de febrero del 2015, se reformó la tarifa aprobado en el 2012 con la resolución 059 (Véase Anexo N 5) (COMEX, 2015). Para marzo del 2015, se firmó la resolución 011-2015 en la que se

estableció una sobretasa de carácter temporal con el propósito de salvaguardar la balanza de pagos y regular las importaciones (Véase Anexo N 6) (COMEX, 2015). Esta sobretasa fue adicional a los impuestos que estaban vigentes y su seguimiento se daría por el Ministerio de Comercio Exterior, Ministro Coordinador de la Política Económica y Ministerio Coordinador de la Producción, Empleo y Competitividad (COMEX, 2015).

El 8 de abril de 2015, se firmó otra resolución que la 016-2015 en la que se reformó el anexo de la resolución 011 del 2015 (Véase Anexo N 7) (COMEX, 2015). Se aprobó la resolución para aumentar la restricción a la que ya estaba en vigencia en la cual se disminuyó el cupo máximo de importación de vehículos y de CKD's, decreto que se tomó por la deducción del precio del petróleo (Vaca, 2015). Estos afectaban a más de 2 961 productos con el porcentaje entre 5% y 45% y su objetivo era reducir las importaciones en un 10% en el año 2015 lo que es de manera aproximada 2 500 millones de dólares (Paspuel, 2015; ICEX, 2016). Esta resolución sustituye a la cláusula cambiaria que fue aplicada para Colombia y Perú que estuvo en vigor desde enero del 2015 hasta marzo 2015 (ICEX, 2016). Las sobretasas arancelarias se establecieron de la siguiente manera: (La ciudadana, 2015, ICEX, 2016).

TABLA N 10  
RESOLUCIÓN 016- SOBRETASAS ARANCELARIAS APLICADAS A BIENES Y PRODUCTOS

Bienes y productos	Porcentaje
Bienes de capital y materias primas no esenciales	5%
Bienes de sostenibilidad media	15%
Cerámica, CKD (partes o piezas) de televisores y motos	25%
Bienes de consumo final, televisores y motos	45%

Fuente: COMEX, 2015; La Ciudadana, 2015; ICEX, 2016.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

En esta modificación, se eliminó las siguientes salvaguardias: sobretasa de 25% para las llantas de vehículos livianos, salvaguardia para calentadores eléctricos y hornos. A su vez, se incluyen salvaguardias para 12 partidas que son: 45% para televisores de 20 a 50 pulgadas; 45% para vehículos con autobomba para suministro de cementos, etc. (ICEX, 2016). El presidente al imponer estas medidas acató: *"Tenemos que responder y lo estamos haciendo de forma quirúrgica frente a bienes importados, protegiendo a los más pobres. Los bienes de consumo masivo, que además son*

en su mayoría de producción nacional, no tienen aranceles, no tienen las salvaguardias”(La ciudadana, 2013; El Universo, 2015). “Tenemos que poner salvaguardias para proteger la producción nacional, compensar la pérdida en valor de exportaciones petroleras...” (Redacción Negocios, 2015).

De manera contraria, también se impusieron mandatos no arancelarios los cuales son **medidas cuantitativas**. Desde el 2012, se originaron las imposiciones de cupos con las resoluciones 65 y 66 del COMEX que, en junio del 2013, el COMEX reformuló la resolución 66 en la que se implantó restricciones a las importaciones a través del gravamen que se aplica al total de la restricción cuantitativa anual de vehículos en los cupos en dólares o en unidades los cuales eran dirigidos para 38 empresas de la industria (Araujo, 2015). En el 2014, se redactó la resolución 65 que establece la reducción cuantitativa de CKD en 19 sub-partidas, esto significa que, con esta disposición, las empresas tienen menor cantidad ya sea de dinero o unidades para importar las partes o piezas (Araujo, 2015). En consecuencia, quedarían de esta manera las cuotas establecidas en el 2014:

TABLA N 11  
CUPOS DE IMPORTACIÓN DE RESOLUCIÓN 65

CONSIGNATARIO	Cuota anual en \$FOB	Cupo anual de unidades
Sudamericana de Motores Motsur Cía. Ltda.	\$ 402 56	361
Aymesa S.A.	\$ 45 158 812, 30	6 552
Ómnibus BB Transportes S.A.	\$ 333 005 568,34	50 052
Manufacturas, Armaduras y Repuestos Ecuatorianos. S.A. Maresa	\$ 69 261 809,47	18 632
Unnomotors Cía. Ltda.	\$ 338 323, 50	510
Total 448 167 074 676, 10	\$ 447 764 916,17	76 107

Fuente: Banco Central del Ecuador, 2014; Araujo, 2015  
Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Esta medida fue corroborada el año 2014 con la resolución 101 que estuvo vigente hasta diciembre del 2015 en la que se aplicaban al 32% del total de importaciones o a 2 800 partidas, en especial a bienes suntuarios, bienes de capital no esenciales y bienes de consumo final que se producen en el país (COMEX, 2015; La ciudadana, 2013; Moreira y Véliz, 2015). En la resolución 106 de COMEX de diciembre 2013, se establece la restricción cuantitativa a la importación CKD de chasis equipado (CINAE, 2015; COMEX, 2013). Se

establecieron 49 203 unidades de cuota para importar en el 2013. Del 2010 al 2013, se redujo la restricción a un 30% del valor FOB sobre el monto importado del 2010 y al 35,6% en unidades o 27 286 unidades menos que en el 2010 (Redacción Economía, 2013; COMEZ, 2013). Con esto, se tendría los siguientes cupos aplicados a empresas:

**TABLA N 12**  
**CUPOS DE RESOLUCIÓN 106**

<b>Empresa</b>	<b>Rubro (en millones)</b>	<b>Unidades</b>
General Motors	\$ 63,49 millones	6 511 carros
Neo Hyundai	\$ 82,73 millones	10 766 carros
Aekia	\$ 33,35 millones	4 373 carros

Fuente: Redacción Economía, 2013; COMEX, 2013

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Para el 29 de diciembre del 2014, se creó la resolución 049-2014 en la cual se reducía hasta en un 57% los cupos para las importaciones de autos y de las partes para su ensamblaje (Araujo, 2015). Esta resolución rigió desde el 1 de enero del 2014 hasta el 31 de diciembre del 2015. Los cupos del 2012 y los cupos del 2014- 2015 se pueden ver que en la siguiente tabla.

**TABLA N 13**  
**COMPARACIÓN DE CUPOS 2012-2014 Y 2014-2015**

<b>Empresa de vehículos y CKD</b>	<b>Cupos 2012-2014</b>	<b>Cupos 2014-2015</b>	<b>Recorte</b>	<b>Unidades</b>
Automotores y Anexos S.A Ayasa	\$92 millones	\$50 millones	46%	4 367 vehículos
Negocios Automotrices Neohyundai S.A.	\$82 millones	\$46 millones	44%	5 014 unidades
General Motors	\$63 millones	\$27 millones	57%	2 875 unidades
General Motors Ómnibus BB	\$333 millones	\$261 millones	22%	

Fuente: COMEX,2012,2014; Araujo, 2014.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

### **1.3.2. Tarifas arancelarias**

La NANDINA o “Nomenclatura Arancelaria Común de los Países Miembros de la Comunidad Andina” del año 2012 muestra la estructura de estas tarifas utilizadas en el Ecuador la cual, está fundamentada en el Sistema

Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías. En la siguiente tabla se indica la codificación de vehículos, partes y accesorios por partida:

**TABLA N 14**  
**CODIFICACIÓN NANDINA DEL SECTOR AUTOMOTRIZ**

<b>Capítulo 87: Vehículos tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios</b>	
87.01	Tractores (excepto carretillas tractor de las partidas 87.09)
87.02	Vehículos automóviles para transporte de diez o más personas, incluido el conductor.
87.03	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos para transporte de personas (excepto los de la partida 87.02), incluidos los del tipo familiar (break o station wagon) y los de carreras.
87.04	Vehículos automóviles para transporte de mercancías
87.05	Vehículos automóviles para usos especiales, excepto los concebidos para transporte de personas o mercancías (por ejemplo: coches para reparaciones, camiones grúa, camiones de bomberos, camiones hormigonera, coches barredera, coches esparcidores, coches taller, coches radiológicos)
87.06	Chasis de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, equipados con su motor.
87.07	Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, incluidas las cabinas.
87.08	Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05
87.09	Carretillas automóviles sin dispositivo de elevación del tipo de las utilizadas en fábricas, almacenes, puertos o aeropuertos, para transporte de mercancías a corta distancia, carretillas tractores de los tipos de las utilizadas en estaciones ferroviarias y sus partes.
87.10.00.00.00	Tanques y demás vehículos blindados de combate, incluso con su armamento; sus partes. (2012) Motocicletas (incluidos ciclomotores) y velocípedos equipados con motor auxiliar, con sidecar o sin él, sidecares. (2017)
87.11	Motocicletas (incluidos ciclomotores) y velocípedos equipados con motor auxiliar, con sidecar o sin él, sidecares (2012). Bicicletas y demás velocípedos (incluidos los triciclos de reparto), sin motor (2017)
87.12.00.00.00	Bicicletas y demás velocípedos (incluidos los triciclos de reparto), sin motor (2012).
87.13	Sillones de ruedas y demás vehículos para inválidos, incluso con motor y otro mecanismo de propulsión.
87.14	Partes y accesorios de vehículos de las partidas 87.11 a 87.13
87.15.00	Coches, sillas y vehículos similares para transporte de niños y sus partes.
87.16	Remolque y semirremolques para cualquier vehículo; los demás vehículos no automóviles; sus partes.

Fuente: Arancel Nacional de Importación de Ecuador, 2012; PROECUADOR, 2014; PROECUADOR, 2017.  
Elaborado por: Erika Heredia Acuña

En la resolución 049-2014 se redujeron los cupos hasta 57% para la importación de automóviles y 22% para la importación de piezas y partes las cuales, son destinadas al ensamblaje nacional de automóviles (ICEX, 2016; Ministerio de Economía, Industria y Competitividad de España, 2017). En la resolución 051-2014 se pusieron tasas a las siguientes subpartidas: 8701.10.00.00,

8701.20.00.90, 8701.30.00.00, 8701.90.00.00, 8702.10.90.80, 8703.21.00.80, 8703.22.10.80, 8703.22.90.80, 8703.23.10.80, 8703.23.90.80, 8703.24.10.80, 8703.24.10.80, 8703.24.90.80, 8703.31.10.80, 8703.31.90.80, 8703.32.10.80, 8703.32.90.80, 8703.33.10.80, 8703.33.90.80, 8703.90.00.80, 8704.21.10.80, 8704.31.10.80, 8706.00.91.80, 8711.20.00.10, 8711.30.00.10, 8711.40.00.10, 8711.50.00.10, 8711.90.00.10. Esto se puede conocer en el anexo N 4.

En la resolución 008-2015 se impusieron un gravamen a las siguientes subpartidas que se pueden recalcar en el Anexo N 5: 8702.10.10.80; 8702.10.10.90; 8702.10.90.80; 8702.10.90.90; 8702.90.10.80; 8702.90.91.91; 8702.90.91.99; 8702.90.99.91; 8702.90.99.99; 8703.10.00.11; 8703.10.00.19; 8703.10.00.21; 8703.10.00.29; 8703.10.00.91; 8703.10.00.99; 8703.21.00.80; 8703.21.00.91; 8703.21.00.99; 8703.22.90.80; 8703.22.90.90; 8703.23.10.80; 8703.23.90.80; 8703.23.90.90; 8704.10.00.99; 8704.21.10.80; 8704.21.10.91; 8704.21.10.99; 8704.21.90.80; 8704.21.90.90; 8704.22.10.80; 8704.22.10.90; 8704.22.20.80; 8704.22.20.90; 8704.22.90.80; 8704.22.90.90; 8704.23.00.80; 8704.23.00.90; 8704.31.10; 8704.31.10.91; 8704.31.10.99; 8704.21.90; 8704.31.90.80; 8704.31.90.90; 8704.32.10.80; 8703.33.90.80; 8703.33.90.90; 8703.90.00.11; 8703.90.00.19; 8703.90.00.21; 8703.90.00.29; 8703.90.00.91; 8703.90.00.99 (COMEX, 2015).

Por otro lado, en la resolución 11-2015 (Anexo N 6) los principales bienes afectados son los de bienes suntuarios para evitar la salida de divisas y también los bienes de capital con los cuales se busca aumentar la competitividad y así reactivar la parte de fabricación (Fonseca, 2015: 43). Se impusieron sobre estas subpartidas: 8701.20.00.90; 8701.30.00.00; 8702.10.10.90; 8702.10.90.80; 8702.10.90.90; 8702.90.91.90; 8702.90.99.99; 8703.10.00.00; 8703.21.00.91; 8703.21.00.99; 8704.10.00.90; 8704.21.90.90; 8704.22.10.80; 8704.22.10.90; 8704.22.20.80; 8704.22.20.90; 8704.22.90.90; 8704.23.00.90; 8704.31.90.90; 8704.32.10.90; 8704.32.20.90; 8704.32.90.90; 8705.10.00.00; 8705.20.00.00; 8705.30.00.00; 8705.40.00.00; 8705.90.11.00; 8705.90.90.00; 8705.90.90.00; 8706.00.10.90; 8706.00.92.90; 8707.10.00.00; 8707.90.10.00; 8707.90.90.00; 8709.19.00.00; 8711.10.00.10; 8711.10.00.90; 8711.20.00.10; 8711.20.00.90; 8711.20.00.91; 8711.20.00.99; 8711.30.00.10; 8711.30.00.90; 8711.30.00.91;

8711.30.00.99; 8711.40.00.10; 8711.40.00.90; 8711.40.00.91; 8711.40.00.99;  
8711.50.00.10; 8711.50.00.90; 8711.50.00.91; 8711.50.00.99; 8711.90.00.10;  
8711.90.00.90; 8712.00.00.00; 8714.91.00.00; 8714.21.00.00; 8714.92.90.00;  
8714.93.00.00; 8714.93.00.00; 8714.95.00.00; 8714.96.00.00; 8714.99.00.00;  
8715.00.10.00; 8715.00.90.00; 8716.10.00.00; 8716.20.00.00; 8716.31.00.00;  
87.16.39.00.00; 87.16.40.00.00; 8716.80.10.00; 8716.80.90.00 (COMEX, 2015).  
Por lo tanto, a más de 72 subpartidas y productos.

Los vehículos livianos son considerados como bienes de consumo, los vehículos pesados son bienes de capital pues activan el comercio. (Sánchez & Riofrío, 2016). Según el gerente de la AEA del 2015 mencionó que tienen salvaguardias 81 ítems para partes y repuestos entre el 5% y el 45% (Paspuel, 2015). Los filtros de aceite y de aire para motores tienen un arancel de 5%, los faros de carretera para carros y las manufacturas de plástico tienen el 45% de impuesto (Paspuel, 2015). Las furgonetas y los camiones desde las 1,5 toneladas de cargas estuvieron gravados al 45% (COMEX, 2015). Para el mismo año 2015, se efectuó la resolución 016-2015 (Anexo N 7) en la cual se implementaban cuatro impuestos más a cuatro subpartidas las cuales eran 8705.90.90.10; 8759.90.90.10, 8707.10.00.00; 8708.90.90.00 (COMEX, 2015).

Para esta área productiva, esto causó que se acreciente el gravamen mínimo al 10% para los chasis en CKD de camiones con peso vehicular entre 5 y 6,2 toneladas y para los buses híbridos importados en CKD; al 13% para la importación en CKD de buses de más de 16 personas; al 14,38% para la importación de CKD's de autos y SUV's de gasolina con cilindraje superior a 1500 cc; al 15% para los SUV's de gasolina menor o igual a 1500 cc y para CKD's de vehículos híbridos, de autos, camionetas, camiones ultralivianos con peso bruto menor o igual a 4,537 toneladas (Ministerio de Economía, Industria y Competitividad de España, 2017). De igual manera, se gravó con 5% a los motocultores, tracto-camiones, tractores oruga y otros tractores clasificados en la subpartida 8701.900000. (Ministerio de Economía, Industria y Competitividad de España, 2017).

### 1.3.3. Administración y aplicación de las medidas arancelarias

La administración de estos regímenes se da de manera principal por el Ministerio de Comercio Exterior con el Decreto Ejecutivo número 25 del 12 de junio de 2013 por el gobierno nacional y en su artículo 1 se menciona:

*“El Ministerio de Comercio Exterior será el rector de la política de comercio exterior e inversiones y, en tal virtud, el encargado de formular, planificar, dirigir, gestionar y coordinar la política de comercio exterior, la promoción comercial, la atracción de inversiones, las negociaciones comerciales bilaterales y multilaterales, la regulación de importaciones y la sustitución selectiva y estratégica de importaciones” (Centro de Comercio Internacional, 2015; Moreira y Véliz, 2015).*

El ministerio asume estas atribuciones: promover las exportaciones ecuatorianas y la inversión extranjera; diseñar estrategias para desarrollar y promover marcas locales; proponer la implementación de políticas para el acceso de exportaciones originarias del mismo territorio a otros países; implementar políticas de exportación e importación de acuerdo a las necesidades del país, entre otros (Comité de Comercio Exterior, 2013; Moreira y Véliz, 2015).

El Comité de Comercio Exterior posee como miembros delegados las siguientes instituciones que tienen las siguientes funciones (Arias, 2015; Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad):

- Ministerio de Comercio Exterior, quien lo preside: dicta la política de comercio exterior junto con el comité conformado por los otros ministerios, formula la política de comercio exterior, promueve las exportaciones e inversión.
- Ministerio de Agricultura, Ganadería, Acuacultura y Pesca: fomenta la creación de la oferta exportable a través de implementación de los planes de mejora competitiva;
- Ministerio de Industrias y Productividad [MIPRO]: registra y autoriza al operador económico que importa material CKD para realizar ensamblaje e impulsa el perfeccionamiento y desarrollo del sector productivo mediante proyectos, planes, programas para la producción de bienes y servicios con valor agregado que impulsen a la inversión e innovación y permita la entrada a mercados domésticos e internacionales;
- Ministerio de Economía y Finanzas: define de objetivos y estrategias en materia de política macroeconómica;

- Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad: plantea aspectos para creación de políticas comerciales como negociaciones comerciales para lograr acuerdos, fortalecimiento institucional para orientar a las políticas, promoción internacional mediante exportaciones de bienes y servicios en otras naciones; desarrollo de la infraestructura técnica y logística;
- Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo: administra y coordina el Sistema Nacional Descentralizado de Planificación Participativa para la planificación del desarrollo del país y promover el proceso de consolidación de la institucionalidad estatal;
- Servicio de Rentas Internas: recauda los impuestos establecidos por ley en el Ecuador;
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador: planifica y ejecuta la política aduanera del país. Luego de haber sido informado por el MIPRO de la lista de empresas registradas como ensambladoras, este tiene que controlar y remitir la información de las importaciones de CKD.

Las empresas que les afecta y actúan de forma directa con la implementación de las resoluciones son las asociaciones y gremios como Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador y Asociación Ecuatoriana Automotriz, Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana y son las que se encargan de manejar, regular y administra los acuerdos, decretos y normas legales consensuados por el gobierno (Moreira y veliz, 2015; Arias, 2015).

En conclusión de este capítulo, el sector automotriz ecuatoriano inició desde la década de los 50 y es una de las divisiones con mayor participación en la economía del país pues esta provee a la economía de empleos directos e indirectos impuestos y tiene participación en el PIB del país entre 4,52% y 4,46% del 2013 al 2015. Entre las causas para la implantación de estas medidas están el déficit de balanza comercial, el decrecimiento de los precios del petróleo y las devaluaciones de las monedas de los países vecinos. Entre los objetivos del gobierno se encuentra el impulsar la matriz productiva a través de una sustitución de importaciones por la imposición de aranceles, cupos y salvaguardias y el establecimiento de la Marca País. Existen 6 resoluciones impositivas sobre

salvaguardias y aranceles, 4 de imposición de cuotas, 6 de restricción de importación durante el periodo de estudio las cuales afectan de manera directa a estas compañías y sus productos.

## CAPÍTULO II

### EL EFECTO DE LAS MEDIDAS ARANCELARIAS EN EL SECTOR AUTOMOVILÍSTICO

En este capítulo se determinarán los efectos dados por las imposiciones de las disposiciones de tributos en el sector de manera específica, se tratan los temas de costos, precios y ventas.

#### 2.1. Los costos en el sector automotriz después de la imposición de las salvaguardias y cupos.

Esta sección tiene como fin indagar el efecto de las políticas en los costos de esta industria con el objetivo de conocer si las consecuencias de las tarifas y sobretasas fueron positivas o negativas.

De acuerdo a David Ricardo (1821), el objetivo principal de los aranceles radica en la elevación de costos y por ende de precios por prohibición de la competencia extranjera. Esto se refleja en los costos de las materias primas y CKD's importados que son utilizados para el ensamblaje de autos en el país pues, una vez impuestas las resoluciones, en especial las del 2015 que constan del establecimiento de las sobretasas, los costos de las materias primas como las partes y piezas importadas aumentaron lo que se puede recalcar en la siguiente tabla.

TABLA N 15  
COSTOS UNITARIO DE CKD'S DE IMPORTACIÓN PARA STATION WAGON EN DÓLARES DEL 2013 AL 2015

	2013	2014	2015
Batería	\$50	\$53	\$54
Faros	\$43	\$47	\$48
Disco de Frenos	\$36	\$37	\$40
Amortiguador Delantero	\$58	\$60	\$62
Bombas de aceite	\$40	\$43	\$47
Parabrisas delantero	\$102	\$109	\$112
Radiador	\$50	\$53	\$58

Fuente: Romo, 2017

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Los costos unitarios de CKD's de un station wagon que fueron importados del 2013 al 2015 aumentaron en la mayoría entre 6% al 10%. De igual manera, los costos promedios de los tipos de vehículos del periodo de estudio aumentaron con una variación entre 11% a 33% y en el segmento que tuvo mayor incremento de costos fue automóviles. En el caso de los subsegmentos también obtuvieron una variación del periodo de estudio entre 1% y 28% y los que de mayor manera salieron afectados fueron las VAN'S, las camionetas y los hatchback.

**TABLA N 16**  
**COSTOS PROMEDIOS DE SEGMENTOS DEL 2013 AL 2015 EN DÓLARES**

<b>Tipo</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Automóviles	\$11 099	\$11 903	\$14 858
Camionetas	\$19 293	\$20 070	\$17 998
SUV's	\$20 815	\$21 940	\$24 917
VAN's	\$15 338	\$15 380	\$17 566
Camiones	\$35 333	\$35 675	\$39 382
Buses	\$47 455	\$47 630	\$36 369

Fuente: AEADE, 2017

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

**TABLA N 17**  
**COSTOS PROMEDIOS POR SUBSEGMENTO DEL 2013 AL 2015 EN DÓLARES**

<b>Segmento</b>	<b>Subsegmento</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
AUTOMÓVILES	Hatchback	\$11 618	\$12 217	\$13 267
	Station Wagon	\$12 402	\$12 075	\$12 394
	Coupé	\$45 506	\$59 066	\$73 115
	Mini Bus	\$33 372	\$32 671	\$33 612
CAMIONES	Mediano	\$45 634	\$45 085	\$45 626
	Tracto	\$68 971	\$68 392	\$6 968
CAMIONETAS	CD 4X2	\$19 186	\$18 811	\$19 593
	CD 4X4	\$23 849	\$24 228	\$25 535
	CS 4X2	\$15 315	\$15 827	\$17 205
SUV	5p	\$25 963	\$27 393	\$27 423
	3p	\$13 650	\$15 096	\$15 731
VAN	Van	\$21 664	\$23 527	\$27 792

Fuente: AEADE, 2017

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Es relevante mencionar que dentro de los precios de los autos, dependiendo el precio, cantidad, marca y tamaño del vehículo, entre un 38% a 60% del precio representa sus costos y lo restante es lo que se tiene que pagar al gobierno de impuestos en consecuencia, las restricciones no solo afectan al aumentar el porcentaje de impuestos sino también, en los costos que es lo que consolida el precio total.

**TABLA N 18**  
**PORCENTAJE DE COSTOS Y PARTICIPACIÓN DE IMPUESTOS POR**  
**PRECIO DE AUTOS 2016**

<b>Precio de auto</b>	\$19 900	Entre \$30 000 y \$40 000	\$70 000
<b>Participación de impuestos</b>	41%	48%	62%
<b>Costos</b>	59%	52%	38%

Fuente: AEADE, 2017

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

## **2.2. Los precios de los automóviles, partes y autopartes del sector automotriz.**

El objetivo de este apartado es notar el efecto que tuvieron las políticas restrictivas sobre los precios de los bienes finales y productos automotrices por ende, es significativo el conocimiento de este.

Para poder entender el efecto de estos decretos en el precio, se decide realizar diferentes tipos de cálculos (Anexos 10-13). En el anexo 10 se muestra una matriz para cálculo de importaciones con aranceles y otro de aranceles y salvaguardias y como resultado se obtuvo que de importar un carro de golf con un precio de \$10 mil dólares, para lograr desaduanizar el producto, se debe pagar sin salvaguardias alrededor de \$49 mil dólares y si se incluyen estas sobretasas aumenta a \$65 mil dólares lo que significa una diferencia de \$16 mil dólares. En el anexo 11 se muestra un caso similar con un camión grúa importado en \$36 mil dólares con una diferencia de precio de \$54 mil dólares entre la importación incluida la salvaguardia y la que no la incluye.

En el Anexo 12 y 13 se encuentra el cálculo de: un vehículo importado con aranceles, un vehículo importado incluidos aranceles y salvaguardias y un

vehículo producido. Se puede reiterar que el vehículo importado con salvaguardias es el de mayor precio mientras que el de menor precio es el producido con CKD's importados por lo que existe una diferencia de alrededor de \$18 mil dólares. Con estas sobretasas se puede ver que se encarecen los precios venta al público tomando en cuenta que se pagan todos los derechos arancelarios y no arancelarios además de la utilidad y estos derechos son considerados altos al tener un 50% de participación en el precio final.

### **2.2.1. Precios de automóviles**

Según John Locke (1823), el estado al intervenir quita la libertad que tiene cada individuo la cual es el fundamento de todo el resto de pensamiento liberal pues para Smith (2007), el padre del liberalismo económico, se debería permitir la libre regulación del mercado sin políticas comerciales que lo afecten por lo que no concerniría afectar a los precios de los productos debido a que se encarecerían las mercancías. Esto también afecta a la capacidad de compra del consumidor al tener escasez del dinero.

La curva de precios promedio de los vehículos presentó la tendencia creciente entre el 2006 y el 2015 que, según empresarios automotrices, este incremento de precios se dio por los gravámenes impuestos desde el 2009 y los cupos para la importación de vehículos y CKD's (Uribe 2014). De acuerdo con la AEA, los vehículos Chevrolet incrementaron entre \$1000 y \$1500 para automóviles y \$2000 para las camionetas (Araujo, 2015). El presidente de Automotores y Anexos, Nicolás Espinosa, mencionó que las concesionarias debieron hacer esos incrementos por la reducción de volúmenes de importación en consecuencia, se aumenta el precio por cada unidad (Araujo, 2015). Los vehículos de carga, por su parte, aumentaron en sus precios entre \$ 22 000 y \$82 000 dólares (Araujo, 2015).

TABLA N 19

PRECIO PROMEDIO DE VENTA DEL 2008 AL 2015 EN DÓLARES

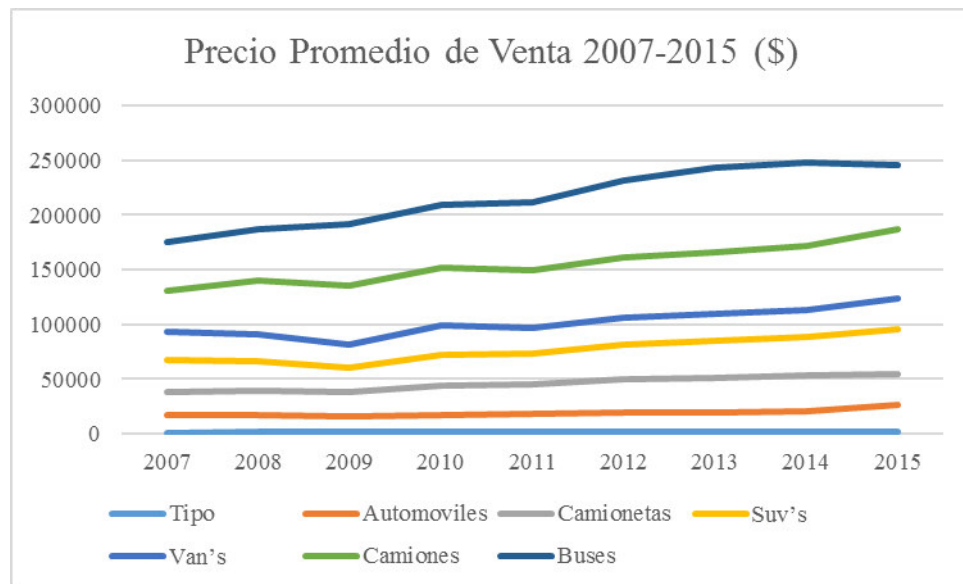
Tipo	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Automóviles	\$14908	\$13478	\$15656	\$16029	\$17298	\$17902	\$19199	\$23965
Camionetas	\$22584	\$22272	\$25924	\$27034	\$31020	\$31118	\$32371	\$29029
Suv's <sup>6</sup>	\$26352	\$22939	\$28203	\$28485	\$31437	\$33572	\$35387	\$40188
Van's	\$25095	\$20409	\$27285	\$23704	\$24894	\$24738	\$24806	\$28332
Camiones	\$49296	\$53966	\$53266	\$52827	\$54675	\$56989	\$57541	\$63519
Buses	\$46582	\$56926	\$56926	\$61056	\$70296	\$76541	\$76822	\$58660

Fuente: AEADE, 2015; Uribe, 2014

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

GRÁFICO N 5

PRECIO PROMEDIO DE VENTA DEL 2007 AL 2015 EN DÓLARES



Fuente: AEADE, 2015

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

El gráfico de tendencia muestra las curvas del segmento de acuerdo al tipo de vehículos vendidos por lo que la mayoría de estas curvas tienen una tendencia ascendente desde el 2007 y su punto máximo se encuentra en el 2015. De igual manera, la siguiente tabla se recalca que el precio promedio de ventas aumentó en especial para los automóviles, buses, camiones pesados, empero, su aumento se encuentra entre mil y tres mil dólares de manera aproximada.

<sup>6</sup> SUV'S: Automóvil todoterreno, de turismo y afines (AGN, 2015)

TABLA N 20  
 PRECIO PROMEDIO DE VENTAS DE VEHÍCULOS SEGÚN  
 SUBSEGMENTO EN DÓLARES DEL 2013 AL 2015

SEGMENTO	SUBSEGMENTO	2013	2014	2015
Automóviles	Hatchback	\$16 498	\$18 090	\$18 398
	Sedan	\$18 014	\$19 473	\$24 250
	Station Wagon	\$33 119	\$19 199	\$19 712
Bus	Bus	\$79 423	\$83 070	\$87 561
	Micro Bus	\$57 226	\$61 958	\$48 034
Camiones	Ultraliviano	\$26 485	\$27 081	\$27 054
	Liviano	\$34 969	\$35 369	\$43 942
	Mediano	\$58 134	\$58 612	\$73 335
	Pesado	\$115 693	\$105 460	\$107 370
	Tracto	\$115 254	\$122 305	\$111 017
Camionetas	CD 4X2	\$28 191	\$28 688	\$28 289
	CD 4X4	\$38 705	\$39 489	\$34 927
	CS 4X2	\$23 571	\$23 818	\$22 673
	CS 4X4	\$34 342	\$34 416	\$30 002
SUV's	4X2 5P	\$29 163	\$32 678	\$33 152
	4X4 3P	\$21 627	\$30 291	\$23 738
	4X4 5P	\$50 170	\$64 545	\$53 418
VAN	Mini Van	\$16 300	\$18 431	\$15 952
	Van	\$31 802	\$36 467	\$35 624

Fuente: AEADE, 2015

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

La diferencia de precios de los carros ensamblados e importados que se venden en el interno del territorio en comparación con los de otros países es de entre \$3 mil a \$8 mil dólares más (El Universo, 2015). Un ejemplo es el Chevrolet Sail de motor 1.4, el cual es articulado en las fronteras nacionales y fue el auto que tuvo mayores ventas en el 2013 con 11 329 unidades vendidas según la AEADE (El Universo, 2015). Este auto tiene como precio de venta de \$18 240, mientras que, en el país vecino, Colombia, este se vende a \$30 090 pesos que son \$12 400 dólares (El Universo, 2015). En el 2015, se registraron los valores de venta de automóviles en seis países de Latinoamérica que en este caso fueron el Sedan 1,4 y Sedan 1,6 y estos fueron los resultados:

TABLA N 21  
 PRECIOS DE VENTA AL PÚBLICO POR AUTOMÓVILES ECONÓMICOS

País	Precio Sedan 1,4	Precio Sedan 1,6
Colombia	\$10 283	\$16 317
<b>Ecuador</b>	<b>\$17 990</b>	<b>\$22 550</b>
Perú	\$13 990	\$15 120
Brasil	\$11 526	\$15 375
Chile	\$8 290	\$11 177
Argentina	\$11 748	\$14 139

Fuente: AEADE, 2015.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

En la tabla se puede recalcar que en el país en el que los precios de automóviles son mayores es en Ecuador en comparación con los otros países de Latinoamérica. El precio del Sedán 1.4 es de \$8 mil a \$13 mil dólares en los otros países mientras que en el país se encuentra en \$17 mil. Lo mismo sucede con el Sedán 1.6 que se tiene como valor de venta entre \$11 mil a \$16 mil dólares en otros países y los nacionales tienen como precio \$22 mil dólares.

Los Sedan, todoterreno (4x4) y camionetas aumentaron de precios hasta en un 53% desde el 2008 hasta el 2015. El modelo de Honda Civic EX T/A registró un aumento de 53% que pasó de \$29 990 en el 2009 a \$45 990 en el 2014. El modelo Spark 5P STD 1,0 Activo tuvo un aumento de precio de 37,7% pues del 2008 que costaba \$38 792 dólares al 2014 a pasó costar \$44 960 dólares (Unidad de Investigación y Datos, 2014). Los modelos de mayor precio en el 2014 correspondieron a Mercedes Benz y los de menor precio fueron el hatchback Hyundai i10 5P 1,1, el Spark 5P, y el Chery QQ311 Full airbags (Unidad de Investigación y Datos, 2014).

**TABLA N 22**  
**COMPARACIÓN DE PRECIOS POR SUBSEGMENTO DEL 2013 AL 2015**  
**EN DÓLARES**

<b>Segmento</b>	<b>Subsegmento</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Automóviles	Hatchback	\$18 738	\$19 705	\$21 399
	Sedan	\$21 886	\$24 501	\$23 863
	Station Wagon	\$20 004	\$19 475	\$19 990
	Coupé	\$73 397	\$95 268	\$117 928
Bus	Bus	\$91 647	\$103 638	\$92 509
	Mini Bus	\$53 825	\$52 695	\$54 213
Camiones	Ultraliviano	\$29 330	\$28 939	\$28 683
	Liviano	\$41 621	\$41 382	\$41 059
	Mediano	\$73 604	\$72 717	\$73 591
	Pesado	\$112 651	\$110 561	\$109 752
	Tracto	\$111 243	\$110 310	\$11 238
Camionetas	CD 4X2	\$30 945	\$30 341	\$31 602
	CD 4X4	\$38 466	\$39 077	\$41 185
	CS 4X2	\$24 702	\$25 528	\$27 750
	CS 4X4	\$31 242	\$36 652	\$36 099
SUV	5p	\$41 875	\$44 182	\$44 230
	3p	\$22 016	\$24 349	\$25 373
VAN	Mini Van	\$16 751	\$17 430	\$18 392
	Van	\$34 942	\$37 947	\$44 826

Fuente: AEADE, 2013, 2014, 2015.  
Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Para Smith (2007), los impuestos pueden afectar a los precios de productos y en especial si son bienes necesarios como son los vehículos para el comercio y transporte del país. Estas tasas elevan los precios también el precio del trabajo y, como resultado, el de otras mercancías y el costo de vida es mayor.

Según el secretario general de Asociación Nacional Automotriz de Chile, Gustavo Castellanos, dice que el promedio de precios de autos con montos bajos que se venden en ese país es de \$5 200 dólares mientras que el precio de un auto con un coste módico en Ecuador es de \$11 mil dólares en adelante (El Universo, 2015). Esto se debe a que los valores a pagar se calculan con el pago de gastos de aduana por entrada, y sin tasas debido a que este país tiene tratados de libre comercio por lo que el 93% de los vehículos importados no paga impuestos (El Universo, 2015).

### **2.2.2. Precios de partes y autopartes**

Estos decretos afectaron de manera directa al precio de las autopartes y partes importadas pues se implementó el IVA, el FODINFA, el ICE, que son parte de los derechos no arancelarios. Las piezas y partes pagan el total del arancel correspondiente al bien final lo que causa que las instituciones paguen más al no haber bienes y productos nacionales que sean utilizadas para el ensamblaje, o la fabricación (Moreira y Véliz, 2015). Como por ejemplo, al ser gravados los cabezales de los camiones con tributo de 45%, su precio pasó de \$166 000 a \$248 000 (Araujo, 2015).

De igual manera por las cuotas impuestas sobre empresas importadoras de CKD's, se disminuyeron sus importaciones y se aumentaron los precios de estos productos como por ejemplo: para Negocios Automotrices NeoHyundai S.A, pasó su cupo de \$82 millones a \$46 millones; para Automotores y Anexos S.A. su cupo de importación se comprimió de \$92 millones a \$50 millones; y el cupo de General Motors se contrajo de \$63 millones a \$27 millones de dólares (Ekos, Negocios, 2015).

Dentro de la siguiente tabla se puede analizar el aumento de precios promedio de acuerdo a las resoluciones del 2014 y 2015 aplicadas por la subpartidas afectadas de manera directa por los porcentajes entre 5% a 45%,

**TABLA N 23**  
**PRECIOS PROMEDIO DE CKD'S POR SUBPARTIDAS DEL 2013 AL 2015**

<b>Subpartida</b>	<b>Precios promedio 2013</b>	<b>Precios promedio con la resolución 051-2014</b>	<b>Precios promedio con la resolución 008-2015</b>	<b>Precios promedio con la resolución 011-2015</b>
8703	\$938,39	\$1 313,74	\$1 313,74	\$1 360,66
8704	\$883,35	\$1 236,69	\$1 236,69	\$1 280,86
8706	\$930,59	\$1 302,82	-	\$1 070,18
8711	\$841,81	\$1 094,35	-	\$1 220,62
8714	\$387,06	\$387,06	-	\$445,12

Fuente: Trademap, 2017; Zapata, 2017; Romo, 2017  
Elaborado por: Erika Heredia Acuña

En el caso de las autopartes, se puede ver que también aumentaron los precios de venta de los CKD en el periodo de estudio como fue estipulado en las resoluciones del COMEX en un 45% dependiendo el tipo de vehículo, en este caso son autopartes para el station wagon.

**TABLA N 24**  
**PRECIOS DE CKD DE STATION WAGON DEL 2013 AL 2015 EN DÓLARES**

<b>CKD</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Batería	\$89	\$125	\$129
Faros delanteros	\$74	\$103	\$107
Faro posterior	\$53	\$74	\$76
Discos de frenos	\$21	\$29	\$30
Amortiguadores, delantero	\$58	\$81	\$84
Amortiguadores, posterior	\$47	\$66	\$69
Bombas de aceite	\$95	\$132	\$137
Espejos	\$53	\$74	\$76
Parabrisas delantero	\$210	\$294	\$305
Radiador	\$105	\$147	\$152
Carburador	\$282	\$395	\$410

Fuente: Zapata, 2017; Romo, 2017  
Elaborado por: Erika Heredia Acuña

### **2.3. Las ventas del sector automotriz después de la imposición de las medidas arancelarias.**

Este subcapítulo tiene la finalidad de mostrar el efecto de las estrategias restrictivas en las ventas de esta división y su importancia radica en los resultados negativos o positivos que estos tengan para conocer si se cumple o no la hipótesis.

#### **2.3.1. Ventas de las asociaciones y gremios**

Adam Smith expuso que con el aumento de precios, se tiene también un precio elevado en el comercio de bienes extranjeros con lo que se reduce el consumo y ventas (Smith, 2007). Según el presidente de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, Diego Luna, dice que esta área perdió dinamismo y se encuentra en estancamiento de ventas desde el 2012 por la aplicación de los decretos tributarios y de cupos (Orozco, 2015; Tapia, 2015). Sí existe un crecimiento, no obstante, la tasa no se encuentra cerca de las ventas del 2011 que tenía una tasa de crecimiento de 11% anual promedio pues vendía alrededor de \$1 500 millones (Orozco, 2015; Tapia, 2015). Al imponerse los cupos a partir del 2012, recibieron como ingreso \$1 000 millones y para el 2015 fueron alrededor de \$550 millones (Orozco, 2015; Tapia, 2015). Las ventas en el 2013 se redujeron a 6,2% con 7 506 unidades menos que el 2012 (AEADE, 2015; Redacción Negocios, 2014).

Para 2014, la venta de vehículos importados y ensamblados en el país cayó a 32,4%. (Araujo, 2016). Entre enero y noviembre del 2015, 76 000 vehículos entre nacionales e importados fueron vendidos lo que representa un 30% menos que el mismo período en el 2014 (Araujo, 2015). Del 2014 que cerraron con 120 060 unidades pasaron a cerrar el 2015 con 81 143 unidades lo que son 38 917 vehículos menos (Araujo, 2016).

TABLA N 25  
 TOTAL DE VENTAS AUTOMÓVILES ECUADOR DEL 2000 AL 2015 EN UNIDADES

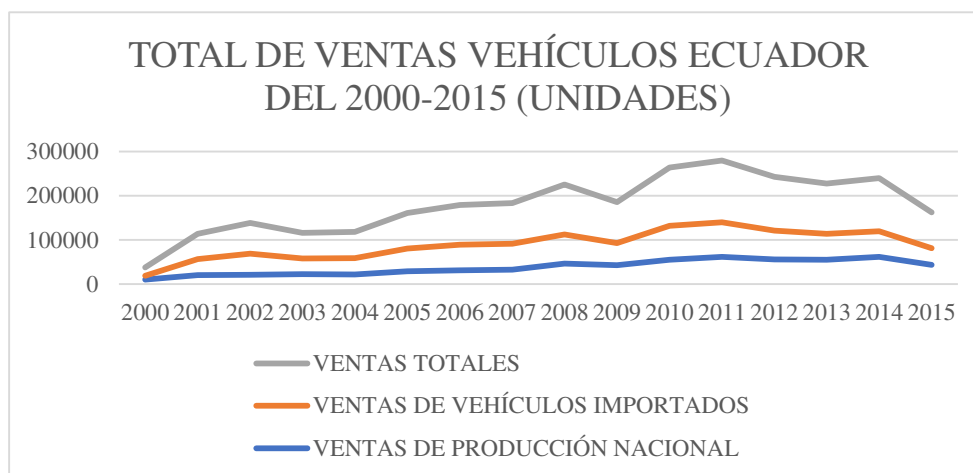
<b>Año</b>	<b>Ventas de producción nacional</b>	<b>%</b>	<b>Ventas de vehículos importados</b>	<b>%</b>	<b>Ventas totales</b>
2000	10 441	55%	8 542	45%	18 983
2001	20 316	35,67%	36 634	64,33%	56 950
2002	21 047	30,34%	48 325	69,66%	69 372
2003	22 768	39,19%	35 327	60,81%	58 095
2004	22 230	37,58%	36 921	62,42%	59 151
2005	29 528	36,72%	50 882	63,28%	80 410
2006	31 496	35,17%	58 062	64,83%	89 558
2007	32 591	35,51%	59 187	64,49%	91 778
2008	46 782	41,52%	65 902	58,48%	112 684
2009	43 077	46,44%	49 687	53,56%	92 764
2010	55 683	42,13%	76 489	57,87%	132 172
2011	62 053	44,36%	77 840	55,64%	139 893
2012	56 395	46,44%	65 051	53,56%	121 446
2013	55 509	48,77%	58 303	51,23%	113 812
2014	61 855	51,52%	58 205	48,48%	120 060
2015	43 952	54,07%	37 347	45,93%	81 309

Fuente: AEADE, 2016; CINAIE, 2015

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Del 2013 al 2014 se dio un aumento de 7 mil autos vendidos de manera aproximada, de 2014 al 2015 se disminuyó en 19 mil unidades que es un 32,28% de decrecimiento y del 2013 al 2015 existió una baja del 28,56%. El gráfico de igual manera demuestra esta reducción que se da a partir del 2011 y se encuentra en el 2015 en el punto más bajo del periodo del 2010 al 2015.

**GRÁFICO N 6**  
**TOTAL DE VENTAS VEHÍCULOS ECUADOR DEL 2000 AL 2015 EN UNIDADES**



Fuente: CINAIE, 2016.  
 Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Para la marca Nissan del 2013 al 2014 las ventas cayeron en 40% (Orozco, 2015) y existió la contracción de la demanda de vehículos por la restricción de cupos de importación en el 2014 de entre 20% y 40% en CKD y vehículos importados (Araujo, 2015). Maresa tuvo disminución en sus ventas del 35% en el 2015 en la marca Mazda y en las marcas que importa que son Fiat, Jeep, Chrysler, entre otras (Huancavilca, 2015). Las concesionarias de las marcas Kia, Hyundai tomaron la decisión de vender sus autos e importarlos con una reserva hecha con anticipación debido a la situación de decrecimiento (Huancavilca, 2015). Las ventas por segmentos de vehículos también tuvieron disminuciones del 2014 al 2015 con excepción de la venta de buses que aumentó en 260 unidades.

**TABLA N 26**  
**VENTAS DE VEHÍCULOS EN ECUADOR ENTRE ENERO Y OCTUBRE 2014 Y 2015 EN UNIDADES**

Segmentos	Ventas 2014	Ventas 2015
Automóviles	39 304	26 634
SUV	24 185	18 438
Camionetas	19 030	12 965
Camiones	9 486	7 498
Van's	4 225	4 034
Buses	1 024	1 274
Total	97 254	70 843

Fuente: AEADE, 2015; Araujo, 2015  
 Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Como se demostró en la tabla, entre enero y octubre del 2014 y el 2015 se obtuvo una reducción de ventas del 30% (Redacción, 2015).

Según la AEADE, los segmentos de autos, buses y VAN's adquirieron los niveles de ventas más bajos desde el 2011 al 2015 (Araujo, 2015; Paguay, 2016). Para el 2015, las ventas de camiones se redujeron a 55% por las sobretasas arancelarias del 45% para estos (Araujo, 2015; Paguay, 2016). De acuerdo a la asesora comercial de Autec, Patricia Arpi, que comercializa camiones DAF, indicó que el decrecimiento de las ventas de vehículos pesados fue de 80% por las salvaguardias, de 40 camiones que vendían en el 2014, para el 2015 pasaron a vender tres (Araujo, 2015). En el caso de General Motors, en el 2015, sus ventas se redujeron al 40% del nivel de todas las marcas que comercializan en especial para los camiones (Huancavilca, 2015).

**TABLA N 27**  
**VENTAS POR SEGMENTOS DE LOS AÑOS 2012, 2013, 2014, 2015 EN UNIDADES**

<b>Segmento</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Automóviles	53 526	47 102	47 851	30 344
Camionetas	23 922	22 047	23 244	15 071
SUV's	27 118	27 067	30 634	21 664
VAN's	4 463	5 159	53 55	4 404
Camiones	10 954	11 085	11 673	8 263
Buses	1 463	1 352	1 303	1 563
Total	121 446	113 812	120 060	81 309

Fuente: AEADE, 2013, 2014, 2015.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

**TABLA N 28**  
**PARTICIPACIÓN POR SEGMENTOS**

<b>Segmento</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Automóviles	41,39%	39,86%	37,32%
Camionetas	19,37%	19,36%	18,54%
SUV's	23,78%	25,52%	26,64%
VAN's	4,53%	4,46%	5,42%
Camiones	9,74%	9,72%	10,16%
Buses	1,19%	1,09%	1,92%

Fuente: AEADE, 2013, 2014, 2015.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

En comparación con el 2013, las ventas de los automóviles del 2014 tuvieron reducción del 1% con los automóviles, la de los SUV's muestra incremento de 2% y los porcentajes de los otros segmentos se mantuvieron en un

porcentaje de participación similar (AEADE, 2014). El segmento de vehículos que es demandado en el 2014 por los usuarios es primero de los automóviles con 40% de la demanda, a continuación, con SUV's con el 26%, camionetas 19%, camiones 10%, las VAN's con 4% y los buses con 1%. (AEADE, 2014). Para el cierre del 2015, la evolución de las ventas fue negativa para todas las categorías y segmentos pues para los automóviles fue del 11%, en camionetas fue de 87%, SUV's con 76% (Business Cost Management, 2015). Para el 2015, los automóviles tuvieron menor demanda con 37% y SUV's con 27%. En general, la mayoría de los segmentos aumentó en porcentaje de participación y disminuyó en el de los automóviles livianos y camionetas.

### **2.3.2. Demanda del sector automotriz**

De acuerdo a John Locke (1823), el gobierno debe propiciar felicidad y bienestar de los ciudadanos como clave para una sociedad productiva, no obstante, con las políticas del Estado, según ensambladoras y representantes de marcas de vehículos, se registró la baja en la demanda de los compradores por la perspectiva negativa de la economía (Paspuel, 2015). Para el mes de agosto del 2014, las ventas tuvieron un comportamiento similar al del año 2013, hasta septiembre en el que hubo incremento en la demanda de vehículos (Paspuel, 2015). Esta reacción en la demanda se debió a la incertidumbre generada por las órdenes gubernamentales que se anunciaron que se incrementarían los precios por lo que los consumidores se adelantaron a comprar (Paspuel, 2015).

Para el 2015, según la presidenta de la AEADE, Gloria Navas, la demanda de autos se redujo por la indecisión de compra de los clientes y por restricciones de crédito en los bancos por lo que acceder a los automóviles se complicó al tener mayores exigencias como garantías para aprobar el crédito, mayor cuota inicial y menores plazos de prestación (Paspuel, 2015). Para los compradores de camiones si quieren calificar a créditos tienen rigurosas evaluaciones al resto (Paspuel, 2015). Según el gerente de Maquinaria de la firma importadora Case, Eduardo Martínez, con las imposiciones del gobierno se dificulta la importación de los vehículos pues además no habría demanda por los precios incrementados de estos autos (Paspuel, 2015).

TABLA N 29  
PARTICIPACIÓN DE MERCADO 2013, 2014, 2015

Marca	% 2013	Unidades 2013	% 2014	Unidades 2014	% 2015	Unidades 2015
Chevrolet	44,05%	50 195	44,62%	53 574	49,52%	40 265
Kia	10,80%	12 300	10,03%	12 038	9,40%	7 647
Hyundai	8,45%	9 629	8,85%	10 623	6,98%	5 678
Mazda	5,62%	6 576	5,76%	6 916	4,49%	3 651
Toyota	5,64%	6 425	5,39%	6 476	4,49%	3 651
Nissan	5,77%	4 086	5,01%	6 019	4,67%	3 794
Hino	3,28%	3 735	3,81%	4 578	4,16%	3 385
Otras	16,08%	18 199	16,52%	19 836	16,30%	13 238
Total		113 812		120 060		81 309

Fuente: AEADE, 2013, 2014, 2015.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

TABLA N 30  
VENTA DE VEHÍCULOS SEGÚN PRINCIPALES PROVINCIAS

Provincias	2013	2014	2015
Pichincha	40,84%	41,40%	40,05%
Guayas	27,08%	26,96%	27,39%
Tungurahua	7,04%	6,86%	6,76%
Azuay	5,68%	5,93%	6,13%
Manabí	3,48%	3,40%	3,82%
Otras Provincias	15,88%	15,46%	15,85%

Fuente: AEADE, 2013, 2014, 2015.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

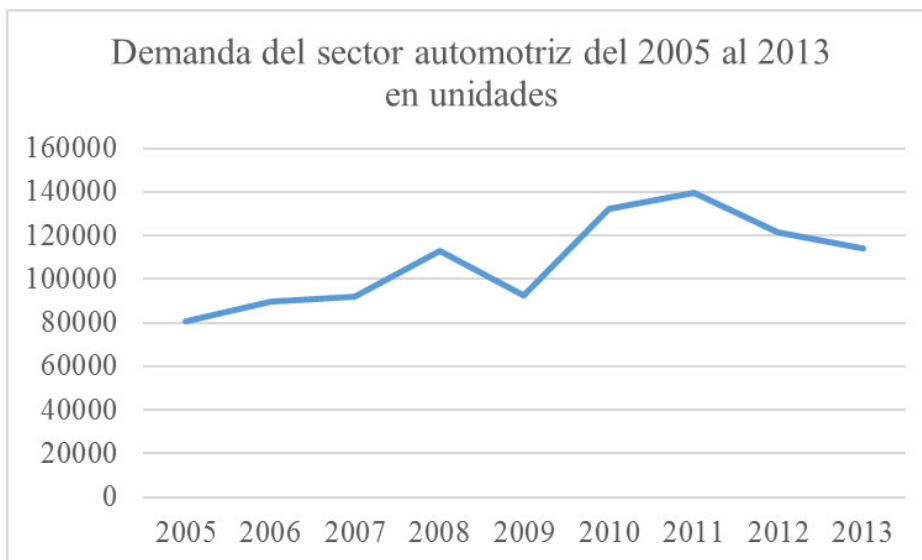
Las provincias que más demandaron durante el 2014 fueron Pichincha con 41%; Guayas con 27%; Imbabura 13%, Tungurahua 7%, Azuay con 3%, Manabí 3%. Con relación al 2013, la participación de ventas por provincias se mantuvo de manera similar (AEADE, 2014). Chevrolet fue la marca con mayores unidades vendidas durante el 2014 y tuvo 50 195 unidades que corresponde al 44,1%, a continuación, fue Kia con 12 300 unidades que representa 10,8%; Hyundai con 9 629 unidades con 8,5%; Nissan con 6576 que es 5,8% y Toyota con 6 425 unidades que es 5,6%. Las marcas que siguen con Ford, Hino, Renault, Volkswagen, Great Wall y Cherry (Redacción Negocios, 2014). El segmento de vehículos que es preferido por los demandantes ecuatorianos del 2013 al 2015 son los automóviles livianos junto con los SUV's (AGN, 2015) y se puede recalcar que la demanda se disminuyó desde el 2011.

TABLA N 31  
 DEMANDA DEL 2005 AL 2013 EN UNIDADES

Año	Demanda(Unidades)
2005	80 410
2006	89 558
2007	91 778
2008	112 684
2009	92 764
2010	132 172
2011	139 893
2012	121 446
2013	113 812

Fuente: AEADE, 2014; CINAIE, 2013; Uribe, 2014.  
 Elaborado por: Erika Heredia Acuña

GRÁFICO N 7  
 DEMANDA DEL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL 2005 AL 2013 EN UNIDADES



Fuente: AEADE, 2014; CINAIE, 2013; Uribe, 2014.  
 Elaborado por: Erika Heredia Acuña

En conclusión de este segundo capítulo, se recalcó que los costos y precios de las autopartes y los vehículos de todos los segmentos y subsegmentos aumentaron de manera continua durante el 2013 al 2015 debido a los tributos que gravan las autopartes que son parte del ensamblaje de los vehículos por lo que estas restricciones encarecen a los bienes automovilísticos. Se determinó que el Ecuador es uno de los países en que se vende con mayor precio de Latinoamérica por tener que pagar todos los impuestos arancelarios y no arancelarios establecidos por el gobierno y sus instituciones y por la falta de tratados de libre comercio con otros países pues son tiene un libre comercio. Debido al aumento de precios se decrecieron las ventas en especial del 2014 al 2015 en total del periodo

en 28,56%. Con respecto a la demanda, existió incertidumbre creada por los mandatos gubernamentales y su continuo cambio pues en el 2015 hubo tres cambios de sobretasas y por la dificultad para obtener créditos bancarios para autos.

### CAPÍTULO III

#### EL RESULTADO DE LAS POLÍTICAS RESTRICTIVAS EN LA ACTIVIDAD ECONÓMICA DE LAS EMPRESAS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

En este capítulo se analiza la incidencia de las disposiciones en la actividad económica de las empresas automovilísticas en los aspectos de importaciones, exportaciones, producción y empleo.

#### 3.1. Las importaciones y exportaciones del sector automotriz después de la imposición de las salvaguardias.

Esta parte tiene relevancia en la investigación pues tiene como intención exponer las consecuencias de los aranceles, salvaguardias y cupos dentro de las importaciones y exportaciones de la industria de automotores.

La comercialización de estos productos se da a través de redes de concesionarios, distribuidores y/o subdistribuidores en el país. Esta forma parte de las exportaciones no petroleras principales y para el 2014 según PROECUADOR (2014), los vehículos, remolques, sus partes y autopartes tuvieron el segundo lugar dentro de las 10 importaciones con mayor monto en dólares como se puede recalcar en la siguiente tabla.

TABLA N 32  
10 MAYORES IMPORTACIONES DEL 2014

Productos	Monto en millones de dólares
1. Maquinaria de informática y sus partes, piezas y accesorios.	\$625 248 780
<b>2. Vehículos automotores, remolques y semirremolques; y sus partes, piezas y accesorios.</b>	<b>\$607 455 700</b>
3. Productos laminados, estirados o doblados de hierro o acero.	\$562 481 360
4. Radiorreceptores y receptores de televisión; aparatos para la grabación o reproducción de señales sonoras.	\$453 390 750
5. Maquinaria para la minería, la explotación de canteras y la construcción, y sus partes y piezas.	\$397 136 900
6. Aparatos transmisores de televisión y radiodifusión y aparatos eléctricos para telefonía.	\$310 150 830
7. Prendas de vestir, excepto de peletería.	\$309 959 520
8. Otras máquinas para uso general y sus partes y piezas.	\$297 077 340
9. Otros productos metálicos elaborados	\$262 265 270
10. Instrumentos y aparatos de medición, verificación, análisis, navegación y para otros fines.	\$260 680 670

Fuente: El Comercio, 2015

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Esta área productiva cumple con otras de las ideas fundamentales del liberalismo el cual, propugna la organización de economías y cooperación entre países liberales en un sistema de mercados interrelacionados los cuales regulan los precios sin interposición del gobierno pues esta adquiere partes, materia prima y CKD's que no son producidos en el territorio para aumentar la fabricación de otros bienes como vehículos (Moravcsick, 2010; Berumen, 2006: 57). Para Smith (2007), si estos bienes no eran consumidos, se debían exportar para adquirir mayores beneficios al país pues este dinero obtenido por el comercio provee de oportunidades rentables para utilizar el capital acumulado no utilizado en la producción nacional.

Si una empresa comercializadora o ensambladora desea importar, necesita que el modelo del vehículo esté registrado en el SRI y por lo cual dicho modelo debe estar relacionado con el RUC de esa empresa, caso contrario no se puede desaduanizar el vehículo en la SENAE, además el comercializador debe llenar el Formulario 06 IVM A en el cual se detalla la marca, tipo de vehículos, modelo, año de producción, capacidad de carga, país de origen, clase, características específicas del vehículo, entre otras.

Al ser importación para uso personal se debe completar el Formulario 06 IVM B detallando marca, año de producción, país de origen, modelo, clase, capacidad de carga, características específicas del vehículo, partida arancelaria, el valor FOB, Flete, Seguro si tiene y el valor CIF. Para desaduanizar el vehículo se debe pagar los siguientes derechos aduaneros y derechos no aduaneros:

Valor de aduana: base imponible sobre la que se pone el arancel. Es la suma del valor de la factura en FOB + Flete que es el valor del transporte principal +el seguro el cual no es obligatorio en el Ecuador y si no se contrata es el 1% de FOB + Flete (Gordón, 2016; Pacheco, 2013, SENAE, 2015; Andrade, 2014).

Derechos Aduaneros:

- Tarifas Arancelarias: Ad Valórem: 5%, 35%, 45%
- Salvaguardia: 5%, 40% o 45%

Derechos No Aduaneros:

- FODINFA: 0,5% del valor de la factura
  - 5 o 15% Impuesto a las contribuciones especiales (ICE)
  - 12% Impuesto Al Valor Agregado (IVA)
- (Gordón, 2016; Pacheco, 2013; SENAE, 2015; Andrade, 2014)

Los decretos impositivos fueron impuestos con el fin de lograr reducir el déficit de balanza comercial y lograr sustitución de las importaciones y restringirlas para que esos productos fueran fabricados de manera local (Osorio, 2015). Según el ministro de comercio exterior, Aulestia, mencionó que (Osorio, 2015): *"El momento en que se comienza a sustituir (importaciones) se va generando un impacto directo en la balanza. Es el mejor momento para hacerlo, tenemos un país cambiado y facilidades para el productor ecuatoriano"*

Entre enero y noviembre del 2013, el déficit alcanzó \$1 352 millones de dólares lo que provocó que el gobierno establezca disposiciones estrictas para disminuir el déficit (Osorio, 2015). Del 2013 al 2014 se disminuyeron las importaciones totales de bienes representativos en \$62 millones de manera aproximada como indica la siguiente tabla.

TABLA N 33  
IMPORTACIONES TOTALES DE BIENES REPRESENTATIVOS CON  
SALVAGUARDIA EN DÓLARES

Bienes	Porcentaje	Año	
		2013	2014
Fibras Textiles Manufacturadas	5% - 25%	\$18 327 460	\$24 403 050
Productos Metálicos estructurales y sus partes	15%	\$53 358 080	\$73 076 230
Alcohol etílico aguardientes, licores y otras bebidas	25%	\$19 643 390	\$2 855 40
<b>Vehículos, automotores, remolques y semirremolques, sus partes, piezas y accesorios</b>	<b>45%</b>	<b>\$669 748 860</b>	<b>\$607 455 700</b>

Fuente: Huancavilca, 2015.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Para julio del 2015, según el Banco Central, si se compara con el mismo mes del 2014, las importaciones no petroleras mantuvieron el valor y hasta se incrementaron con 1 millón de dólares por lo que las salvaguardias no tuvieron el

efecto de contracción que esperaba el gobierno (Osorio, 2015). Para el 2015, se mantuvieron los \$20 millones de dólares por importaciones en valor FOB y las importaciones aumentaron del 2014 al 2015 en \$371,4 millones.

**TABLA N 34**  
**BALANZA COMERCIAL NO PETROLERA DEL 2013 AL 2015 EN**  
**MILLONES DE DÓLARES**

	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Exportaciones	\$10 643,5	\$12 448,6	\$11 670,3
Importaciones	\$19 956,0	\$20 088,8	\$20 460,2
Saldo de Balanza Comercial	\$-9 312,4	\$-7 640,2	\$-4 886,6

Fuente: BCE, 2016.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Las importaciones se pueden ver que aumentaron hasta el 2008 y decrecieron a partir del 2010. Lo mismo sucedió con las exportaciones las cuales aumentaron del 2009 al 2012 y desde el 2012 al 2014 tuvieron una reducción de casi \$17 mil dólares evidenciándose en la siguiente tabla.

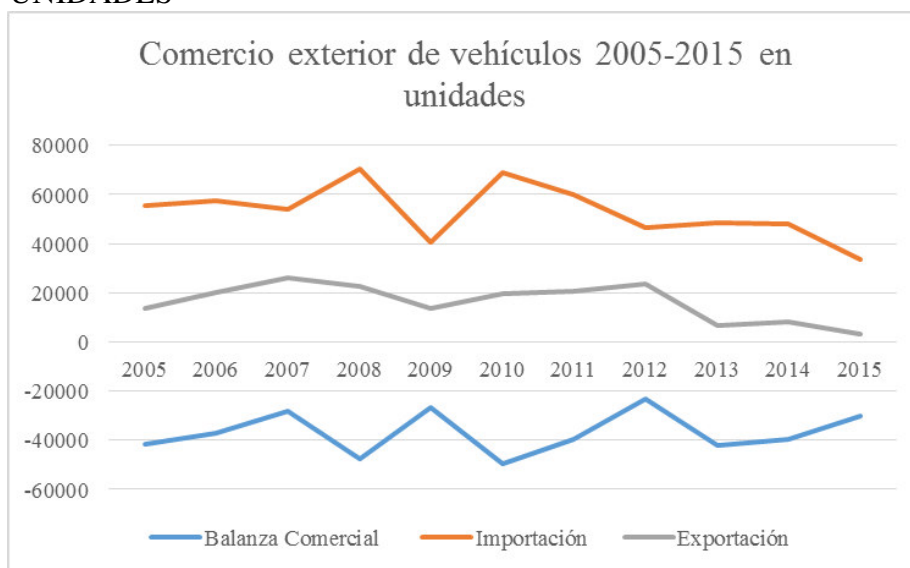
**TABLA N 35**  
**COMERCIO EXTERIOR DE VEHÍCULOS 2005-2014**

<b>Año</b>	<b>Balanza Comercial</b>	<b>Importación</b>	<b>Exportación</b>
2005	-41 829	55 310	13 481
2006	-37 193	57 476	20 283
2007	-28 188	54 104	25 916
2008	-47 548	70 322	22 774
2009	-26 765	40 649	13 884
2010	-49 358	68 874	19 516
2011	-39 376	59 826	20 450
2012	-22 979	46 365	23 386
2013	-42 170	48 684	6 514
2014	-39 551	47 919	8 368
2015	-30366	33640	3274

Fuente: CAN, 2015, AEADE, 2016.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

**GRÁFICO N 8**  
**COMERCIO EXTERIOR DE VEHÍCULOS DEL 2005 AL 2015 EN UNIDADES**



Fuente: CAN, 2015  
 Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Las importaciones se redujeron en 46,26% del 2013 al 2015 y las exportaciones disminuyeron en 54,60% en el mismo periodo. Para profundizar acerca del tema se dividió los siguientes subcapítulos en importaciones y exportaciones automotrices.

### 3.1.1. Importaciones del sector

El Consejo de Comercio Exterior al reducir los cupos de vehículos importados y de los CKD, limitaron la importación en unidades y en monto de dinero debido a que el importador no puede comercializar del exterior un mayor número anual de vehículos establecidos o cantidad de dinero específica (Araujo, 2014). De los \$553 millones que se pudo exportar en el año 2014 y del cual se utilizó 90%, en el 2015 se tuvo acceso a \$264 millones por lo que se tuvo la reducción de cupos de 55% (Carburando, 2015).

En el siguiente cuadro se indica cómo la sobretasa arancelaria afectó en las importaciones del 2013 al 2014.

TABLA N 36

SALVAGUARDIAS APLICADAS POR PARTIDAS ARANCELARIAS

Subpartida	Descripción arancelaria	Sobretasa	Importación 2013	Importación 2014
<b>Carrocerías (incluso cabinas) para vehículos automotores; remolques y semirremolques; y sus partes, piezas y accesorios</b>				
8707.10.00.00	De productos de la partida 87.03	45%	\$499 240 000	\$3 854 840
8707.90.90.00	Las demás	45%	\$7 806 640	\$2 682 790
8716.10.00.00	Remolques y semirremolques para vivienda o acampar, del tipo caravana	45%	\$48 560	\$97 180
8716.31.00.00	Cisternas	45%	\$2 317 180	\$664 660
8716.39.00.00	Los demás	45%	\$2 082 750	\$1 453 970
8716.40.00.00	Los demás remolques y semirremolques	45%	\$3 857 010	\$2 502 580
<b>Otro equipo de transporte y sus partes y piezas</b>				
8711.10.00.90	Los demás	45%	\$70 400	\$82 390
8711.20.00.10	En CKD	25%	\$58 592 210	\$63 290 740
8711.20.00.90	Los demás	45%	\$6 420 910	\$0
8711.20.00.91	Vehículo de tres ruedas	45%	\$971 610	\$0
8711.20.00.99	Los demás	45%	\$29 523 540	\$38 225 670
8711.30.00.90	Los demás	45%	\$387 330	\$0
8711.30.00.99	Los demás	45%	\$1 511 610	\$3 755 970
8711.40.00.90	Los demás	45%	\$ 2 465 700	\$0
8711.40.00.99	Los demás	45%	\$3 692 020	\$3 748 350
8711.50.00.90	Los demás	45%	\$413 790	\$0
8711.50.00.91	Vehículo de tres ruedas	45%	\$66 940	\$11 020
8711.50.00.99	Los demás	45%	\$1 974 010	\$4 325 310
8711.90.00.90	Los demás	45%	\$467 090	\$123 830
8712.00.00.00	Bicicletas y demás velocípedos	15%	\$21 152 330	\$12 202 350
8714.91.00.00	Cuadros y horquillas, y sus partes	15%	\$2 002 030	\$2 801 460
8714.92.10.00	Llantas (aros)	15%	\$830 790	\$1 516 420
8714.92.90.00	Radios	15%	\$189 420	\$307 620
8714.93.00.00	Bujes sin frenos y piñones libres	15%	\$1 067 590	\$1 126 240
8714.94.00.00	Frenos, incluidos los bujes con freno, y sus partes	15%	\$1 667 130	\$1 797 670
8714.95.00.00	Sillines (asientos)	15%	\$483 620	\$674 770
8714.96.00.00	Pedales y mecanismos de pedal, y sus partes	15%	\$1 579 930	\$1 738 450
8714.99.00.00	Los demás	15%	\$3 886 680	\$3 901 520
8716.80.10.00	Carretillas a mano	45%	\$2 272 320	\$3 101 320
8716.80.90.00	Los demás	45%	\$1 357 000	\$1 071 760
<b>Vehículos automotores, remolques y semirremolques; y sus partes, piezas y accesorios</b>				
8701.20.00.90	Los demás	45%	\$131 909 420	\$136 213 690
8702.10.10.90	Los demás	45%	\$19 501 650	\$22 371 520
8702.10.90.80	En CKD	15%	\$12 529 100	\$0
8702.10.90.90	Los demás	45%	\$70 838 580	\$38 313 560
8702.90.91.90	Los demás	45%	\$5 463 860	\$7 107 120
8702.90.99.99	Los demás	45%	\$215 370	\$0
8703.10.00.00	Vehículos concebidos para desplazarse sobre nieve; vehículos	45%	\$2 289 920	\$2 337 210

	especiales para transporte de personas en campos de golf y vehículos similares			
8703.10.09.90	Los demás	45%	\$11 786 900	\$10 610 480
8703.21.00.91	Vehículo de tres ruedas	45%	\$543 440	\$1 119 340
8704.10.00.90	Los demás	45%	\$14 768 630	\$2 817 280
8704.21.90.90	Los demás	45%	\$36 489 780	\$39 138 470
8704.22.10.90	Los demás	45%	\$16 024 380	\$26 439 360
8704.22.20.80	En CKD	15%	\$3 744 020	\$4 840 460
8704.22.20.90	Los demás	45%	\$46 521 100	\$38 641 500
8704.22.90.90	Los demás	45%	\$85 708 630	\$104 225 510
8704.23.00.90	Los demás	45%	\$98 580 380	\$88 761 340
8704.31.90.90	Los demás	45%	\$36 980	\$0
8704.32.90.90	Los demás	45%	\$419 190	\$0
8705.10.00.00	Camiones Grúa	45%	\$4 410 080	\$510 580
8705.20.00.00	Camiones automóviles para sondeo o perforación	45%	\$3 463 390	\$0
8705.30.00.00	Camiones de bomberos	45%	\$2 205 720	\$1 549 230
8705.40.00.00	Camiones Hormigonera	45%	\$15 489 240	\$10 428 770
8705.90.11.00	Coches barredera	45%	\$974 540	\$831 960
8705.90.90.00	Los demás	45%	\$11 815 110	\$4 977 210
8706.00.10.80	En CKD	15%	\$5 115 020	\$13 248 810
8706.00.21.80	En CKD	15%	\$5 880 630	\$7 534 300
8706.00.92.90	Los demás	5%	\$62 930 870	\$44 408 430

Fuentes: Resolución 11, Enríquez, BCE, 2015

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Con referencia a los productos y bienes se indica que, en la mayoría de los casos, los cuales fueron 29, hubo una disminución de las importaciones de estos productos y en cambio existieron 21 casos en los que se aumentaron estas compras al exterior.

**TABLA N 37**  
**IMPORTACIONES POR CANTIDAD EN TONELADAS DEL 2013 AL 2015**

<b>Código</b>	<b>Descripción del producto</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
'8703	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas, incl. los del tipo familiar "break" o "station wagon" y los de carreras (exc. vehículos automóviles para transporte de >= 10 personas de la partida 8702)	83598	82169	57953
'8708	Partes y accesorios de tractores, vehículos automóviles para transporte de >= 10 personas, automóviles de turismo, vehículos automóviles para transporte de mercancías o para usos especiales de las partidas 8701 a 8705, n.c.o.p.	37126	39704	36122
'8704	Vehículos automóviles para transporte de mercancías, incl. los chasis con motor y las cabinas	63940	67211	44921
'8702	Vehículos automóviles para transporte de >= 10 personas, incl. el conductor	12385	8176	7908
'8711	Motocicletas, incl. los ciclomotores, y velocípedos equipados con motor auxiliar, incl. con sidecar o sin él; sidecares	12658	15813	9327
'8706	Chasis de tractores, vehículos automóviles para transporte de >= 10 personas, automóviles de turismo y vehículos automóviles para transporte de mercancías o para usos especiales de las partidas 8701 a 8705, equipados con su motor (exc. los dotados de motor y cabina)	7944	7215	7099
'8714	Partes y accesorios de motocicletas y bicicletas, así como de sillones de ruedas y demás vehículos para inválidos, n.c.o.p.	5032	6248	6540
'8701	Tractores o "automotores" (exc. carretillas tractor de la partida 8709)	20875	19242	10935
'8716	Remolques y semirremolques para cualquier vehículo, y los demás vehículos no automóviles, así como sus partes, n.c.o.p. (exc. los vehículos sobre camiles "rieles")	6834	5577	3905
'8712	Bicicletas y demás velocípedos, incl. los triciclos de reparto, sin motor	5282	3458	2975
'8707	Carrocerías, incl. las cabinas, de tractores, vehículos automóviles para transporte de >= 10 personas, automóviles de turismo, vehículos automóviles para transporte de mercancías o para usos especiales de las partidas 8701 a 8705	1370	1114	1696
'8715	Coches, sillas y vehículos simil. para transporte de niños, y sus partes, n.c.o.p.	1500	1779	1292
'8705	Vehículos automóviles para usos especiales (exc. los concebidos principalmente para transporte de personas o mercancías), como, p.ej., coches para reparaciones "auxilio mecánico", camiones grúa, camiones de bomberos, camiones hormigonera, coches barredera, coches esparcidores, coches taller, coches radiológicos	2989	1470	1180
'8713	Sillones de ruedas y demás vehículos para inválidos, incl. con motor u otro mecanismo de propulsión (exc. automóviles y ciclos con mecanismos especiales)	239	290	244
'8709	Carretillas automóvil sin dispositivo de elevación de los tipos utilizados en fábricas, almacenes, puertos o aeropuertos, para transporte de mercancías a corta distancia; carretillas tractor de los tipos utilizados en las estaciones ferroviarias; sus partes, n.c.o.p.	170	126	58

Fuente: Trademap, 2017

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Las importaciones del 2013 superaron las cifras de años anteriores lo que llegó a alcanzar \$25 826 698 millones de dólares y para el siguiente año, aumentaron a \$26 433 182 millones que es 2,3% más del 2013 al 2014 (Fonseca, 2015). La importación de vehículos armados o CBU en el 2013 fue de 62 595 unidades lo que equivale al 6% de reducción en comparación con las 66 652 unidades importadas en el 2012 (AGN, 2015). En el 2014, la importación de CBU's se redujeron a 57 093 unidades lo que representa 9% de reducción en comparación con el año anterior (AGN, 2015). Las importaciones de CKD también se redujeron del 2013 al 2014 en 200 unidades de forma aproximada.

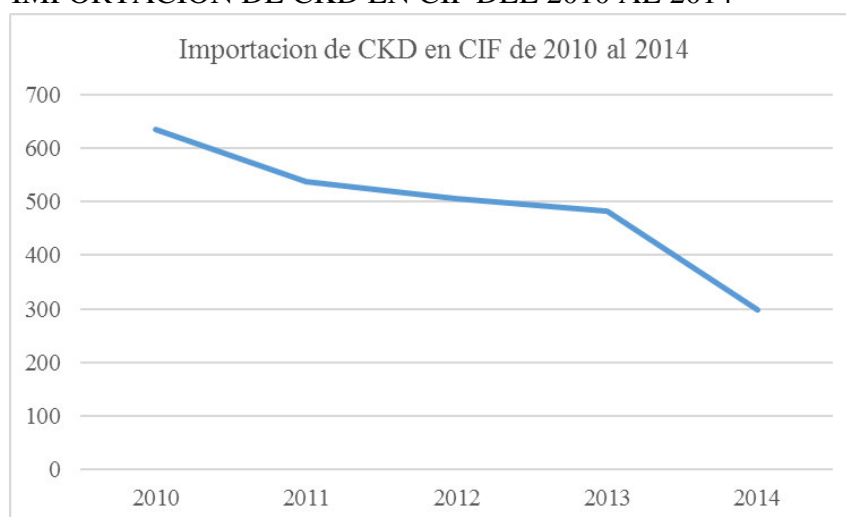
**TABLA N 38**  
**IMPORTACIONES DE CKD EN CIF <sup>7</sup>2010-2014**

<b>Año</b>	<b>CIF</b>
2010	\$635
2011	\$538
2012	\$506
2013	\$483
2014	\$298

Fuente: CINAЕ, 2014.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

**GRÁFICO N 9**  
**IMPORTACIÓN DE CKD EN CIF DEL 2010 AL 2014**



Fuente: CINAЕ, 2014.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

<sup>7</sup> CIF: incoterm que significa costo, seguro, y flete en la que se toma en cuenta el costo de la factura, el seguro y el pago del transporte hasta el puerto del destino. El riesgo se transmite al comprador cuando la mercancía está a borde del buque (PROECUADOR, s/f).

Según la AEA, en el 2014, se importaron 12 800 unidades que equivale a \$755 millones de dólares (AEADE, 2014). En el mismo año, existieron \$281,1 millones en importaciones que eran 48 tipos de piezas de repuestos para vehículos como parachoques, ejes, embragues, discos, silenciadores, vidrios, tubos, sistemas neumáticos hidráulicos, mecánicos (Paspuel, 2015). De igual manera, el país importó 505 toneladas en frenos y sus partes para autos por un valor de 1,7 millones, que significó 5,6% más que el 2013 (Paspuel, 2015). Esto se debe a la carencia de repuestos originales por lo que se debió cubrir con productos de origen chino que no cumplen con los estándares de calidad necesarios para los comercializadores (Paspuel 2015).

Las importaciones totales desde marzo hasta junio del 2015 se redujeron en \$870 millones y a las 2800 partidas que se les aplicó los aranceles, descendieron al 22% en comparación con el mismo periodo del año anterior (Osorio, 2015). En ese mismo año, los vehículos que se importaron fueron: 20 461 automóviles, 422 automóviles híbridos, 76 vehículos especiales, 6 332 camiones, 516 buses, 2 307 camionetas, 1 534 furgonetas, 1 983 camperos, 678 tractocamiones, 458 chasis de bus (Sánchez & Riofrío, 2016). Con la restricción de importaciones mediante cupos para importación en el 2015 se pretendió que las siguientes empresas importen la siguiente cantidad:

**TABLA N 39**  
**CUPOS EN MONTO Y EN UNIDADES POR CONSIGNATARIO**

<b>Consignatario</b>	<b>Monto en dólares</b>	<b>Unidades</b>
Automotores y Anexos	\$50,6 millones	4 367 vehículos
Negocios Automotrices	\$46,8 millones	5 014 unidades
General Motors del Ecuador	\$27,6 millones	2 875 vehículos
Toyota del Ecuador	\$26,7 millones	1.845 unidades
Quito Motors S.A	\$25 millones	1 361 unidades

Fuente: CINA E, 2015; Sánchez & Riofrío, 2016

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Por la reducción de los cupos, hay importadores que tuvieron disminuciones en estos al 95% como el caso de la empresa Econocorp S.A. cuyo cupo se redujo de 22 unidades a 1 (Redacción Negocios, 2015). El presidente de la Asociación de Ensambladoras de Motos, Oswaldo Landázuri, mencionó que entre enero y agosto del 2015 las importaciones de partes y piezas descendieron al 32,9% y las motos importadas disminuyeron en 29,6% respecto al mismo

periodo del 2014 en consecuencia de la aplicación de la tasa del 25% (Maldonado, 2015).

Según la AEADE (2013; 2014; 2015), los 5 principales proveedores de vehículos importados del 2013 al 2015 para el país son Corea con porcentaje del 23%-25%, Japón con 12%-17%, China 12%-13%, México con 9%-12% y Colombia 9%-11%.

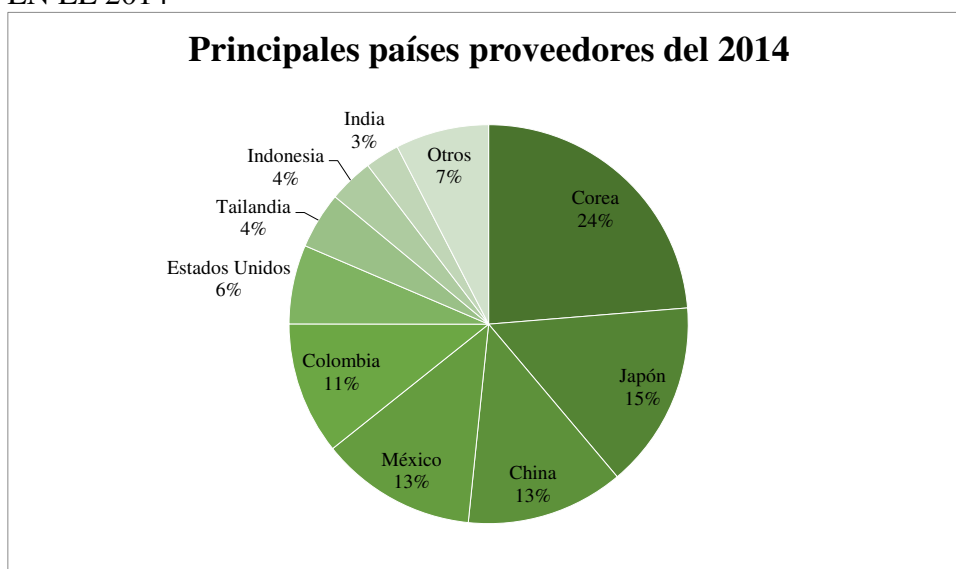
**TABLA N 40**  
**PRINCIPALES PROVEEDORES DE VEHÍCULOS AL ECUADOR 2013-2015**

<b>País</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
Corea	24,72%	23,70%	25,7%
Japón	12,57%	15,16%	17,8%
China	13,71%	12,77%	12,1%
México	12,39%	12,65%	9,7%
Colombia	9,13%	10,74%	11%
Estados Unidos	7%	6,41%	4,5%
Tailandia	6,95%	4,60%	5,4%
Indonesia	-	3,62%	2%
India	4,07%	2,78%	-
Otros	5,93%	7,57%	11,9%

Fuente: AEADE, 2013, 2014, 2015

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

**GRÁFICO N 10**  
**PRINCIPALES PAÍSES PROVEEDORES DE VEHÍCULOS AL ECUADOR EN EL 2014**



Fuente: AEADE, 2014.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

El total importado en carrocerías y cabina para vehículos, remolques y semirremolques y sus partes, piezas y accesorios para el 2013 fueron \$16 621 520 y para el 2014 de \$11 256 610 dólares (Enríquez, 2015). El total importado en otro equipo de transporte, y sus partes y piezas para el 2013 fue de \$143 046 000 y del 2014 \$143 803 410 (Enríquez, 2015). El total importado en vehículos, remolques y semirremolques; y sus partes, piezas y accesorios para el 2013 fueron \$669 748 860 y para el 2014 fue de \$607 455 700 (Enríquez, 2015). Según la AEADE, desde el 2012 decrecieron las importaciones de autos al igual que el total de ventas. Este aumentó en 2014 y al igual que el 2012 al 2013 disminuyó. Esto se puede recalcar en los siguientes gráficos y tablas.

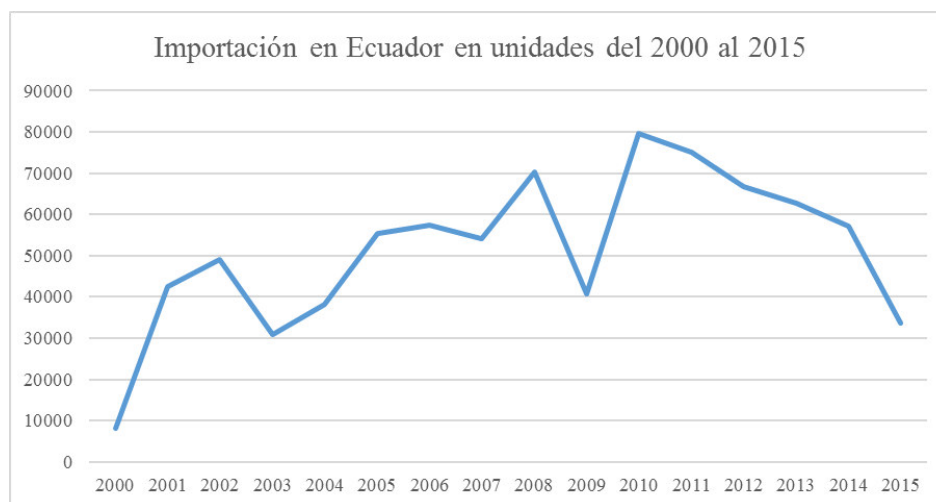
**TABLA N 41**  
**VENTA DE VEHÍCULOS IMPORTADOS EN ECUADOR EN UNIDADES/  
 PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN 2000-2015**

<b>Año</b>	<b>Importación</b>	<b>Venta de Vehículos Importados</b>	<b>%</b>	<b>Total ventas</b>
2000	8 019	8 542	45%	18 983
2001	42 394	36 634	64,33%	56 950
2002	49 093	48 325	69,66%	69 372
2003	30 956	35 327	60,81%	58 095
2004	38 248	36 921	62,42%	59 151
2005	55 310	50 882	63,28%	80 410
2006	57 476	58 062	64,83%	89 558
2007	54 104	59 187	64,49%	91 778
2008	70 322	65 902	58,48%	112 684
2009	40 649	49 687	53,56%	92 764
2010	79 685	76 489	57,87%	132 172
2011	75 101	77 840	55,64%	139 893
2012	66 652	65 051	53,56%	121 446
2013	62 595	58 303	51,23%	113 812
2014	57 093	58 205	48,48%	120 060
2015	33 640	37 347	45,93%	81 309

Fuente: AEADE, 2015.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

**GRÁFICO N 11**  
**IMPORTACIÓN EN ECUADOR EN UNIDADES DEL 2000 AL 2015**

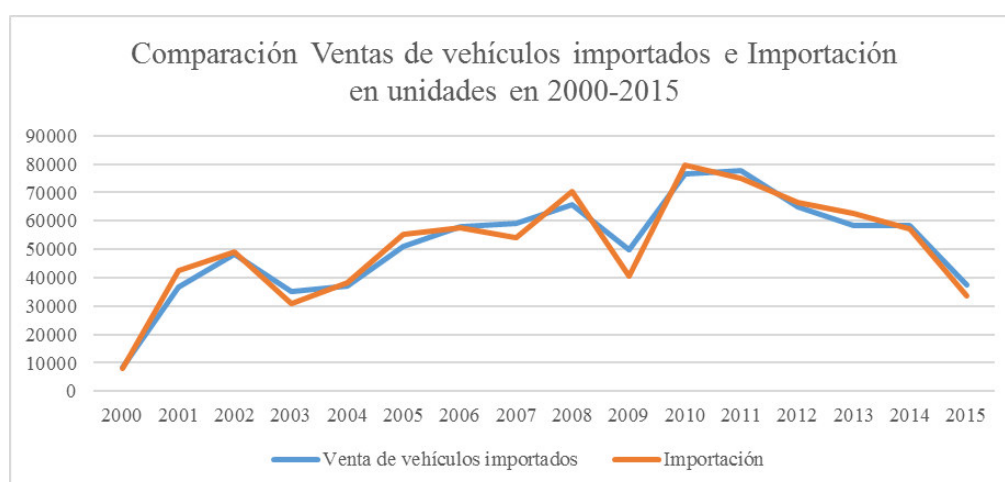


Fuente:

AEADE, 2015

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

**GRÁFICO N 12**  
**COMPARACIÓN VENTAS DE VEHÍCULOS IMPORTADOS E IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS EN UNIDADES DEL 2000 AL 2015**



Fuente: CINAIE, 2015.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

La importación por segmentos en automóviles disminuyó desde el 2010 hasta el 2015. Lo mismo sucedió con el total de importaciones anuales. En los casos de las camionetas, SUV's, buses y camiones decrecieron desde el 2013 al 2015.

TABLA N 42  
 IMPORTACIÓN ANUAL DE VEHÍCULOS POR SEGMENTO EN  
 UNIDADES DEL 2010 AL 2015

Año	Automóviles	Camionetas	SUV's	VAN's	Buses	Camiones	Total
2010	38 418	13 964	15 807	2 938	1 168	7 390	79 685
2011	32 090	9 782	15 088	5 264	1 729	11 148	75 101
2012	27 545	10 064	12 908	2 692	1 513	11 930	66 652
2013	20 099	6 292	14 945	5 082	1 896	14 281	63 595
2014	18 820	5 292	14 530	5 367	469	12 615	57 093
2015	10 846	2 948	8 107	2 672	351	8 716	33 640

Fuente: AEADE, 2015.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

### 3.1.2. Exportaciones del sector.

Según el presidente de la Federación de Cámaras de Comercio, Blasco Peñaherrera, con la restricción de las importaciones, el país se aísla y lo que genera es falta de competitividad en comparación con los países vecinos. (Reuters, 2014). Los principales destinos de las exportaciones de Ecuador son Estados Unidos, México, Panamá, República Dominicana, Haití, Venezuela, Colombia, Perú, Chile y Bolivia (Orozco, 2015). Para el 2013, las exportaciones a Colombia disminuyeron en 57% en volumen exportado en comparación con el 2012 por la suscripción de Tratado de Libre Comercio con México y Corea. La venta de vehículos ecuatorianos a Venezuela decrecieron en 87% comparados con el 2012 (AGN, 2015).

La exportación de vehículos entre enero y septiembre del 2014 se estableció en 6 212 unidades lo que quiere decir que ascendió 2% más que el periodo del 2013 (Uribe, 2015). El vehículo de mayor exportación en el 2014 fue el automóvil con 4 210 unidades, después vienen las camionetas con 1802 y por ultimo furgonetas con 200. El destino de exportación fue Colombia y Venezuela (Uribe, 2015). Se pueden recalcar que los automóviles, camionetas, SUV's y VAN's fueron exportadas. En lo que respecta a los autos se redujeron del 2014 al 2015 lo mismo sucedió con las camionetas. Las ensambladoras que aportaron de mayor manera con automóviles articulados del 2013 al 2015 fueron Aymesa y Ómnibus BB. Estas exportaciones fueron dirigidas a Colombia con automóviles, camionetas, SUV's y VAN's. Esto se puede recalcar en las siguientes tablas.

TABLA N 43  
EXPORTACIONES POR ENSAMBLADORA Y SEGMENTO 2013, 2014,  
2015

Ensambladora	Automóviles			Camionetas			SUV's			VANS			Camiones			Total		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Omnibus BB	-	-	-	1179	2368	2144	327	-	-	-	-	-	-	-	-	1506	2 368	2144
Aymesa	1752	3720	1130	-	-	-	2127	2080	-	169	200	-	-	-	-	4048	6000	1130
Maresa	-	-	-	960	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	960	-	-
<b>Total</b>	<b>1752</b>	<b>3720</b>	<b>1130</b>	<b>2139</b>	<b>2368</b>	<b>2144</b>	<b>2545</b>	<b>2080</b>	<b>-</b>	<b>169</b>	<b>200</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>7211</b>	<b>8 368</b>	<b>3274</b>

Fuente: AEADE, 2013, 2014, 2015

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

TABLA N 44  
EXPORTACIONES ANUALES POR DESTINO Y SEGMENTO 2013,  
2014,2015

Ensambladora	Automóviles			Camionetas			SUV			VANS			Camiones			Total		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
Colombia	3881	3720	-	1179	2368	-	327	2080	-	169	200	-	-	-	-	5556	8368	-
Venezuela	-	-	-	960	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	1657	-	-
Rep. Dominicana	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
<b>Total</b>	<b>3881</b>	<b>3720</b>	<b>-</b>	<b>2139</b>	<b>2368</b>	<b>-</b>	<b>327</b>	<b>2089</b>	<b>-</b>	<b>169</b>	<b>200</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>-</b>	<b>7213</b>	<b>8368</b>	<b>3274</b>

Fuente: AEADE, 2014

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Las ensambladoras nacionales ómnibus BB, Aymesa y Maresa exportaron en 2013 en total 7 213 vehículos lo que significó la reducción del 71% en comparación con las 24 815 unidades exportadas en 2012 (AEADE, 2014). Para el 2014, Aymesa y ómnibus BB exportaron 8 368 unidades y todas estas tuvieron como destino a Colombia (AGN, 2015).

Con respecto a las unidades de autos exportadas, se redujeron del 2012 al 2015 de 24 mil a 3 mil unidades mientras que la producción también se redujo de 81 mil a 50 mil. En millones de dólares se redujo de \$573 millones a \$150 millones de dólares del 2012 al 2015.

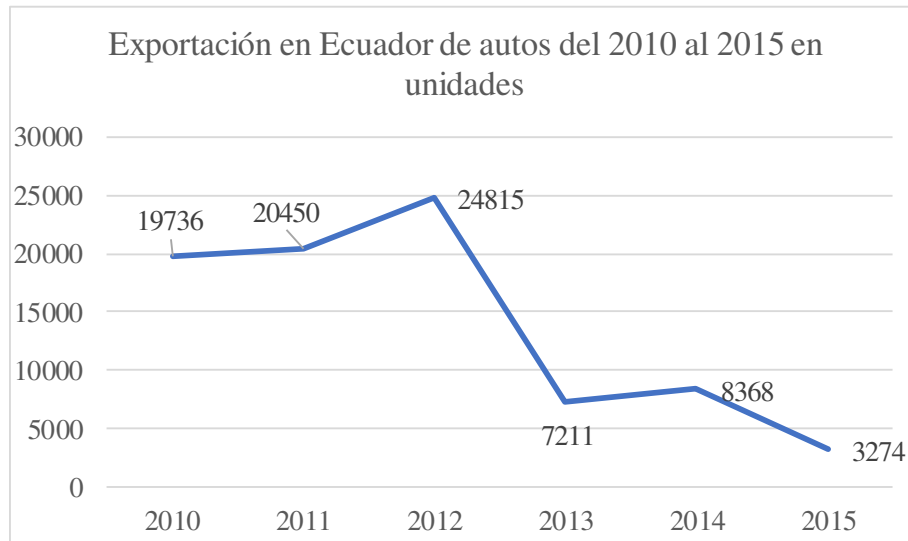
**TABLA N 45**  
**PRODUCCIÓN NACIONAL Y EXPORTACIONES DE AUTOS EN**  
**ECUADOR DEL 2000 AL 2015 EN UNIDADES**

<b>Año</b>	<b>Producción Nacional</b>	<b>Exportación</b>
2000	13 076	5 012
2001	28 335	7 493
2002	27 931	5 077
2003	31 201	8 574
2004	31 085	9 308
2005	43 393	13 481
2006	51 753	20 283
2007	59 290	25 916
2008	71 210	22 774
2009	55 561	13 844
2010	76 252	19 736
2011	75 743	20 450
2012	81 398	24 815
2013	66 844	7 211
2014	63 872	8 368
2015	50 732	3 274

Fuente: CINAIE, 2015,2016.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

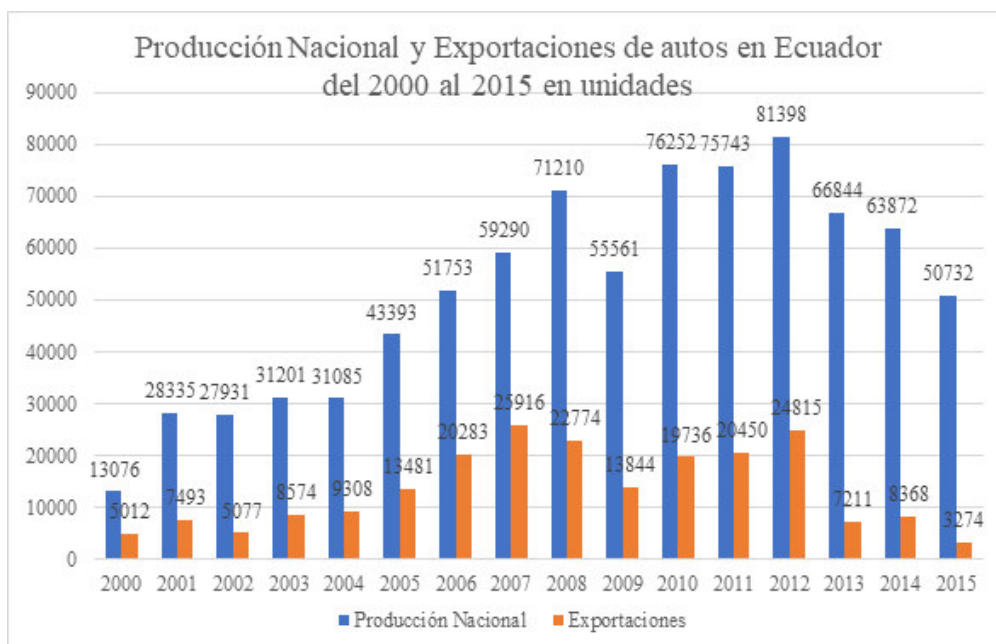
**GRÁFICO N 13**  
**EXPORTACIONES EN ECUADOR DE AUTOS DEL 2010 AL 2015 EN**  
**UNIDADES**



Fuente: CINAIE, 2015,2016.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

**GRÁFICO N 14**  
**PRODUCCIÓN NACIONAL Y EXPORTACIONES DE AUTOS EN**  
**ECUADOR DEL 2000 AL 2015 EN UNIDADES**



Fuente: CINAЕ, 2015; AEADE, 2015.  
 Elaborado por: Erika Heredia Acuña

**TABLA N 46**  
**EXPORTACIONES ECUATORIANAS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ EN**  
**MILLONES DE DÓLARES**

Año	Exportaciones
2011	\$463 608
2012	\$573 293
2013	\$219 256
2014	\$186 256
2015	\$150 191

Fuente: BCE, 2016; PROECUADOR, 2016  
 Elaborado por: Erika Heredia Acuña

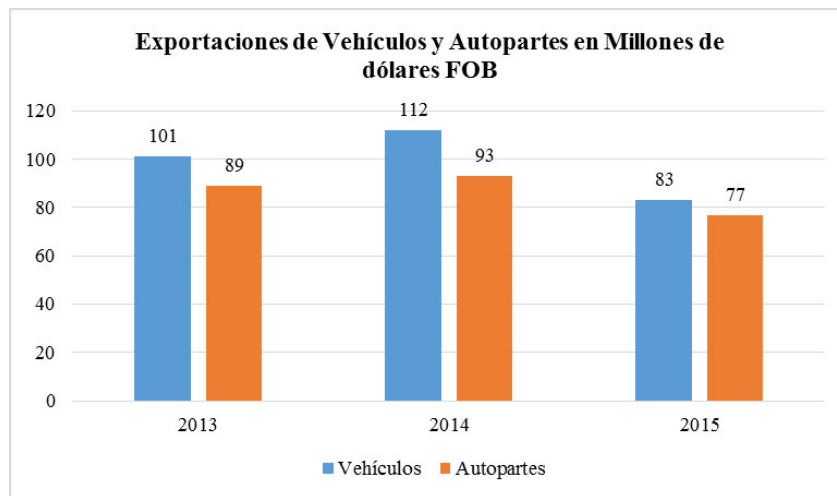
En lo que respecta a las exportaciones de vehículos y partes aumentaron del 2013 al 2014 de 11 millones y 4 millones de dólares FOB y se redujeron del 2014 al 2015 en 19 millones y 16 millones de dólares FOB.

**TABLA N 47**  
**EXPORTACIONES DE VEHÍCULOS Y AUTOPARTES EN MILLONES DE**  
**DÓLARES FOB DEL 2013 AL 2015**

	2013	2014	2015
Vehículos	\$101	\$112	\$83
Autopartes	\$89	\$93	\$77
Total	\$190	\$205	\$160

Fuente: CINAЕ, 2016.  
 Elaborado por: Erika Heredia Acuña

**GRÁFICO N 15**  
**EXPORTACIONES DE VEHÍCULOS Y AUTOPARTES EN MILLONES DE**  
**DÓLARES FOB DEL 2013 AL 2015**



Fuente: CINAIE, 2016.  
Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Como se demuestra en la tabla N 42, los principales productos exportados registran disminuciones en 7 subpartidas del 2013 al 2015.

TABLA N 48  
EXPORTACIONES DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

<b>Principales exportaciones del sector automotriz al mundo en Miles de Dólares</b>				
<b>Subpartida</b>	<b>Descripción</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
8507.10.00.00	Acumuladores eléctricos, incluidos de plomo, de los tipos utilizados para arranque de motores de embolo (pistón).	\$15 800	\$15 594	\$13 608
8704.21.10.99	Los demás vehículos automóviles a Diesel para el transporte de mercancías de peso máximo a 4,54T	\$23 499	\$53 045	\$48 485
8703.23.90.90	Los demás vehículos con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa de cilindrada superior a 1 500 cm <sup>3</sup> pero inferior o igual a 3000 cm <sup>3</sup> ; los demás.	\$47 771	\$35 546	\$23 894
8703.22.90.90	Los demás vehículos de cilindrada entre 1000 cm <sup>3</sup> y 1 500 cm <sup>3</sup> , no contempladas en otra parte.	\$10 729	\$23 429	\$10 220
8705.90.90.90	Los demás vehículos automóviles para usos especiales NCOP.	\$7	-	\$4 024
8708.99.21.00	Las demás partes y partes y accesorios de transmisiones cardánicas	\$0,4	\$1 770	\$1 314
8708.99.40.00	Trenes de rodamiento de oruga y sus partes	\$0,4	\$207	\$777
4011.20.10.00	Neumáticos (llantas) radiales para autobuses o camiones	\$22 513	\$18 220	\$20 880
4011.10.10.00	Neumáticos (llantas) radiales para automóviles de turismo	\$35 653	\$28 446	\$19 164
4011.20.90.00	Los demás neumáticos utilizados en buses o camiones	\$7 401	\$2 436	\$4 279
Otros productos		\$55 880	\$7 868	\$3 546

Fuente: BCE, 2016; PROECUADOR, 2016; AEADE, 2016  
Elaborado por: Erika Heredia Acuña

**TABLA N 49**  
**EXPORTACIONES EN CANTIDAD POR TONELADAS DEL 2013 AL 2015**

<b>Código</b>	<b>Descripción del producto</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>	<b>2015</b>
'8704	Vehículos automóviles para transporte de mercancías, incl. los chasis con motor y las cabinas	9 635	4 405	4 008
'8708	Partes y accesorios de tractores, vehículos automóviles para transporte de >= 10 personas, ...	233	401	458
'8705	Vehículos automóviles para usos especiales (exc. los concebidos principalmente para transporte ...)	157	-	74
'8701	Tractores o "automotores" (exc. carretillas tractor de la partida 8709)	272	17	328
'8703	Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte ...	5 620	5 353	3 120
'8716	Remolques y semirremolques para cualquier vehículo, y los demás vehículos no automóviles, así ...	19	15	5
'8707	Carrocerías, incl. las cabinas, de tractores, vehículos automóviles para transporte de >= 10 ...	1	2	7
'8702	Vehículos automóviles para transporte de >= 10 personas, incl. el conductor	376	431	-
'8706	Chasis de tractores, vehículos automóviles para transporte de >= 10 personas, automóviles de ...	14	29	-

Fuente: Trademap, 2017  
 Realizado por: Heredia, 2017

Como dice Smith (2007), los aranceles a pesar de que tengan como finalidad fomentar la exportación y desalentar la importación, estos tienen resultados contrarios pues amedrantan la exportación y animan a importar materias primas para que las empresas nacionales puedan fabricar productos baratos e impedir así importaciones de mayor cantidad. Por su parte, Ricardo (1821) indica que estas restricciones son perturbaciones del comercio que producen la necesidad de importar o exportar capital para que los precios puedan ser equilibrados mediante oferta y demanda. Inclusive dice que si no existen bienes producidos en el territorio nacional, se debe importar en especial si son bienes necesarios como materias primas

### **3.2. La producción de las empresas del sector automotriz**

Este subcapítulo es de relevancia al tener como finalidad conocer el resultado de las medidas en la producción pues esta es la parte fundamental al demostrarse cómo se desarrolla la industria y cómo el país se beneficia a través de este.

Los vehículos de producción nacional se ensamblan dentro del territorio sin embargo, sus partes y piezas, la mayoría son importadas y con las restricciones, afectaron al segmento manufacturero de automotores de forma directa (Business Cost Management, 2015). En el país se producen ejes, amortiguadores y otras piezas lo que permite ofrecer a la demanda variedad de productos lo que genera que haya competencia entre las marcas locales fabricación y marcas importadas (Orozco, 2015). Hasta el 2015, se firmaron 84 convenios con 400 empresas de manera aproximada para suplir las demandas de importación (Moreira y Véliz, 2015). El presidente de la Federación de Cámaras de Comercio, Blasco Peñaherrera mencionó acerca de esto: "*El sector productivo ecuatoriano ha seguido importando productos porque no ha podido reaccionar a estas políticas que han sido contradictorias*" (Reuters, 2014). Por su parte, el gerente de la AEA, Manuel Murtinho, indicó:

*"Si bien el Gobierno busca incrementar la producción nacional, al imponer una salvaguardia del 45% a los camiones, es previsible que tal política abone a un resultado contrario, porque estos vehículos constituyen una parte importante dentro de los bienes de capital"*

Según el presidente de la CINAE, David Molina, mencionó que la capacidad de producción nacional es de 120 000 vehículos que es dividido entre las cuatro ensambladoras del país que son Aymesa, Maresa, Ómnibus BB y Ciauto (Redacción Negocios, 2016). La segunda tuvo que parar de producir desde diciembre del 2014 por esperar a otros proyectos de ensambladura (Redacción Negocios, 2016). Para el año 2015, este mercado operó en una tercera parte de su capacidad total lo que provocó encarecimiento de la cadena productiva como áreas metalmecánicas, de vidrios, electrónica, y otras (Redacción Negocios, 2016). La elaboración local de manera principal de vehículos livianos estuvo conformada en el 2014 por General Motors Ómnibus BB con 74%, Maresa con 10%, Aymesa con 16% y Ciauto. La producción por estas compañías abasteció al 52% de la demanda local mientras que en el 2013 satisficieron al 49% del consumo (Uribe, 2014). En el 2015 existió un cambio mínimo en los porcentajes:

**TABLA N 50**  
**PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS POR ENSAMBLADORA EN**  
**PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN 2015**

<b>Ensambladora</b>	<b>Porcentaje de participación</b>
Ómnibus BB	72,1%
Aymesa	13,1%
Maresa	11,2%
Ciauto	3,6%

Fuente: AEADE, 2015.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Los automóviles son los que de mayor manera se producen hasta el 2015 y después se encuentran las camionetas y los SUV's y por ultimo las VAN's.

**TABLA N 51**  
**PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS POR SEGMENTO EN PORCENTAJE DE**  
**PARTICIPACIÓN 2015**

<b>Segmento</b>	<b>Porcentaje de participación</b>
Automóviles	66,6%
Camionetas	30,7%
SUV's	2,7%

Fuente: AEADE, 2015.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

La ensambladora Ómnibus y Aymesa son las que produjeron mayores cantidades de autos. En el caso de camionetas los que más ensamblaron fueron Ómnibus BB, Maresa y Ciauto. En los SUV's fueron Ómnibus BB, Maresa y Ciauto y por último las VAN's, Aymesa fue la única que ensambló hasta el 2014.

**TABLA N 52**  
**PRODUCCIÓN ANUAL DE VEHÍCULOS POR ENSAMBLADORA Y**  
**SEGMENTO 2013, 2014, 2015 EN UNIDADES**

<b>Ensambladora</b>	<b>Automóviles</b>			<b>Camionetas</b>			<b>SUV's</b>			<b>VANS</b>			<b>Total</b>		
	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015	2013	2014	2015
<b>Ómnibus BB</b>	24987	23557	25376	10246	13467	10796	9261	9600	408	-	-	-	44494	46624	36580
<b>Aymesa</b>	7565	5077	6666	-	-	-	5205	4798	-	1361	200	-	14131	10075	6666
<b>Maresa</b>	-	-	1752	7474	5990	3784	-	-	144	-	-	-	7474	5990	5680
<b>Ciauto</b>	-	-	-	349	638	1005	396	545	801	-	-	-	745	1183	1806
<b>Total</b>	32552	28634	33794	18069	20095	15585	14862	14943	1353	1361	200	-	66844	63872	50732

Fuente: AEADE, 2013, 2014, 2015

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

En lo que corresponde a marcas y modelos, del 2008 al 2015 se mantuvieron 24 de los 865 modelos registrados los cuales son: Toyota con cuatro modelos como Hilux 4x2, RAV4 4x2; Renault con Logan, Skoda; Daihatsu con

Sirion, Delta, Terios; Honda; Mazda con BT-50; Audi; Kia, Chrysler, Chevrolet (Uribe, 2014)

De enero a septiembre del 2014, la producción fue de 47 076 unidades, 5% menor que en el mismo periodo del 2013 y los vehículos producidos fueron: 31 566 automóviles, 200 chasis de camioneta, 751 camperos, 14 359 camionetas y 200 furgonetas (Uribe, 2014). En el 2015, se registró la fabricación de 27 228 automóviles, 22 247 SUV's, 23 618 camionetas, 21 camiones y 2 629 VAN's (Moreira y Véliz, 2015). Con los regímenes del 2015 decreció la producción de vehículos alrededor de 20 000 autos (Guesguán, 2015). El cupo de importación de CKD para 2015 también fue afectado con un 20% menos con respecto al del 2014.

La producción nacional redujo sus unidades desde el 2012 al 2015 de 81 mil a 50 mil. Las ventas con respecto a la producción pudieron ser satisfechas y estas aumentaron del 2012 al 2014, y al 2015 decrecieron (véase gráfico N 16). En 2013, la producción abasteció a 49% del consumo local (55 509 unidades). Para el 2014, la producción se abasteció al 52% del consumo (61 855 unidades) (CINAE, 2014; AEADE, 2013).

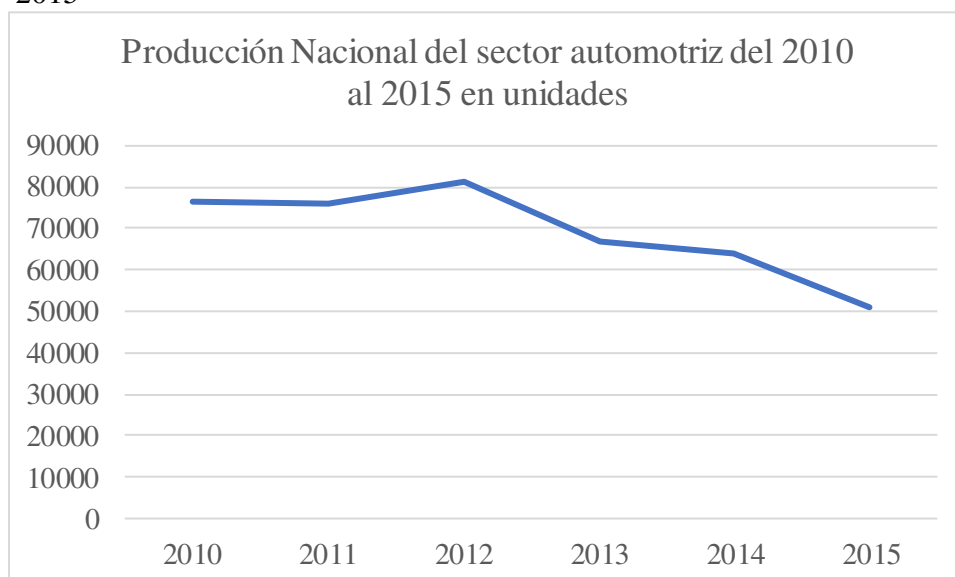
**TABLA N 53**  
**PRODUCCIÓN NACIONAL Y VENTAS DEL 2000 AL 2015 EN UNIDADES**

<b>Año</b>	<b>Producción Nacional</b>	<b>Vendidas en el país</b>
2000	13 076	10 441
2001	28 335	20 316
2002	27 931	21 047
2003	31 201	22 768
2004	31 085	22 230
2005	43 393	29 528
2006	51 753	31 496
2007	59 290	32 591
2008	71 210	46 782
2009	55 561	43 077
2010	76 252	55 683
2011	75 743	62 053
2012	81 398	56 395
2013	66 844	55 509
2014	63 872	61 855
2015	50 732	43 962

Fuente: CINAE, 2015.

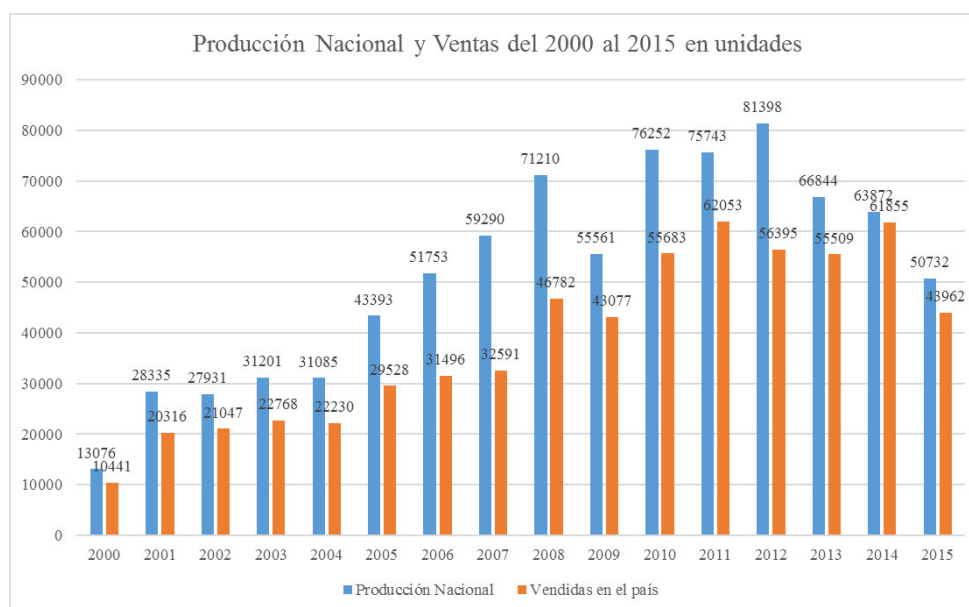
Elaborado por: Erika Heredia Acuña

**GRÁFICO N 16**  
**PRODUCCIÓN NACIONAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL 2010 AL 2015**



Fuente: CINAIE, 2015; AEADE, 2015.  
 Elaborado por: Erika Heredia Acuña

**GRÁFICO N 17**  
**PRODUCCIÓN NACIONAL Y VENTAS DEL 2000 AL 2015 EN UNIDADES**



Fuente: CINAIE, 2015; AEADE, 2015.  
 Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Se puede recalcar en la tabla que del 2013 al 2014 disminuyeron alrededor de 4 mil vehículos ensamblados y del 2014 al 2015 se dejaron de producir 20

000 autos, lo que representa 22%. De acuerdo al presidente de Maresa del 2015, José Barahona mencionó:

*“Es una realidad que ha bajado la demanda. Cuando había un mercado restringido se tenía una demanda mucho mayor que la oferta. Pero hoy en día este se ajustó solo. Es decir, que a pesar de que los cupos bajaron no estamos en capacidad de vender el cupo asignado”.* (Araujo, 2015).

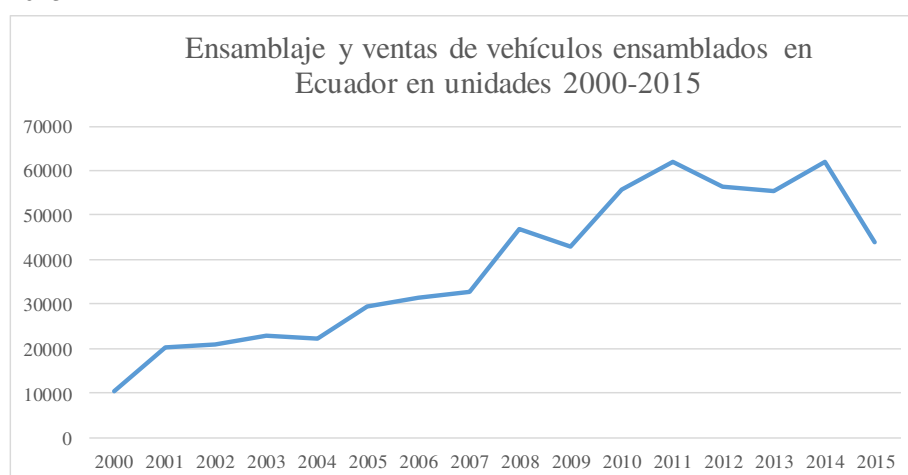
**TABLA N 54**  
**ENSAMBLAJE Y VENTAS DE VEHÍCULOS ENSAMBLADOS EN**  
**ECUADOR EN UNIDADES/ PORCENTAJE DE PARTICIPACIÓN 2000-**  
**2015**

<b>Año</b>	<b>Ensamblaje Local</b>	<b>%</b>	<b>Total ventas</b>
2000	10 441	55%	18 983
2001	20 316	35,67%	56 950
2002	21 047	30,34%	69 372
2003	22 768	39,19%	58 095
2004	22 230	37,58%	59 151
2005	29 528	36,72%	80 410
2006	31 496	35,17%	89 558
2007	32 591	35,51%	91 778
2008	46 782	41,52%	112 684
2009	43 077	46,44%	92 764
2010	55 683	42,13%	132 172
2011	62 053	44,36%	139 893
2012	56 395	46,44%	121 446
2013	55 509	48,77%	113 812
2014	61 855	51,52%	120 060
2015	43 962	54,07%	81 309

Fuente: AEADE, 2015.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

**GRÁFICO N 18**  
**ENSAMBLAJE LOCAL DE VEHÍCULOS EN UNIDADES DEL 2000 AL**  
**2015**



Fuente: AEADE, 2015.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

La manufacturación de automóviles en el país se redujo de 10 a 7 autos diarios como por ejemplo se da el caso de Ciauto que disminuyó sus niveles de producción de 10 a 12 que producían en el 2013, al 2015 produjeron entre 6 a 7 (Redacción Norte, 2015). Según esta ensambladora esta reducción se debe a la falta de materia prima por los cupos de importación de autopartes (Redacción Norte, 2015). En este caso, la empresa logró incorporar un promedio de 22% de autopartes ecuatorianas en los vehículos articulados por lo que no fue afectado de sobremanera por los cupos, no obstante, para las otras empresas que de mayor manera importaban fueron afectadas. (Redacción Norte, 2015). Los socios de la Asociación de Autopartistas de Tungurahua también registran la baja de producción pues son productores de guardachoques, componentes de cuero o plástico asientos. Según el presidente de Esprom, Diego Proaño, el 65% de su producción es de ensamblaje de asientos en tapicería de cuero y estos venden a otras sociedades de autos como Ciauto (Redacción Norte, 2015).

Según la CAN (2015), Ecuador tiene menor producción que Colombia desde el 2012 hasta el 2014. La calidad de la fabricación de carrocerías y ensambladura del producto nativo se encuentra dentro de los parámetros establecidos por las normas nacionales e internacionales de seguridad (PROECUADOR, 2017). La ubicación geográfica en la que se encuentra la nación y al ser miembro de la CAN logra atraer a las inversiones extranjeras y puede comercializar con los países vecinos (PROECUADOR, 2017). Un aspecto a tomar en cuenta es que las ensambladoras del país poseen experiencia, invierten en tecnología e innovación y cuentan con infraestructura moderna que puede garantizar la excelencia de los productos de accesorios y autopartes (PROECUADOR, 2017). Esto es lo que causa que las empresas logren ser competitivas en la región en especial en la CAN (PROECUADOR, 2017).

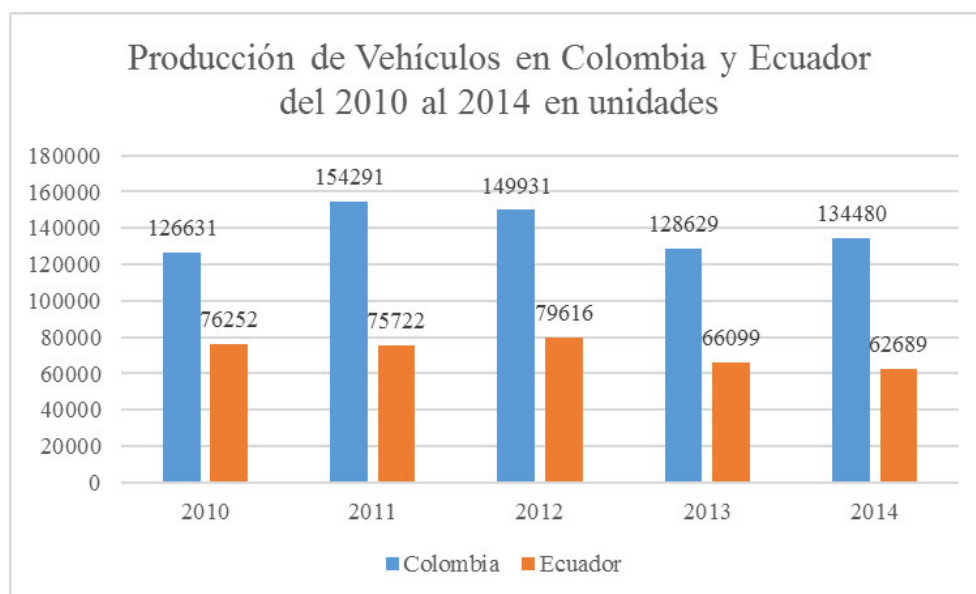
**TABLA N 55**  
**PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN COLOMBIA Y ECUADOR, 2010-2014**  
**EN UNIDADES**

<b>País</b>	<b>2010</b>	<b>2011</b>	<b>2012</b>	<b>2013</b>	<b>2014</b>
<b>Colombia</b>	126 631	154 291	149 931	128 629	134 480
<b>Ecuador</b>	76 252	75 722	79 616	66 099	62 689
<b>Total</b>	202 883	230 013	229 547	194 728	197 169

Fuente: CAN, 2015

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

GRÁFICO N 19  
PRODUCCIÓN DE VEHÍCULOS EN COLOMBIA Y ECUADOR, 2010-2014  
EN UNIDADES



Fuente: CAN, 2015  
Elaborado por: Erika Heredia Acuña

David Ricardo (1821) decía que el objetivo de este sistema tributario era elevar el precio de mercancías causando que el capital fluya hacia donde no debería hacerlo que es hacia las empresas y así disminuiría la cantidad de producción. Inclusive indicaba que la producción de bienes y servicios y el comercio creaba la extensión del mercado con lo que se eleva las tasas de ganancia que tienen el efecto de incrementar los fondos para el mantenimiento de mano de obra y productos sobre los que se puede utilizar la mano de obra por lo que, en este caso, al tener una disminución de producción, el precio de la subsistencia de los obreros sube y se reduce el mantenimiento de mano de obra.

**3.3. El empleo en las empresas del sector automotriz después de la imposición de las salvaguardias.**

El último subcapítulo tiene como finalidad el hacer conocer las consecuencias que las restricciones tuvieron en el empleo de este sector y es relevante pues así se sabe si se cumple o no la hipótesis planteada.

El trabajo, como lo dicen los liberales, es considerado como el medio para crear riqueza y poseer bienes por la elaboración de bienes que proporcionan mayores ingresos a la economía, por lo que cada individuo tiene derecho de disfrutar de lo obtenido mediante su esfuerzo (Berumen, 2006: 57; Smith, 2007: 51-52; Ricardo, 1821:33). Las actividades relacionadas con este mercado generan plazas de empleo lo cual genera riqueza para el país (Uribe, 2014). Según el Censo Económico del 2010 existían 90 012 personas en trabajos de los cuales 84 155 personas se encontraban ocupadas en establecimientos de comercio, 5 194 en manufactura, 663 en servicios y 83% son hombres mientras que el 17% eran mujeres (PROECUADOR, 2014; Uribe, 2014).

Existían en el 2010, 29 068 establecimientos de comercio automotor, 70% eran de mantenimiento y reparación de vehículos y el 30% restante eran de venta de partes, piezas y accesorios de vehículos (Meléndez, 2016). En todo el Ecuador, el número de establecimientos contemplados representan el 0,40% del total (Meléndez, 2014). La distribución provincial dice que el mayor número de establecimientos se encuentran en Guayas (27%), seguido por Pichincha (17%), Azuay (8,1%), Manabí (7,5%) y Tungurahua (4,5%) (Meléndez, 2014). De acuerdo al INEC, para el 2013 la Población Económicamente Activa o PEA que se ocupaba de actividades comerciales y de reparación de vehículos equivalía al 25,5%, para el 2014 disminuyó a 24,3%, y para el mismo año 55 000 personas perdieron su empleo formal o han cambiado de empleo (Pinto, 2014).

De igual forma, esta industria representaba en el 2013 un 2,5% del empleo formal manufacturero y se comprimió para el 2014 a 1,85% debido a los tributos pues se tuvo que reducir la fuerza laboral. (Pinto, 2014) Según el presidente de la AEADE del 2014, Diego Luna, esperaban que las autoridades revisen las medidas pues indicó que su objetivo como gremio es apoyar al crecimiento del país y buscar sostenibilidad de las instituciones que componen el mismo que son las que generan 13 102 plazas de empleo directo (Maldonado, 2015).

Representantes de las marcas Renault y Nissan concordaron con eso y mencionaron que pequeñas concesionarias son afectadas y provoca la pérdida de puestos de trabajos (Redacción Negocios, 2015). Del 2014 al 2015 se redujeron

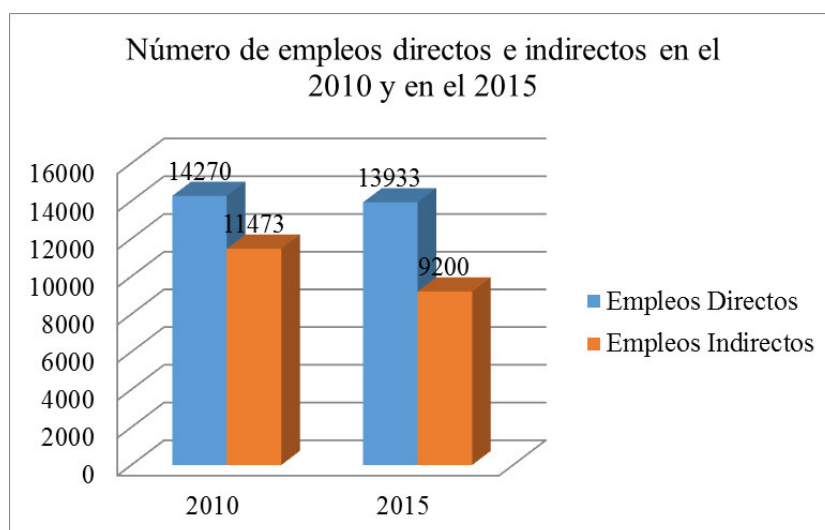
908 plazas pues pasó de 7 152 a 6 244 según la CINAE (2015) lo que equivale a un 14,54%. Desde el 2011 al 2015, las plazas de trabajo se redujeron al 21% de empleos directos e indirectos las cuales fueron alrededor de 7500 trabajos en las empresas socias de la AEADE y en negocios como talleres y mecánicas. Los empleos directos se redujeron en 14% y los indirectos fueron en 7% del 2014 al 2015 (Riera, 2016).

**TABLA N 56**  
**NÚMERO DE EMPLEOS DIRECTOS E INDIRECTOS EN EL 2010 Y EN EL 2015**

<b>Años</b>	<b>Empleos directos</b>	<b>Empleos indirectos</b>
2010	14 270	13 933
2015	11 473	9 200

Fuente: Riera, 2016; La Hora, 2015.  
 Elaborado por: Erika Heredia Acuña

**GRÁFICO N 20**  
**NÚMERO DE EMPLEOS DIRECTOS E INDIRECTOS EN EL 2010 Y EN EL 2015 EN UNIDADES**



Fuente: Riera, 2016; La Hora, 2015.  
 Elaborado por: Erika Heredia Acuña

Según el Ministro Coordinador de la Producción del 2015, Richard Espinosa, por las imposiciones, además de que los clientes pagan un mayor precio, hubo recortes de personal para sostener a las empresas y ciertos distribuidores y sucursales tuvieron que cerrar por no poder importar la suficiente cantidad de autos para mantenerse operando (Araujo, 2015; Tapia, 2015). Inclusive, al haber autos importados, los autos de segundo mano también aumentaron de precio (Araujo, 2015; Tapia, 2015). En ciertos casos, las empresas al tener menor

cantidad de materia primer y producto deciden reducir el personal para seguir operando (Tapia, 2015).

De acuerdo al gerente de Ciauto, Hernán Vásconez, la primera consecuencia de estos impuestos fue el despido de tres personas pues afirmó:

*“No estamos renovando los contratos de los trabajadores y nos vemos obligados a reducir el personal poco a poco. La producción bajó desde que se dejó sin cupos a Ciauto y se incrementó el arancel del 5 al 25%. Nuestros empleados están en período de vacaciones o desarrollando otras funciones, estamos trabajando solo tres días a la semana. Desde el 29 de enero pasado [2015] paralizamos todo”* (Redacción Sierra Norte, 2015).

Ricardo (1821) indicaba que el efecto de las tasas arancelarias es una desviación por parte del capital a un empleo menos rentable, y una distribución perjudicial de los fondos generales a la sociedad a que se continúe ofertando empleos con menores salarios o se dejen de ofertar, es por esto que se pudo dar ese desempleo.

El directivo de la AEADE mencionó que el problema radica en que las compañías deben cubrir los costos fijos y con ventas bajas, deben pagar menores ingresos al personal y de arrendamiento (Meléndez, 2013). Además, los costos de operaciones y de producción son mayores y con menores ingresos, la rentabilidad del negocio se reduce. Este mencionó: *“Tratamos de no despedir gente porque entendemos que las medidas son temporales. Hay empresas que no solo no van a ganar, sino que van a perder dinero”* (Meléndez, 2013).

Para finalizar con este capítulo, se demostró que las importaciones disminuyeron en 46,26% del 2013 al 2015 a pesar de que estas son relevantes para la sección de automotores pues hay una escasez de partes y autopartes nacionales por lo que es necesario esta compra al exterior. Los principales 5 países proveedores de vehículos son Corea, Japón, China, México y Colombia. Esto también afectó a las exportaciones que disminuyeron en 54,60% durante el periodo de la investigación. Los principales países de exportación son Colombia y Venezuela. Las disminuciones de estos dos aspectos fueron afectados de manera indirecta por el encarecimiento de los precios y costos por los mandatos tributarios y directa por las cuotas de importación pues las empresas no pudieron comprar de

manera externa las mismas cantidades que antes lo hacían. La producción disminuyó en un 20,80% del mismo periodo siendo la producción del 2015 el punto más bajo desde el 2010. Los empleos desde el 2011 al 2015 se redujeron en un 21% los empleos directos e indirectos y sólo del 2014 al 2015 se redujeron los directos en 14% y los indirectos en 7%.

## VI. ANÁLISIS

La investigación realizada para este trabajo de grado tiene como objetivo general determinar las causas de la implementación de las restricciones a las importaciones y las consecuencias de las políticas comerciales arancelarias en la sección automotriz del Ecuador durante el 2013 al 2015. Se pudo observar que el gobierno las implementó para proteger a las empresas nacionales de los precios bajos de los otros países debido a las siguientes causas que son: la situación económica negativa por el déficit de la balanza comercial, la deducción del precio del petróleo y las depreciaciones de las monedas de los países vecinos. Esto va en contra de los principios del liberalismo económico que especifican que no debe haber intervención del gobierno en el mercado, como decía Smith, porque estos sólo pueden crear planes ventajosos que no puedan ser establecidos por el segmento privado; debe promover las exportaciones e importaciones y la creación de mayor cantidad de empresas; mantener la política flexible; y fortalecer la economía lo cual no se logra con las políticas proteccionistas impuestas.

Con las medidas arancelarias y las salvaguardias se pudo ver que la relación entre vehículo-habitante se redujo de 1 automóvil por cada 7,58-7 personas del 2013 al 2015. El saldo comercial de la balanza comercial disminuyó del periodo 2013 al 2014 pero, a partir del 2014 al 2015 volvió a incrementarse. En la tabla N 6, de igual manera, se señala que las exportaciones e importaciones aumentaron del 2013 al 2014 y las exportaciones disminuyeron del 2014 al 2015. No obstante, las importaciones continuaron siendo mayores a las exportaciones por lo que el déficit no se corrigió, al contrario, aumentó. Esto demuestra lo dicho por Smith de que los aranceles fomentan la importación y causan a que se disminuya la exportación.

La tabla N 7 muestra que del 2013 al 2015, Ecuador continuó con dificultades macroeconómicas pues su crecimiento del PIB y PIB per cápita disminuyeron. Se incrementó la tasa de desempleo y la tasa de inflación que se puede deber a la imposición de la política fiscal proteccionista por el incremento de precios y el despido de mano de obra en las empresas.

El Estado tiene dentro de sus objetivos el cambio de matriz productiva que se encuentra inmerso en el Plan del Buen Vivir el cual marca directrices que afectan al área automotriz con cupos y aranceles y mediante la Marca País que busca sustituir las importaciones con el fin de que la población prefiera lo fabricado en el país y se industrialicen las sociedades. La complicación radica en que este, al no producir repuestos, materia prima, maquinaria necesaria para fabricar autopartes y vehículos, ni invertir en su desarrollo, estas deben importar para lograr una calidad de acuerdo a los estándares. Como señaló Ricardo, se deben comprar bienes al exterior en especial si son bienes necesarios para fabricar. De esta manera, aumentaría el déficit en la balanza comercial del país, empero, dentro de los objetivos no se están tomando en cuenta ni favoreciendo al interés y necesidades de la sociedad lo que dificulta también la mano invisible de Smith.

Las fortalezas que posee el sector son: 1) competitividad a nivel nacional e internacional; 2) productividad; producto esencial para el funcionamiento de la economía global; 3) las ensambladoras nacionales tienen una relevancia en la cadena comercial y productiva porque integran a otras áreas del país; 4) mayor participación activa en la economía debido a que su tasa de variación anual del PIB del 2014 al 2015 se encuentra entre 4,40% a 5,30%; 5) aportan a la economía con empleo pues las plazas de empleo se encuentran alrededor de 56 mil empleos; 6) generan ingresos al Estado por tributos pues su aporte fiscal de 2014 a 2015 se incrementó de \$447 millones a \$770 millones por a las políticas fiscales; 7) especialización en el ensamblaje de determinados modelos de marca; 8) poseen experiencia en el mercado; personal calificado; 9) tienen estándares de calidad con certificaciones internacionales; 10) organización de la estructura en ensambladoras y concesionarias; 11) ahorro precios y logística por cercanía hacia países a los que se exporta como Venezuela, Colombia y Perú (Uribe, 2014).

Las debilidades identificadas son: 1) la dependencia de la sección financiera; dependencia de importaciones y de proveedores para el ensamblaje; 2) no producción nacional de materia primas, partes y autopartes; 3) falta de ensambladura de vehículos pesados; 4) efecto negativo por dependencia de importaciones en la balanza comercial automotriz; y 5) existencia de oligopolio pues una sola compañía posee casi el 50,00% de participación (Uribe, 2014).

Se establecieron 17 resoluciones del COMEX de las cuales 6 son resoluciones arancelarias y de salvaguardias, que tuvieron como consecuencia una afectación a las empresas del sector pues estas instituciones no sólo les correspondió pagar el valor de aduanas, el FODINFA, el ICE, el IVA, también debieron pagar los tributos entre 5% y 45%. Al tener que pagar mayor cantidad de dinero por impuestos y no poder disminuir sus beneficios debieron aumentar los precios de los vehículos y autopartes. De igual manera, se incrementaron los precios por la reducción de la oferta al no poder fabricar y ensamblar todos sus productos y al existir una demanda creciente se presiona en el mercado para que se de este aumento. Se puede recalcar que los precios de los autos subieron del 2013 al 2015 de manera general, por lo tanto, afectaron a todas las marcas y concesionarias existentes en el país. Además, se puede comprobar lo establecido por Smith quien remarcó que con el aumento de los aranceles, se acrecentarían los precios llevando así a un decrecimiento de consumo y ventas.

Del 2013 al 2015, por el cambio continuo en materia fiscal, existe incertidumbre por parte de las compañías de esta área, por lo que no pueden establecer una política que mejore su situación contra lo establecido por el gobierno. Esto va en contra de los principios del liberalismo económico establecidos por John Locke que dice que el gobierno debe tomar en cuenta las necesidades e intereses de la población y velar por la felicidad y bienestar de estos, lo cual no se cumpliría al afectar con estos decretos a los compradores.

Las ventas del 2013 al 2014 se incrementaron, y del 2014 al 2015 disminuyeron, la cual fue el punto más bajo desde el 2010. Esto se debe al incremento de precios por los aranceles y sobretasas impuestas de manera principal desde el 2013 al 2015 lo que indujo a una falta de renovación del parque vehicular. Las restricciones tributarias afectaron a todos los segmentos automotrices al reducir sus ventas, no obstante, la participación de estos se mantuvo igual pues los automóviles son los que tiene mayor cantidad de ventas, a continuación, vienen los SUV's, las camionetas, camiones, VAN's y buses.

En lo que respecta a la demanda se contrajo debido a la incertidumbre que tuvieron los compradores porque cuando se impusieron las cargas tributarias, los demandantes sabían que los precios aumentarían por lo que dejaron de comprar al encarecer su costo de vida como lo indicó Smith y además de que se disminuyó su poder de compra y se dificultó el procedimiento para obtener créditos para la compra de un auto. Las provincias que tienen mayor cantidad de demanda son Pichincha, Guayas e Imbabura por poseer mayor nivel de poder adquisitivo al ser provincias que tienen mayor comercio y dinamización de la economía. Las marcas que tienen mayor preferencia por la población ecuatoriana es Chevrolet por su calidad, precio y fácil obtención de repuestos, a continuación, sería Kia y en tercer lugar estaría Hyundai por poseer precios similares a los de Chevrolet, pero con menor variedad de bienes.

La imposición de cupos y los aranceles afectaron a las importaciones ya que las empresas no podían importar más de la cantidad indicada y a precios mayores, lo que dificultaba la fabricación de la misma cantidad de productos y así su exportación. Se redujeron las importaciones del 2013 al 2015, pues tuvieron porcentaje de variación del 2013 al 2014 de 8,79% y del 2014 al 2015 de 41,08%. Esto se debió a la continua necesidad de la compra al exterior de materias primas las cuales poseen sobretasas que afectaron a las exportaciones. Por tanto, en vez de lograr un aumento como se esperaba, tuvo el efecto contrario, se contrajeron del 2013 al 2014 de 4,45% y del 2014 al 2015 de 20,57%. De esta manera, no se logró disminuir el déficit del segmento pues sus ingresos eran mayores que sus egresos, recalcando de nuevo lo dicho por el padre del liberalismo: que los impuestos tiene un efecto contrario a lo esperado.

En lo que respecta a la producción, esta decreció al no poder importar materia prima ni partes para la fabricación por lo que esta se dificultaba y se limitaba la cantidad de unidades de vehículos que se ensamblaban. Las cantidades de reducción de la producción del 2013 al 2014 no fueron significativas debido a que disponían estas empresas de inventarios de CKD de años anteriores, empero, para 2015, se evidenció una mayor reducción de 13 mil autos.

Por los regímenes aplicados, al haber mayores precios, existe menor producción y hay menor comercio lo que encarece la subsistencia afectando al mantenimiento de mano de obra, como lo dice Ricardo en sus supuestos. Esto afectó de manera directa también al empleo debido que se operó en una tercera parte de su capacidad y al ya no necesitar de mano de obra para fabricar mayores cantidades de productos, las plazas de trabajo disminuyeron. Este fragmento da empleos directos y genera alrededor de 13 mil plazas. Por estas imposiciones, se comprimieron los empleos directos del 24,38% y los indirectos de 51,45% del 2010 al 2015. Este despido se da por el afán de mantenerse operando pues al tener ventas menores, pagan menores sueldos a sus empleados y así, pueden cubrir sus costos administrativos y operativos. Al tener mayores costos por materia prima se afecta a la rentabilidad del negocio además que las políticas proteccionistas no lograron proteger a las empresas nacionales al contrario, aumentaron sus problemas y tuvieron inestabilidad económica y financiera.

Si se compara a este con el de otros países como Colombia, este no logra igualar la producción de su país vecino, empero, sí logra garantizar que cumpla con estándares de calidad por lo que si pueden ser competitivas en el exterior.

## VII. CONCLUSIONES

- La hipótesis establecida se cumple de manera parcial debido a que no sólo las medidas arancelarias impuestas por el gobierno ecuatoriano para reducir las importaciones de los sectores económicos, incrementaron los precios de los automóviles, partes y autopartes automotrices, lo que causó la reducción de la producción, importación y empleo de este, sino también las cuotas de importación establecidas.
- Las políticas proteccionistas no protegieron a los sectores importadores de materia prima, en especial a las empresas de automotores, al contrario, aumentaron sus problemas económicos financieros
- Las causas que provocaron que el gobierno estableciera los tributos para proteger al país de los productos internacionales son: el déficit de balanza comercial, la contracción del precio del petróleo y las depreciaciones de las monedas de Colombia y Perú.
- El Estado ecuatoriano no debería intervenir en el mercado, sólo debería hacerlo en casos en que las empresas privadas atravesen problemas financieros.
- Con los decretos proteccionistas no se corrigió el déficit de balanza comercial; en realidad aumentó por la necesidad de materias primas y sus dificultades macroeconómicas continuaron.
- Debido a la falta de materia prima, la calidad de productos nacionales y manufactura, no se logró el cambio de matriz productiva.
- Las fortalezas del área son: competitividad; relevancia en la cadena comercial y productiva; productividad; mayor participación activa en la economía por ingresos, creación de empleo; experiencia y especialización en el ensamblaje; en estándares de calidad con certificaciones internacionales; organización estructurada; ahorro precios y logística por cercanía.
- Las principales debilidades identificadas son: dependiente de la sección financiera; dependencia de importaciones por escasez de materia prima y autopartes y partes de fabricación nacional; existencia de oligopolio.
- Por las 6 resoluciones arancelarias y de salvaguardias del COMEX se incrementaron los precios de vehículos, partes y autopartes lo que provocó el decrecimiento de las ventas.

- Existe incertidumbre en los ofertantes y demandantes de automotores, lo cual imposibilita una planificación empresarial estable para contrarrestar el efecto de las medidas gubernamentales y provoca una contracción en la demanda y en el poder adquisitivo de los consumidores.
- Las provincias con mayor demanda son Pichincha, Guayas e Imbabura y la marca con mayor preferencia es Chevrolet por sus precios convenientes.
- Se afectó a las importaciones por los cupos establecidos pues las empresas ya no pudieron comprar al extranjero materias productivas. No obstante, su porcentaje de disminución del 2013 al 2015 no fue mayor del 50%. Se perturbó también a las exportaciones que tuvieron una contracción en sus ventas externas por la dependencia de materias primas importadas por lo que se mantuvo el déficit pues sus importaciones fueron mayores a sus exportaciones.
- Decreció la producción por no poder importar material para la fabricación de autos y CKD's por lo que se afectó al empleo y a la producción y por ende a las ventas.
- El aumento de precios afectó también al empleo de manera directa porque se encareció la subsistencia y las empresas deben cubrir mayores costos y precios por lo que prefieren despedir a la mano de obra para mantenerse operando.
- El sector automotriz es competitivo en referencia a los países vecinos porque garantiza estándares de calidad.

## VIII. RECOMENDACIONES

- Flexibilizar las disposiciones restrictivas o imponerlas en bienes que no sean considerados como materias primas o materiales para la fabricación de bienes o servicios, sino en bienes suntuarios
- Evaluar la situación de la balanza comercial, crear un plan de contingencia para las depreciaciones de las monedas y el precio del petróleo exceptuando la aplicación de políticas restrictivas.
- Formular políticas públicas como reducción de impuestos o burocracia que se apliquen a las necesidades y realidades de las empresas nacionales.
- Generar inversión y aumentar la tecnología para lograr la fabricación de materias primas que antes eran importadas y lograr una especialización de productos manufacturados para evitar la dependencia del petróleo
- Invertir para mejorar la matriz productiva con el fin de acrecentar la fabricación de productos para exportación e iniciar una campaña de mayor expansión de la “Marca País” para evitar el proteccionismo arancelario.
- Continuar con las prácticas que mejoren la competitividad; productividad; participación activa en la economía por ingresos y creación de empleo; experiencia y especialización; y organización estructurada.
- Mejorar las debilidades a través de inversión pública y privada para evitar la dependencia en la banca y en las importaciones, y aumentar las empresas ensambladoras y concesionarios en el Ecuador.
- Aumentar las ventas del sector mediante la sensibilización de la población ecuatoriana acerca de la relevancia de esta sección para la economía con el fin de incentivar la compra de vehículos producidos de manera local.
- Establecer políticas fiscales estables que permitan lograr una planificación empresarial o de contingencia para las industrias nacionales y que no genere incertidumbre en los consumidores
- Promover la expansión de empresas en otras provincias e incentivarlas para que se mantengan en el mercado y acrecienten su producción, innovación y exportaciones.
- Cambiar las medidas económicas por unas más flexibles para evitar que las empresas que importan materiales de producción se vean desfavorecidos al no poder producir bienes y después exportarlos.

- Buscar nuevas empresas proveedoras para obtener materia prima con precios bajos y así lograr aumentar la producción de vehículos y CKD's nacionales que aumenten las ventas, las exportaciones y el empleo del segmento.
- Disminuir las tasas arancelarias para materias primas y materias necesarias, de manera especial para el sector automotriz, para reducir los costos y precios, aumentar el consumo y así generar mayores plazas de empleo.
- Fortalecer a la industria para continuar con las prácticas que mejoren la competitividad mediante la garantía de estándares de calidad.

## LISTA DE REFERENCIAS

### Libros

- Cateora, P. Graham, J. (2007). *Marketing Internacional*. México: McGraw-Hill.
- Hill, C. (2015). *Negocios Internacionales: Cómo competir en el Mercado global*. España: McGraw-Hill.
- Krugman, P. Obstfeld, M. (2006). *Economía Internacional: Teoría y política*. Séptima Edición. España, Madrid: McGraw-Hill.
- Molina, A. (2002). *Contabilidad de Costos*. Tercera Edición. Ecuador, Quito: Ministerio de Educación y Cultura.
- Sánchez, G. V. (2006). *Introducción a la teoría económica un enfoque Latinoamericano*. Segunda Edición . México: Pearson educación.
- Tugores, J. (2005). *Economía Internacional*. España: McGraw-Hill.

### Libros Recuperados en la Web

- Asamblea Nacional. (2008). Constitución del Ecuador. Recuperado de [http://www.asambleanacional.gov.ec/documentos/constitucion\\_de\\_bolsillo.pdf](http://www.asambleanacional.gov.ec/documentos/constitucion_de_bolsillo.pdf)
- Berumen, S. (2006). *Introducción a la economía internacional*. Recuperado de <http://books.google.com.ec/books?id=G5eEpzUpby8C&pg=PA47&dq=mercantilismo&hl=es-419&sa=X&ei=EWk-UtGvJYfy8ASARoGIDQ&ved=0CEcQ6AEwBjgK#v=onepage&q=mercantilismo&f=false>
- Crespo, R.F. (2000). *Liberalismo económico y libertad*. Recuperado de [http://books.google.com.ec/books?id=Xy0O5Oi5kagC&printsec=frontcover&dq=liberalismo&hl=es-419&sa=X&ei=fFU\\_UqyyI4289gTr-IDgCw&ved=0CFIQ6AEwBw#v=onepage&q=liberalismo&f=false](http://books.google.com.ec/books?id=Xy0O5Oi5kagC&printsec=frontcover&dq=liberalismo&hl=es-419&sa=X&ei=fFU_UqyyI4289gTr-IDgCw&ved=0CFIQ6AEwBw#v=onepage&q=liberalismo&f=false)
- García, D.E. (2002). *Liberalismo hoy una reconstrucción crítica del pensamiento de Rawls*. Recuperado de [http://books.google.com.ec/books?id=3RHq61OhoBQC&printsec=frontcover&dq=liberalismo&hl=es-419&sa=X&ei=H0U\\_UvPHIIP88gSr\\_4HgBw&ved=0CEsQ6AEwBjgK#v=onepage&q=liberalismo&f=true](http://books.google.com.ec/books?id=3RHq61OhoBQC&printsec=frontcover&dq=liberalismo&hl=es-419&sa=X&ei=H0U_UvPHIIP88gSr_4HgBw&ved=0CEsQ6AEwBjgK#v=onepage&q=liberalismo&f=true)
- Locke, J. (1823). *Two Treaties of Government*. Recuperado de <http://socserv2.socsci.mcmaster.ca/econ/ugcm/3ll3/locke/government.pdf>

Moravcsick, A. (2010). *Liberal theories of International Relations*. Princeton University. Recuperado de [https://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjqsMm1se7UAhWE3SYKHTWLA1gQFggrMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.princeton.edu%2F~amoravcs%2Flibrary%2Fprimer.doc&usg=AFQjCNF\\_7SE61W2mbDXTCnF7wg3UpP-60g](https://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwjqsMm1se7UAhWE3SYKHTWLA1gQFggrMAA&url=http%3A%2F%2Fwww.princeton.edu%2F~amoravcs%2Flibrary%2Fprimer.doc&usg=AFQjCNF_7SE61W2mbDXTCnF7wg3UpP-60g)

Ricardo, D. (1821). *On the Principles of Political Economy and Taxation*. Recuperado de <http://socserv.mcmaster.ca/econ/ugcm/3ll3/ricardo/Principles.pdf>

Smith, A. (2007). *An Inquiry into the Nature and causes of the Wealth of Nations. Books I, II, III, IV, and V*. Recuperado de [https://www.ibiblio.org/ml/libri/s/SmithA\\_WealthNations\\_p.pdf](https://www.ibiblio.org/ml/libri/s/SmithA_WealthNations_p.pdf)

### **Disertaciones de grado**

Aquiño, S.J. Huayamave, M.M. (2015). *Análisis del mercado automotriz e incidencia de las decisiones gubernamentales en las ventas de la marca Peugeot en la ciudad de Guayaquil*. (Pregrado Universidad Politécnica Salesiana, Quito). Recuperado de <https://onedrive.live.com/?authkey=%21AAw7bG6VzScMMog&cid=5F9A66E791880B8E&id=5F9A66E791880B8E%21389&parId=5F9A66E791880B8E%21385&o=OneUp>

Arias, G.M. (2015). El sector automotriz: evaluación del componente nacional en el periodo 2002-2013. (Pregrado). Recuperado de <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/10520/TESIS%20GABRIELA%20MISHEL%20ARIAS%20BARROS.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Ayala, D. (2014). *Evaluación de las tarifas arancelarias para el Sector automotriz y correlación con los precios de Venta de vehículos nuevos 2010 – 2013*. (Pregrado). Recuperado de <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/7819/2.22.000858.pdf?sequence=4&isAllowed=y>

Basantes, G.S. (2013). Incidencia de las políticas comerciales en el mercado de vehículos nuevos en Ecuador período 2007-2010. (Pregrado). Recuperado de <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/5514/T-PUCE-5743.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Coca, M.T. (2016). *Las políticas gubernamentales en el sector automotriz y las tendencias de consumo de vehículos en la ciudad de Ambato en el año 2015*. (Pregrado Universidad técnica de Ambato, Ambato). Recuperado de

<http://repositorio.uta.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/24365/1/T3835e.pdf>

Espinosa, G.M. (2011). *Análisis de los efectos del incremento del impuesto a los Consumos especiales - ice sobre la oferta y demanda de Vehículos en el Ecuador en el período 2008 – 2009*. (Pregrado). Recuperado de <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/3863/T-PUCE-3318.pdf?sequence=1&isAllowed=y>

Fonseca, V. (2015). *Los Aranceles y su Incidencia en el Comercio Internacional Ecuador 2012 - 2014*. (Pregrado Universidad de Guayaquil Ciencias Económicas, Guayaquil). Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/9182/1/Final%20de%20Monografia%20Politica%20Arancelaria%20de%20Victor%20Fonseca%20Zambrano.pdf>

Herdoiza, J.C. (2015). Estudio comparativo, en el período enero 2011 – junio 2013, del impacto en la venta de vehículos nuevos, ocasionado por la restricción a las importaciones impuestas por el COMEX, en el concesionario Chevrolet Proauto y definición de estrategias en el Nuevo contexto normativo. (Pregrado). Recuperado de <http://repositorio.puce.edu.ec/bitstream/handle/22000/8971/TESIS%20JUAN%20C.%20HERDOIZA%20ULTIMA%20ACTUALIZACION%20ENTREGA.pdf;sequence=1>

Medina, D. (2011). *Análisis del impacto en la comercialización de vehículos después de la aplicación de las medidas arancelarias y salvaguardias impuestas por el gobierno del presidente Rafael Correa durante el periodo 2008-2010 en las provincias de Pichincha, Imbabura y Carchi*. (Pregrado Universidad Politécnica Salesiana, Quito). Recuperado de <http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/4727/1/UPS-QT02227.pdf>

Modesto, E. (2014). *El uso de las redes sociales y su impacto en la productividad comercial del sector automotriz en el dm de Quito, caso de estudio (General Motors)*. (Maestría Universidad Israel, Quito). Recuperado de <http://190.11.245.244/bitstream/47000/996/1/UISRAEL%20-%20EC%20ADME%20-%20378.242%20-%20162.pdf>

Moreira, J.G. Veliz, C.M. (2015). Análisis de las restricciones arancelarias en el sector automotriz y propuesta para el desarrollo de este sector en la ciudad de Guayaquil. (Pregrado Universidad Politécnica Salesiana). Recuperado de <http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/10448/1/UPS-GT001558.pdf>

Paguay, D. (2016). *Impacto de las salvaguardias a las importaciones en el Ecuador periodo 2010 2015*. (Pregrado Universidad de Guayaquil ciencias económicas, Guayaquil). Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/9293/1/IMPACTO%20DE%20LAS%20SALVAGUARDIAS%20A%20LAS%20IMPORTACIONES>

%20EN%20EL%20ECUADOR%20PERIODO%202010-2015%20DIANA%20PAGUAY.pdf

Pinto, C. (2014). *Efectos de las restricciones arancelarias a las importaciones de vehículos en CKD y CBU en el Ecuador. Ingeniero en Comercio Exterior e Integración*. (Pregrado Universidad Tecnológica Equinoccial, Quito). Recuperado de [http://repositorio.ute.edu.ec/bitstream/123456789/6825/1/59124\\_1.pdf](http://repositorio.ute.edu.ec/bitstream/123456789/6825/1/59124_1.pdf)

Riera, H. (2016). *Análisis cualitativo de las medidas de salvaguardias en el Sector automotriz en el Ecuador*. (Maestría Universidad de Guayaquil, Guayaquil). Recuperado de <http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/10383/1/RIERA%2C%20HENRY.%20An%C3%A1lisis%20cualitativo%20de%20las%20medidas%20de%20salvaguardias%20en%20el%20sector%20automotriz%20en%20el%20Ecuador..pdf>

Sánchez, J. (2016). *Estudio de factibilidad para la implementación de un taller automotriz en la ciudad de Manta*. (Pregrado Universidad Internaciones del Ecuador, Guayaquil). Recuperado de <http://repositorio.uide.edu.ec/bitstream/37000/1004/1/T-UIDE-029.pdf>

### **Artículos de revistas**

Sánchez, F.S. Riofrío, I. (2016, Octubre): “*Políticas arancelarias de importación de vehículos en el Ecuador*”, Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana, Recuperado de <http://www.eumed.net/cursecon/ecolat/ec/2016/aranceles.html>

### **Artículos de periódicos**

AFP. (2015, Febrero 15). Rafael Correa anunció el nuevo Ministro de Comercio Exterior. *Portafolio*. Recuperado de <http://www.portafolio.co/internacional/rafael-correa-anuncio-nuevo-ministro-comercio-exterior-38020>

AFP. (2015, Enero 20). Rafael Correa defiende derecho de Ecuador a aplicar aranceles a productos de Colombia y Perú. *El Universo*. Recuperado de <http://www.eluniverso.com/noticias/2015/01/20/nota/4462806/rafael-correa-defiende-derecho-ecuador-aplicar-aranceles-productos>

AGN. (2015, Mayo 1). Análisis del sector automotriz en cifras. Recuperado de <http://www.elmercurio.com.ec/477532-analisis-del-sector-automotriz-en-cifras/>

Araujo, A. (2016, Enero 9). Precios de los vehículos con tendencia a la baja. *EL Comercio*. Recuperado de

<http://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador-precios-vehiculos-baja-importaciones.html>

Araujo, A. (2015, Diciembre 8). Las ventas de vehículos han caído 30% a lo largo del 2015. *El Comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/comercio-ventas-vehiculos-economia.html>.

Araujo, A. (2015, Mayo 17). Las ventas de autos bajaron 10,7%. *El Comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/ventas-autos-descenso-sectorautomotor-ecuador.html>

Araujo, A. (2015, Enero 7). Ajustes en el mercado de vehículos. *El Comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/vehiculos-restriccion-importaciones-ecuador-mercado.html>

Araujo, A. (2015, Enero 5). Ecuador restringe más las importaciones de autos este 2015. *El Comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador-restringe-importaciones-autos-2015.html>

Araujo, A. (2014, Diciembre 14). El cupo para autos europeos no se reducirá para el 2015. *El Comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/cupo-autos-europeos-reducira-comex.html>

Carburando Quito. (2015, Enero 16). La resolución 049 preocupa a la Aeade. *El Comercio*. <http://www.elcomercio.com/deportes/carburando-autos-automoviles-aeade-comex.html>.

Carburando. (2015). Automóviles. *El Comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/deportes/carburando-autos-automoviles-aeade-comex.html>.

Carburando. (2011, Noviembre 12). La Industria Nacional en las últimas cuatro décadas. *El Comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/deportes/carburando/industria-nacional-ultimas-cuatro-decadas.html>

EFE. (2015, Marzo 6). Ecuador fija salvaguardia arancelaria a importaciones de 2800 productos. *La república*. Recuperado de <http://www.larepublica.ec/blog/economia/2015/03/06/ecuador-fija-salvaguardia-arancelaria-a-importaciones-de-2-800-productos/>

El Comercio. (2015, Marzo 23). El 47% de las partidas con salvaguardia pagan el 45% de sobretasa. *El Comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/datos/partidas-salvaguardia-importacion-aranceles-ecuador.html>

- Carburando. (2011) La Industria Nacional en las últimas cuatro décadas. *El Comercio*. Recuperado de [http://www.elcomercio.com.ec/deportes/carburando/Industria-Nacional-ultimas-decadas\\_0\\_589741049.html](http://www.elcomercio.com.ec/deportes/carburando/Industria-Nacional-ultimas-decadas_0_589741049.html)
- El Expreso. (2015, Febrero 7). Correa: ecuador impondrá medidas arancelarias multilaterales para mejorar competitividad. *El expreso*. Recuperado de [http://expreso.ec/historico/correa-ecuador-impondra-medidas-arancelarias-JWGR\\_7508982](http://expreso.ec/historico/correa-ecuador-impondra-medidas-arancelarias-JWGR_7508982)
- El Universo. (2015, Marzo 29). El efecto de las salvaguardias ya se siente en el consumo. *El universo*. Recuperado de <http://www.eluniverso.com/noticias/2015/03/29/nota/4711516/efecto-salvaguardias-ya-se-siente-consumo>
- El Universo. (2015, Enero 24). Empresarios analizan el 2015 con medidas arancelarias. *El universo*. Recuperado de <http://www.eluniverso.com/noticias/2015/01/24/nota/4471531/empresarios-analizan-ano-medidas-arancelarias>
- El Universo. (2015, Enero 21). Vehículos en Ecuador, más caros que en países vecinos 2015. *El Universo*. Recuperado de <http://www.eluniverso.com/noticias/2015/01/21/nota/4463226/vehiculos-ecuador-mas-caros-que-paises-vecinos>
- El Universo. (2015 enero 17). Partes de carros con más arancel y otros, con nuevos. *El Universo*. Recuperado de <http://www.eluniverso.com/noticias/2015/01/17/nota/4444621/partes-carros-mas-arancel-otros-nuevos>
- Enríquez, C. (2015, Marzo 26). Exportadores también sienten los efectos de las salvaguardias. *El Comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/salvaguardias-exportadores-aranceles-sobretasas.html>
- Enríquez, C. (2014, Julio 28). Siete años para bajar el arancel a los vehículos importados de la UE. *El Comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/siete-anos-bajar-arancel-vehiculos.html>
- Guesguán, O. (2015, Marzo 8). La velocidad del sector automotor se frena nuevamente. *Revista Líderes*. Recuperado de <http://www.revistalideres.ec/lideres/velocidad-sector-automotor-frena-nuevamente.html>.
- La Ciudadana. (2013, Enero 7). Rafael Correa “Nuevos Aranceles no Afectan ni a los más pobres ni a bienes de consumo masivo”. *La Ciudadana*. Recuperado de <http://www.laciudadana.gob.ec/index.php/2013-01-07-00-45-37/hablando-de-politica/item/5903-rafael-correa-nuevos>

aranceles-no-afectan-ni-a-los-mas-pobres-ni-a-bienes-de-consumo-masivo.html

La Hora. (2015, Octubre 10). Cae empleo en sector automotriz. *La Hora*. Recuperado de [http://lahora.com.ec/index.php/noticias/show/1101872489#.WMn7zfk1\\_IU](http://lahora.com.ec/index.php/noticias/show/1101872489#.WMn7zfk1_IU)

La Hora. (2015). 140.000 visitas menos a los talleres significaría la reducción de ventas. *La Hora*. Recuperado de <http://lahora.com.ec/index.php/noticias/show/1101872489#.WCpfkPnhDIU>

La República. (2015, Marzo 7). Gobierno explica razones para nuevos aranceles a las importaciones. *La república*. Recuperado de <http://www.larepublica.ec/blog/economia/2015/03/07/gobierno-explica-razones-para-nuevos-aranceles-a-las-importaciones/>

Maldonado, P. (2015, Enero 8). La Aeade pide una revisión de las nuevas restricciones a la importación de vehículos. *El Comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/aeade-vehiculos-importaciones-salvaguardias.html>

Meléndez, A. (2016). Sector Automotor empeñado en su sobrevivencia. *Revista líderes*. Recuperado de [http://www.revistagestion.ec/wp-content/uploads/2013/07/219\\_005.pdf](http://www.revistagestion.ec/wp-content/uploads/2013/07/219_005.pdf)

Orozco, M. (2015). Las ventas del sector automotor estancadas. *El Comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/ventas-sector-automotor-estancadas-ecuador.html>

Parra, P. (2015). Negocio de autos usados víctima de efecto domino. *Revista Líderes*. Recuperado de <http://www.revistagestion.ec/wp-content/uploads/2015/09/Autos-usados-255.pdf>

Paspuel, W. (2015, Marzo 30). Los cabezales tendrán alza de hasta USD 82 000. *El Comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/salvaguardias-cabezales-camiones-precios-sobretasas.html>

Paspuel, W. (2015, marzo, 18). Los repuestos chinos para vehículos ganan mercado en el país. *El comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/repuestos-chinos-vehiculos-mercado-ecuador.html>

Paspuel, W. (2015, febrero 20). Incertidumbre en empresas por salvaguardias. *El Comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/salvaguardias-aranceles-empresarios-productos-economia.html>

- Paspuel, W. (s/f). Concesionarias priorizan servicio de posventa por los cupos de importación. *El Comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/concesionarias-priorizan-servicio-posventa-cupos.html>
- Redacción Economía. (2015, Octubre 5). El sector automotor registra una caída de ventas del 21%. *El Comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/salvaguardias-autos-aead-sectorautomotor-economia.html>
- Redacción Economía. (2015, Marzo 7). 10 claves para entender las medidas arancelarias a los productos importados- *El comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/10claves-entender-medidas-arancelarias-ecuador.html>.
- Redacción Economía. (2015, Febrero 9). Ecuador anuncia medidas arancelarias multilaterales. *La semana*. Recuperado de <http://www.semana.com/economia/articulo/ecuador-aplicara-medidas-multilaterales-tras-eliminar-aranceles-colombia/417387-3>
- Redacción Economía. (2013, Enero 11). La importación de vehículos será 35,6% menor que el 2010. *El Universo*. Recuperado de <http://www.eluniverso.com/2013/01/11/1/1356/importacion-vehiculos-sera-356-2010.html>
- Redacción Negocios. (2016, Junio 28). La industria automotriz registra 908 plazas de trabajo menos. *El Comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/industriaautomotriz-empleos-produccion-ventas.html>.
- Redacción Negocios. (2015, Marzo 10). Tensa relación entre Gobierno y empresarios por aranceles. *El Comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/salvaguardias-gobierno-empresarios-sobretasa-relaciones.html>.
- Redacción Negocios. (2015, Enero 11). Ventas de vehículos se frenan otra vez. *El Comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/ventas-vehiculos-2015-precios-ecuador.html>.
- Redacción Negocios. (2015). Venta de autos y licores se frena por cupos y tributos. *El Comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/venta-autos-licores-frena-cupos.html>
- Redacción Negocios. (2014, Enero 22). Pichincha concentra el 41% de los autos vendidos en Ecuador. *El Comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/pichincha-concentra-41-de-autos.html>

- Redacción Sierra Norte. (2015). La producción de la ensambladora Ciauto cayó. *El Comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/negocios/produccion-de-ensambladora-ciauto-cayo.html>
- Revista Acelerando. (2015, Febrero). Revista Acelerando 73. *Revista Acelerando*. Recuperado de [https://issuu.com/joseaugustodantas/docs/acelerando\\_73\\_febrero\\_2015](https://issuu.com/joseaugustodantas/docs/acelerando_73_febrero_2015)
- Revista Acelerando. (2015, febrero). Revista Acelerando 76. *Revista Acelerando*. Recuperado de [https://issuu.com/christiangarcia3/docs/acelerando\\_87720eac24be8d](https://issuu.com/christiangarcia3/docs/acelerando_87720eac24be8d)
- Reuters. (2015, Marzo 7). Ecuador fijó su arancel entre 5 % y 45 %. *Portafolio*. Recuperado de <http://www.portafolio.co/internacional/ecuador-fijo-arancel-45-23330>
- Reuters. (2014). Ecuador busca reducir déficit comercial con nuevas normas para importaciones. *El Universo*. Recuperado de <http://www.eluniverso.com/noticias/2014/01/21/nota/2066256/ecuador-busca-reducir-deficit-comercial-nuevas-normas-importaciones>
- Tapia, E. (2015, enero, 21). Con menos autos necesitaremos la mitad del personal. *El Comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/jaime-cucalon-reduccion-importacion-autos.html>
- Unidad de investigación y Datos. (2014, Diciembre 29). El precio de los autos subió hasta en 53% en siete años. *El comercio*. Recuperado de <http://www.elcomercio.com/actualidad/precio-automoviles-subio-carros-ventas.html>.

## Web

- AEADE. (2017). Sector en Cifras Enero 2017. Recuperado de [http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2017/01/Sector-en-cifras-4\\_enero-2017-1.pdf](http://www.aeade.net/wp-content/uploads/2017/01/Sector-en-cifras-4_enero-2017-1.pdf)
- AEADE. (2016), Anuario 2016. Recuperado de <http://www.aeade.net/anuario-2016/>
- AEADE. (2015), Anuario 2014. Recuperado de <http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2015.pdf>
- AEADE. (2014), Anuario 2014. Recuperado de [http://www.aeade.net/sdm\\_downloads/anuario-2014/](http://www.aeade.net/sdm_downloads/anuario-2014/)
- AEADE. (2013). Anuario 2013. Recuperado de <http://aeade.net/wp-content/uploads/2016/11/ANUARIO-2013.pdf>

- AEADE. (2012). Anuario 2012. Recuperado de [http://www.aeade.net/sdm\\_downloads/anuario-2012/](http://www.aeade.net/sdm_downloads/anuario-2012/)
- Ambacar. (2016). Historia. Recuperado de <http://www.ambacar.ec/historia>
- Andrade. C. (2014, Diciembre 18). Impuestos a pagar por importación de vehículos a Ecuador. Recuperado de <http://sinmiedosec.com/impuestos-pagar-importacion-vehiculos-ecuador/>
- Aymesa. (2013). Historia. Recuperado de <http://www.aymesa.ec/>
- Banco Mundial. (2017). PIB. Recuperado de <http://datos.bancomundial.org/indicador/NY.GDP.PCAP.CD?locations=EC&start=2010>
- BCE. (2017). Indicadores. Recuperado de <https://contenido.bce.fin.ec/home1/estadisticas/bolmensual/IEMensual.jsp>
- BCE. (2014-2017). Recuperado de <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/Estadisticas/SectorReal/Previsiones/IndCoyuntura/indiceEM.htm>
- BCE. (2016) Evolución del Sector Automotriz. <http://www.bcmecuador.com/single-post/2016/01/05/Evoluci%C3%B3n-del-Sector-automotriz-Ecuatoriano-2011-2015>
- BCE. (2015). Publicaciones de banca central 2015. Recuperado de <https://contenido.bce.fin.ec/documentos/PublicacionesNotas/Catalogo2015.pdf>
- Business Cost Management. (2016). Reducción de costos en tiempos de crisis/ Evolución del Sector automotriz Ecuatoriano. Recuperado de [http://media.wix.com/ugd/24172d\\_0b309df4c05f4339ae679c4cd99880b5.pdf](http://media.wix.com/ugd/24172d_0b309df4c05f4339ae679c4cd99880b5.pdf)
- Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador. (2015, Enero). Resoluciones COMEX. Recuperado de <http://www.cinae.org.ec/index.php/norm/comex/resolucion-por-ano>
- Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador. (2014). Desarrollo, Retos y Modernización de la Industria Automotriz Ecuatoriana. Recuperado de <http://www.scpm.gob.ec/wp-content/uploads/2014/10/Juan-Bermeo.pdf>
- CAN. (2014-2015). Comercio exterior de bienes. Recuperado de <http://extranet.comunidadandina.org/eportal/Tema.aspx?codtema=85>
- Centro de Comercio Internacional. (2014). Ecuador. Recuperado de <http://www.intracen.org/pais/ecuador/>

- CINAE. (2017). Indicadores Macroeconómicos Junio. Recuperado de <http://www.cinae.org.ec/index.php/indicadores-macroeconomicos/81-indicadores-macroeconomicos/188-indicadores-macroeconomicos-01>
- CINAE. (2017). Indicadores Macroeconómicos 2017. Recuperado de <http://www.cinae.org.ec/index.php/indicadores-macroeconomicos/81-indicadores-macroeconomicos/289-indicadores-macroeconomicos-08>
- CINAE (2017). Resoluciones por año. Recuperado de <http://www.cinae.org.ec/index.php/norm/comex/resolucion-por-ano>
- CINAE (2016). Revista CINAE. Recuperado [http://www.cinae.org.ec/Revista/1edicion/index\\_00.html](http://www.cinae.org.ec/Revista/1edicion/index_00.html)
- CINAE. (2016). Resumen Estadístico. Recuperado <http://www.cinae.org.ec/Resumen/ResumenAgosto.pdf>
- CINAE. (2016). La Industria. Recuperado de <http://www.cinae.org.ec/index.php/publi/la-industria>
- COMEX. (2016). COMEX mantiene cuota global para importación de vehículos y autoriza a importar a todos los comerciantes de vehículos del país. Recuperado de <http://www.comercioexterior.gob.ec/comex-mantiene-cuota-global-para-importacion-de-vehiculos-y-autoriza-a-importar-a-todos-los-comerciantes-de-vehiculos-del-pais/>
- COMEX. (2015). Resolución 016-2015. Recuperado de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2015/04/Resoluci%C3%B3n-016-2015.pdf>
- COMEX. (2015). Resolución 011-2015. Recuperado de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/03/Resoluci%C3%B3n-011-20151.pdf>
- COMEX. (2015). Resolución 08-2015. Recuperado de [http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/11/resolucion\\_008-2015.pdf](http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/11/resolucion_008-2015.pdf)
- COMEX. (2015). Resolución 02-2015. Recuperado de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/03/Resoluci%C3%B3n-002-2015.pdf>
- COMEX. (2015). Resolución 050-2015. Recuperado de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/01/resolucion-Nro-050.pdf>
- COMEX. (2015). Resolución 049-2015. Recuperado de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/01/resolucion-Nro-049.pdf>

- COMEX. (2015). Resolución 011-2015. Recuperado de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/03/Resoluci%C3%B3n-011-2015.pdf>
- COMEX. (2014). Resolución 051-2014. Recuperado de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2015/03/Resoluci%C3%B3n-051-2014.pdf>
- COMEX. (2014). Resolución 049-2014. Recuperado de [http://comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2014/12/Resolucion-049\\_2014.pdf](http://comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2014/12/Resolucion-049_2014.pdf)
- COMEX. (2013). Resolución 116-2013. Recuperado de <https://www.aduana.gob.ec/archivos/Boletines/2013/resolucion%20116.pdf>
- COMEX (2013). Análisis del Sector Metalmecánico. Recuperado de [http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/11/PROEC\\_AS2013\\_METALMECANICA.pdf](http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/11/PROEC_AS2013_METALMECANICA.pdf)
- COMEX. (2013). Resolución 104. Recuperado de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2013/09/RESOLUCI%C3%93N-No.-104-COMEX.pdf>
- COMEX. (2013). Resolución 51. Recuperado de <http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2013/09/RESOLUCION-51.pdf>
- COMEX. (2012). Resolución 65-2012. Recuperado de <http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/09/RESOLUCION-65.pdf>
- COMEX. (2012). Resolución 59. Recuperado de [https://www.aduana.gob.ec/archivos/Boletines/2013/ARANCEL\\_FINAL\\_1\\_DE\\_ENERO\\_R93.pdf](https://www.aduana.gob.ec/archivos/Boletines/2013/ARANCEL_FINAL_1_DE_ENERO_R93.pdf)
- Comunidad Andina. (2015). Nomenclatura Arancelaria. Recuperado de <http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=6&tipo=TE>
- Cremades, A. Zubeldia, A. (2015). Medidas parancelarias y otras barreras a la importación Ecuador 2015. Recuperado de <http://www.camarazaragoza.com/exterio/BoletinNET/docs/DocumentoContenido5197.pdf>
- Ecuador Legal. (2015). Impuesto a los consumos Especiales. Recuperado de <http://www.ecuadorlegalonline.com/sri/ice/>

- Ekos, 2015. Sectores destacados ranking 2015. Recuperado de <http://www.ekosnegocios.com/negocios/verArticuloContenido.aspx?idArt=6264>
- Farlex. (2017). Apreciación. Recuperado de <http://es.thefreedictionary.com/depreciaci%C3%B3n>
- Flores L. (2016). Aplicación de las sobretasas arancelarias establecidas por el gobierno nacional en el año 2015 y su incidencia en el sector textil. Recuperado de <http://dspace.ups.edu.ec/bitstream/123456789/12779/1/UPS-GT001706.pdf>
- GM OBB. (2015). Historia. Recuperado de <https://www.gmobb.ec/empresa/>
- ICEX. (2015). Ecuador impone salvaguardias arancelarias a las importaciones de Colombia y Perú. Recuperado de <http://www.icex.es/icex/es/navegacion-principal/todos-nuestros-servicios/informacion-de-mercados/paises/navegacion-principal/noticias/NEW2015366080.html?idPais=EC>
- ICTSD. (2015). Ecuador impone nuevos aranceles a importaciones de Colombia y Perú. Recuperado de <http://www.ictsd.org/bridges-news/puentes/news/ecuador-impone-nuevos-aranceles-a-importaciones-de-colombia-y-per%C3%BA>
- INEC. (2013). Anuario Estadístico. Recuperado de [http://www.inec.gob.ec/archivos\\_temporales\\_descarga/AnuarioDESAE\\_2013.pdf](http://www.inec.gob.ec/archivos_temporales_descarga/AnuarioDESAE_2013.pdf)
- INEN. (2016). Listado de Aranceles. Recuperado de <http://apps.inen.gob.ec/formularios/ListadoAranceles>
- Instituto de promoción de exportaciones e inversiones. (2013). Análisis del sector automotriz. Recuperado de <http://www.proecuador.gob.ec/pubs/analisis-sector-automotriz-2013/>
- Instituto Peruano de Economía. (2013). Barreras no arancelarias. Recuperado de <http://www.ipe.org.pe/content/barreras-no-arancelarias>
- Maresa. (2012). Historia. Recuperado de [http://www.corpmaresa.com.ec/index.php?option=com\\_content&view=article&id=2&Itemid=157&lang=es](http://www.corpmaresa.com.ec/index.php?option=com_content&view=article&id=2&Itemid=157&lang=es)
- Ministro Coordinador de Política Económica. (2014, Mayo). Indicadores macroeconómicos mayo 2014. Recuperado de <http://www.politicaeconomica.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/08/mayo-2014.pdf>

- Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad. (2010). Agenda para la Transformación Productiva Quito. Recuperado de [http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/07/Agenda\\_Productiva\[1\].pdf](http://www.produccion.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2012/07/Agenda_Productiva[1].pdf)
- Ministerio de Economía, Industria y Competitividad de España. (2017). Barreras a la importación de vehículos con Ecuador. Recuperado de [http://www.barrerascomerciales.es/gles/BuscadorBarreras/Paginas/Barrerasalainportaciondevehiculos\\_20150048.aspx](http://www.barrerascomerciales.es/gles/BuscadorBarreras/Paginas/Barrerasalainportaciondevehiculos_20150048.aspx)
- Ministerio de Industria y Productividad. (2014, Diciembre). Metodología para el cálculo del porcentaje de incorporación de material originario de Ecuador. Obtenido de [http://www.lacamaradequito.com/uploads/tx\\_documents/acuerdo10mipro.pdf](http://www.lacamaradequito.com/uploads/tx_documents/acuerdo10mipro.pdf)
- Organización Mundial del Comercio. (2015). Organización Mundial del Comercio. Recuperado de <https://www.wto.org/indexsp.htm>
- Osorio, L. (2015, Agosto 13). Ecuador las salvaguardias y sus efectos. Recuperado de <http://marcotradenews.com/noticias/ecuador-las-salvaguardias-y-sus-efectos-39679>
- Pacheco, J. (2013). Impuestos para importación de vehículos en Ecuador. <http://www.forosecuador.ec/forum/aficiones/autos-y-motos/9370-impuestos-para-importaci%C3%B3n-de-veh%C3%ADculos-en-ecuador>
- Pacific Credit Rating. (2014). Ecuador sector automotriz. Recuperado de [http://www.ratingspcr.com/uploads/2/5/8/5/25856651/sectorial\\_automotriz.pdf](http://www.ratingspcr.com/uploads/2/5/8/5/25856651/sectorial_automotriz.pdf)
- PROEcuador. (s/f). FOB. Recuperado de <http://www.proecuador.gob.ec/exportadores/requisitos-para-exportar/incoterms/fob-franco-a-bordo/>
- PROEcuador. (s/f). CIF. Recuperado de <http://www.proecuador.gob.ec/exportadores/requisitos-para-exportar/incoterms/cif-costo-seguro-y-flete/>
- PROEcuador. (2017). Sector automotriz. Recuperado de [http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2017/02/PROEC\\_AS2017\\_AUTOMOTRIZ.pdf](http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2017/02/PROEC_AS2017_AUTOMOTRIZ.pdf)
- PROEcuador. (2016). Sector automotriz. Recuperado de <http://www.proecuador.gob.ec/compradores/oferta-exportable/automotriz/>

- PROEcuador. (2015). Boletín de Comercio Exterior. Recuperado de <http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2015/02/BoletinEne-feb-bce-final.pdf>
- Sector servicios. (2013). Servicios al exportador. Recuperado de <http://www.siicex.gob.pe/siicex/resources/sectoresproductivos/GM%20servicios%20-%20Ecuador%202013.pdf>
- SENAE. (2014). Resolución 050-2014. Recuperado de [https://www.aduana.gob.ec/archivos/Boletines/2015/Resolucion\\_050\\_2014.pdf](https://www.aduana.gob.ec/archivos/Boletines/2015/Resolucion_050_2014.pdf)
- Senplades. (2014). Plan Nacional de Desarrollo/Plan Nacional para el Buen Vivir 2013-2017. Recuperado de <http://www.buenvivir.gob.ec/69>
- SRI. (s/f). Impuestos sobre vehículos. Recuperado de <http://www.sri.gob.ec/de/vehiculos>
- Trademap. (2017). Lista de productos exportados por Ecuador. Recuperado de [http://trademap.org/\(X\(1\)S\(rybsa1iqrzmtvfjeeyg3cyh\)\)/Product\\_SelCountry\\_TS.aspx?nvpm=3|218|||87|||4|1|1|2|2|1|1|2|1](http://trademap.org/(X(1)S(rybsa1iqrzmtvfjeeyg3cyh))/Product_SelCountry_TS.aspx?nvpm=3|218|||87|||4|1|1|2|2|1|1|2|1)
- Trademap. (2017). Lista de los productos importados por Ecuador. Recuperado de [http://trademap.org/Product\\_SelProductCountry.aspx?nvpm=1|218|||87|||4|1|1|1|1|1|1|1|1](http://trademap.org/Product_SelProductCountry.aspx?nvpm=1|218|||87|||4|1|1|1|1|1|1|1|1)
- Toyota. (2017). Toyota en Ecuador. Recuperado de <http://www.toyota.com.ec/toyota-en-ecuador>
- Vaca, J. (2014). La restricción a la importación de vehículos como medida de política comercial. Recuperado de <http://www.puce.edu.ec/economia/efi/index.php/economia-internacional/14-competitividad/224-como-consecuencia-de-la-desfavorable-situacion-externa-que-atravesia-el-ecuador>

## **Entrevistas**

- Bucheli, J.F. Ingeniero Comercial. Gerente de Ventas y Marketing de Audi, 2017. El impacto de las medidas arancelarias en el sector automotriz.
- Gordón, D. Licenciado en Multilingüe en Negocios y Relaciones Internacionales. Docente de la Universidad Católica del Ecuador, 2016. Importaciones y proceso de pago.
- Romo, O. Ingeniero Comercial con mención en Marketing. Gerente de Compras y Ventas de Repuestos de Aneta, 2017. Precios y costos de CKD.

Zapata, D. Licenciado en Administración de Empresas. Jefe de Departamento de Repuestos de Nissan, 2017. El impacto de las medidas arancelarias en el sector automotriz.

## ANEXOS

### ANEXO N 1

#### VAB POR RAMAS DE ACTIVIDAD Y CONTRIBUCIONES ABSOLUTAS A LA VARIACIÓN ANUAL DEL PIB 2013 EN PORCENTAJE

Rama de Actividad	%
Construcción	0,9%
Petróleo y minas	0,5%
Agricultura	0,4%
Manufactura	0,4%
<b>Transporte</b>	<b>0,4%</b>
Enseñanza, servicio social y de salud	0,4%
Comercio	0,3%
Actividades profesionales, técnicas y administrativas	0,3%
Correo y comunicaciones	0,3%
Administración pública, defensa	0,2%

Fuente: BCE, 2014; Ministerio Coordinador de Política Económica, 2014  
Elaborado por: Erika Heredia Acuña

### ANEXO N 2

#### ÍNDICE DE COMPETITIVIDAD GLOBAL 2015

País	Ranking	Índice
Suiza	1°	5.76
Singapur	2°	5.68
Estados Unidos	3°	5.61
Alemania	4°	5.53
Holanda	5°	5.50
Japón	6°	5.47
Hong Kong	7°	5.46
China	28°	4.89
España	33°	4.59
Chile	35°	4.58
<b>Colombia</b>	<b>61°</b>	<b>4.28</b>
<b>Perú</b>	<b>69°</b>	<b>4.21</b>
Uruguay	73°	4.09
Brasil	75°	4.08
<b>Ecuador</b>	<b>76°</b>	<b>4.07</b>
Argentina	106°	3.79
Surinam	110°	3.71
Bolivia	117°	3.60
Paraguay	118°	3.60
Guayana	121°	3.56
Venezuela	132°	3.30

Fuente: Foro Económico Mundial, 2016  
Elaborado por: Erika Heredia Acuña

ANEXO N 3  
RESOLUCIONES DEL COMEX PARA EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL  
2013 AL 2015

<b>Resoluciones del 2013 al 2015</b>			
<b>Número</b>	<b>Descripción</b>	<b>Objeto</b>	<b>Fecha</b>
101	Cuotas asignadas en la Resolución 66 para ser aplicadas anualmente mientras este en vigencia la restricción cuantitativa de importación de vehículos	Restricción cuantitativa de importación.	07/01/2013
106	Nota Complementaria Nacional de CKD de chasis equipado con su motor. Restricción cuantitativa a la importación de CKD de chasis equipado con su motor.	Restricción cuantitativa de importación.	10/09/2013
101	Cuotas asignadas en la Resolución 66 para ser aplicadas anualmente mientras este en vigencia la restricción cuantitativa de importación de vehículos	Restricción cuantitativa de importación.	07/01/2013
110	Apruébese como medida excepcional, la cuota de importación de vehículos, clasificados en las subpartidas mencionadas en la Resolución N° 66 del COMEX, para el año 2013	Cupos de importación	17/09/2013
11	Restricción cuantitativa para las importaciones que realice la empresa CIUDAD DEL AUTO CIAUTO CIA. LTDA	Importación de Vehículos	21/03/2014
49	Prorrogar la vigencia hasta el 31 de diciembre del 2015 de las Resoluciones Nos. 65 y 66 del año 2012 y 011-2014, así como de sus respectivas reformas, de conformidad con los Anexos 1 y 2 de la presente Resolución	Cupos de importación de vehículos y CKD	29/12/2014
50	Apruébese la aplicación de una medida correctiva en los términos del artículo 98 del Acuerdo de Cartagena para los productos originarios del Perú y Colombia	Salvaguardia	29/12/2014
51	Reformar el Arancel Nacional de importaciones, de conformidad con el Anexo 1 de la presente la Resolución.	Arancel	29/12/2014
02	Exclusión de la aplicación de la Resolución 050-2014 del Pleno del COMEX a determinadas subpartidas arancelarias	Salvaguardia	20/01/2015
03	Sustituir el Anexo 1 de la Resolución 049-2014 del Pleno del COMEX, de conformidad con el Anexo 1	Cupos de importación vehículos	03/02/2015
05	Excluir de la aplicación de la medida correctiva prevista en la Resolución 050-2014 del Pleno del COMEX, a las mercancías clasificadas en las subpartidas arancelarias previstas en el Anexo 1	Cupos de importación de vehículos y CKD	29/12/2014
08	Reforma Arancelaria respecto a Vehículos Eléctricos	Reformas arancelarias	11/02/15
11	Establecimiento de una sobre tasa arancelaria de carácter general y no discriminatoria a las mercancías clasificadas en las subpartidas.	Reformas arancelarias	06/03/2015
16	Reformas a la Resolución 011-2015 relativa a Salvaguarda por Balanza de Pagos	Reformas arancelarias	04/08/2015

18	Reforma de la Resolución COMEX 51 de 27 de marzo de 2012	Restricción de importación	04/08/2015
19	Reformar el anexo 2 de la Resolución 049-2014 del Pleno del COMEX	Restricción de importación	05/05/2015
50	Establecer una cuota global para la importación de vehículos equivalentes a USD 655'680.927,37 en valor FOB, que no podrá superar el total de 84.555 unidades físicas	Restricción de importación	30/12/2015

Fuente: CINAIE, 2017

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

#### ANEXO N 4 ARANCELES RESOLUCIÓN 051-2014

Código	Designación de mercadería	Uf	Tarifa arancelaria	Observación
8701.10.00.00	-Motocultores	U	5	
8701.20.00.90	--Los demás	U	5	
8701.30.00.00	-Tractores de orugas	U	5	
8701.90.00.00	-Los demás	U	5	
8702.10.90.80	---En CKD	U	13	
8703.21.00.80	---En CKD	U	40(*)	Arancel mínimo 15%
8703.22.10.80	---En CKD	U	40(*)	Arancel Mínimo 15%
8703.22.90.80	---En CKD	U	40(*)	Arancel mínimo 15%
8703.23.10.80	---En CKD	U	35(*)	Arancel mínimo 14,38%
8703.23.90.80	---En CKD	U	35(*)	Arancel mínimo 14,38%
8703.24.10.80	---En CKD	U	35(*)	Arancel mínimo 14,38%
8703.24.10.80	---En CKD	U	35(*)	Arancel mínimo 14,28%
8703.24.90.80	---En CKD	u	35(*)	Arancel mínimo 14,38%
8703.31.10.80	---En CKD	u	40(*)	Arancel mínimo 15%
8703.31.90.80	---En CKD	u	40(*)	Arancel mínimo 15%
8703.32.10.80	---En CKD	u	40(*)	Arancel mínimo 15%
8703.32.90.80	---En CKD	u	40(*)	Arancel mínimo 15%
8703.33.10.80	---En CKD	u	40(*)	Arancel mínimo 15%
8703.33.90.80	---En CKD	u	40(*)	Arancel mínimo 15%
8703.90.00.80	--En CKD	u	40(*)	Arancel mínimo 15%
8704.21.10.80	---En CKD	u	40(*)	Arancel mínimo 15%
8704.31.10.80	---En CKD	u	40(*)	Arancel mínimo 15%
8706.00.91.80	---En CKD	u	40(*)	Arancel mínimo 15%

8711.20.00.10	--En CKD	u	30(*)	Arancel mínimo 15,25%
8711.30.00.10	--En CKD	u	30(*)	Arancel mínimo 15,25%
8711.40.00.10	--En CKD	u	30(*)	Arancel mínimo 15,25%
8711.50.00.10	--En CKD	u	30(*)	Arancel mínimo 15,25%
8711.90.00.10	--En CKD	u	30(*)	Arancel mínimo 15,25%

Fuente: COMEX, 2014

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

## ANEXO N 5 ARANCELES RESOLUCIÓN 008-2015

Código	Designación de mercadería	Uf	Tarifa arancelaria	Observación
8702.	Vehículos automóbiles para transporte de diez o más personas			
8702.10	-Con motor de émbolo, de encendido por compresión			
8702.10.10	--Para el transporte de un máximo de 16 personas, incluido el conductor			
8702.10.10.80	---En CKD	u	3	
8702.10.10.90	---Los demás	u	35	
8702.10.90	--Los demás			
8702.10.90.80	--CKD	u	3	
8702.10.90.90	---Los demás	u	10	
8702.90	-Los demás			
8702.90.10	--Trolebuses			
8702.90.10.80	---En CKD	u	3	
8702.90.10.90	----Los demás	u	0	
	--Los demás			
8702.90.91	---Para el transporte de un máximo de 16 personas, incluido el conductor			
	----Eléctricos			
8702.90.91.11	----En CKD	u	0	
8702.90.91.19	----Los demás	u	0	
	----Híbridos:			
8702.90.91.21	----En CKD	u	0	
8702.90.91.29	----Los demás	u	0	
	----Los demás:			
8702.90.91.91	----En CKD	u	3	
8702.90.91.99	----Los demás	u	35	
8702.90.99	---Los demás			
	----Eléctricos			
8702.90.99.11	----En CKD	u	0	
8702.90.99.19	----Los demás	u	0	
	----Híbridos			
8702.90.99.21	----En CKD	u	0	
8702.90.99.29	----Los demás	u	0	
	----Los demás			
8702.90.99.91	----En CKD	u	3	
8702.90.99.99	----Los demás	u	10	

8703.10.00	-Vehículos especialmente concebidos para desplazarse sobre nieve, vehículos especiales para transporte de personas en campos			
	--Eléctricos:			
8703.10.00.11	---En CKD	U	20	0% solo para vehículos de valor FOB de hasta \$40 000
8703.10.00.19	---Los demás	u	20	0% solo para vehículos de valor FOB de hasta \$40 000
	--Híbridos:			
8703.10.00.21	---En CKD	U	20	
8703.10.00.29	---Los demás	u	20	
	--Los demás			
8703.10.00.91	---En CKD	u	20	
8703.10.00.99	---Los demás	u	20	
	-Los demás vehículos con motor de émbolo alternativo, de encendido por chispa:			
8703.21.00	--De cilindrada inferior o igual a 1000 cm3:			
8703.21.00.80	---En CKD	u	40(*)	Arancel mínimo 15%
	---Los demás			
8703.21.00.91	----Vehículo de tres ruedas	u	40	
8703.21.00.99	---Los demás	u	40	
8703.22	--De cilindrada superior a 100 cm3 pero inferior o igual a 1500			
8703.22.10	---Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, camperos)			
8703.22.10.80	----En CKD	u	40	Arancel Mínimo 15%
8703.22.10.90	----Los demás:			
8703.22.90.80	----En CKD	u	40(*)	Arancel mínimo 15%
8703.22.90.90	----Los demás	u	40	
8703.23	--De cilindrada superior a 1500 cm3 pero inferior o igual a 3000			
8703.23.10	---Con tracción en las cuatro ruedas (4x, camperos)			
8703.23.10.80	----En CKD	u	35(*)	Arancel mínimo
8703.23.10.90	----Los demás	u	40	35% solamente para vehículos de más
8703.23.90	---Los demás:			
8703.23.90.80	----En CKD	u	35(*)	Arancel Mínimo
8703.23.90.90	----Los demás	u	40	35% solamente para vehículos de más
8703.24	-- De cilindrada superior a 3000 cm3			

8703.24.10	---Con tracción en las cuatro ruedas (4x4, camperos)			
8704.10.00	-Volquetas automotores concebidos para utilizarlos			
	--Eléctricos:			
8704.10.00.11	--En CKD	u	0	
8704.10.00.19	---Los demás	u	0	
	--Híbridos:			
8704.10.00.21	--En CKD	u	0	
8704.10.00.29	---Los demás	u	5	
	--Los demás:			
8704.10.00.91	---En CKD	u	0	
8704.10.00.99	---Los demás	u	5	
	- Los demás, con motor de émbolo, de encendido por compresión (Diésel o semi-Diésel):			
8704.21	--De peso total con carga máximo inferior o igual a 5t:			
8704.21.10	---Inferior o igual a 4,537t:			
8704.21.10.80	----En CKD	u	40(*)	Arancel mínimo 15%
	----Los demás			
8704.21.10.91	-----Vehículo de tres ruedas	u	40	
8704.21.10.99	-----Los demás	u	40	
8704.21.90	---Los demás:			
8704.21.90.80	---En CKD	u	3	
8704.21.90.90	----Los demás	u	10	
8704.22	--De peso total con carga máxima superior a 5 t pero inferior o			
8704.22.10	--- Inferior o igual a 6,2t:			
8704.22.10.80	----En CKD	u	3	
8704.22.10.90	----Los demás	u	5	
8704.22.20	---Superior a 6,2t per inferior o igual a 9,3t:			
8704.22.20.80	En CKD	u	3	
8704.22.20.90	----Los demás	u	5	
8704.22.90	---Superior a 9,3t:			
8704.22.90.80	----En CKD	u	3	
8704.22.90.90	----Los demás	u	5	
8704.23.00	--De peso total con carga máxima superior a 20 t:			
8704.23.00.80	---EN CKD	u	3	
8704.23.00.90	---Los demás	u	5	
	-Los demás, con motor de émbolo, de encendido por			
8704.31	--De peso total con carga máxima inferior o igual a 5t:			
8704.31.10	---Inferior o igual a 4,537t:			
8704.31.10.80	----En CKD	u	40(*)	Arancel mínimo 15%
	---Los demás:			
8704.31.10.91	-----Vehículo de tres ruedas	u	40	
8704.31.10.99	-----Los demás	u	40	
8704.21.90	---Los demás			

8704.31.90.80	----En CKD	u	3	
8704.31.90.90	----Los demás	u	10	
8704.32	--De peso total con carga máxima superior a 5t:			
8704.32.10	---Inferior o igual a 6,2t:			
8704.32.10.80	----En CKD	u	0	
8703.33.90.80	----En CKD	U	40(*)	Arancel mínimo 15%
8703.33.90.90	----Los demás	u	40	
8703.90.00	-Los demás			
	---Eléctricos			
8703.90.00.11	---En CKD	u	40	0% solo para vehículos de valor FOB de hasta \$40000,00
8703.90.00.19	---Los demás	u	40	0% solo para vehículos de valor FOB de hasta \$40000,00
	-Híbridos			
8703.90.00.21	---En CKD	u	40(*)	Arancel mínimo 15%
8703.90.00.29	---Los demás	u	35(*)	0% solamente vehículos de 0 a 2000 cc; 10% solamente vehículos de 2000cc a 3000cc-20% de 30001 a 40000cc; 35%
	--Los demás _			
8703.90.00.91	---En CKD	u	40(*)	Arancel mínimo 15%
8703.90.00.99	---Los demás	u	40	

Fuente: COMEX, 2015.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

## ANEXO N 6 ARANCELES RESOLUCIÓN 011-2015

Código	Designación de mercadería	Tarifa arancelaria
8701.20.00.90	--Los demás	45%
8701.30.00.00	-Tractores de orugas	15%
8702.10.10.90	---Los demás	45%
8702.10.90.80	--CKD	15%
8702.10.90.90	---Los demás	45%
8702.90.91.90	---Los demás	45%
8702.90.99.99	----Los demás	45%
8703.10.00.00	-Vehículos especialmente concebidos para desplazarse sobre nieve, vehículos especiales para transporte de personas en campos de golf y vehículos similares	45%
8703.21.00.91	----Vehículo de tres ruedas	45%
8703.21.00.99	---Los demás	45%
8704.10.00.90	--Los demás	45%
8704.21.90.90	----Los demás	45%
8704.22.10.80	----En CKD	15%
8704.22.10.90	----Los demás	45%

8704.22.20.80	----En CKD	15%
8704.22.20.90	----Los demás	45%
8704.22.90.90	----Los demás	45%
8704.23.00.90	---Los demás	45%
8704.31.90.90	----Los demás	45%
8704.32.10.90	----Los demás	45%
8704.32.20.90	----Los demás	45%
8704.32.90.90	----Los demás	45%
8705.10.00.00	-Camiones grúa	45%
8705.20.00.00	-Camiones automóviles para sondero o perforación	45%
8705.30.00.00	-Camiones de bomberos	45%
8705.40.00.00	-Camiones hormigonera	45%
8705.90.11.00	---Coches barredera	45%
8705.90.90.00	--Los demás	45%
8705.90.90.00	--Los demás	45%
8706.00.10.90	--Los demás	15%
8706.00.92.90	---Los demás	5%
8707.10.00.00	-De vehículos de la partida 8703	45%
8707.90.10.00	--De vehículos de la partida 8702.	45%
8707.90.90.00	--Las demás	45%
8709.19.00.00	--Las demás	15%
8711.10.00.10	--En CKD	25%
8711..10.00.90	--Los demás	45%
8711.20.00.10	--En CKD	25%
8711.20.00.90	Los demás	45%
8711.20.00.91	---Vehículo de tres ruedas	45%
8711.20.00.99	---Los demás	45%
8711.30.00.10	--En CKD	25%
8711.30.00.90	Los demás	45%
8711.30.00.91	---Vehículo de tres ruedas	45%
8711.30.00.99	---Los demás	45%
8711.40.00.10	--En CKD	25%
8711.40.00.90	Los demás	45%
8711.40.00.91	---Vehículo de tres ruedas	45%
8711.40.00.99	---Los demás	45%
8711.50.00.10	--En CKD	25%
8711.50.00.90	Los demás	45%
8711.50.00.91	---Vehículo de tres ruedas	45%
8711.50.00.99	---Los demás	45%
8711.90.00.10	--En CKD	25%
8711.90.00.90	--Los demás	45%
8712.00.00.00	Bicicletas y demás velocípedos	15%
8714.91.00.00	--Cuadros y horquillas,, y sus partes	15%
8714.21.00.00	---Llantas (Aros)	15%
8714.92.90.00	---Radios	15%
8714.93.00.00	--Bujes sin freno y piñones libres	15%
8714.93.00.00	--Frenos, incluidos los bujes con freno y sus partes.	15%
8714.95.00.00	--Sillines (asientos)	15%
8714.96.00.00	--Pedales y mecanismo de pedal y sus partes	15%
8714.99.00.00	--Los demás	15%
8715.00.10.00	-Coches, sillas y vehículos similares	45%
8715.00.90.00	-Partes	45%
8716.10.00.00	-Remolques y semirremolques para vivienda o acampar, del tipo caravana	45%
8716.20.00.00	-Remolques y semirremolques, autocargadores o autodescargadores, para uso agrícola	45%

8716.31.00.00	--Cisternas	45%
87.16.39.00.00	--Los demás	45%
87.16.40.00.00	-Los demás remolques y semirremolques	45%
8716.80.10.00	--Carretillas de mano	45%
8716.80.90.00	--Los demás	45%

Fuente: COMEX, 2015

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

## ANEXO N 7

### ARANCELES EN RESOLUCIÓN 016-2015

Código	Designación de mercadería	Tarifa arancelaria	Observación
8705.90.90.10	---Vehículos con autobomba para suministro de cemento	45%	
8759.90.90.10	--- Los demás	45%	
8707.10.00.00	- De los vehículos de la partida 8703	45%	Se excluye a las importaciones de empresas registradas como ensambladores en el Ministerio de Industrias y Productividad
8708.90.90.00	--Las demás	45%	Se excluye a las importaciones de empresas registradas como ensambladores en el Ministerio de Industrias y Productividad

Fuente: COMEX, 2015.

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

## ANEXO N 8

### CUPOS ASIGNADO POR OPERADOR ECONÓMICO RESOLUCIÓN N 65

Consignatario	Partida Arancelaria	Cuota anual en dólares (FOB)	Cupo anual en unidades
Suramericana De Motores Motsur Cía. Ltda.	8703210080	402 561,00	361
Aymesa S.A.	8703229080	14 194 766,34	2700
Aymesa S.A.	8703239080	30 964 045,96	3852
Ómnibus BB Transportes S.A.	8703229080	48 609 035,89	10914
Ómnibus BB Transportes S.A.	8703231080	32 310 536,10	3229
Ómnibus BB Transportes S.A.	8703239080	164 212 515,92	21001
Ómnibus BB Transportes S.A.	8704211080	61 885 438,88	9062
Ómnibus BB Transportes S.A.	8704311080	25 988 041,55	5846
Manufacturas Armaduras Y Repuestos Ecuatorianos S.A. Maresa	8704211080	18 130 497,11	3240
Manufacturas Armaduras Y Repuestos Ecuatorianos S.A. Maresa	8704311080	51 131 312,36	15392
Unnomotors Cía. Ltda.	8703210080	338 323,50	510

Fuente: COMEX, 2014

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

ANEXO N 9  
 CUOTAS DE IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS RESOLUCIÓN N 66  
 COMEX

Consignatario	Partida Arancelaria	Cuota Anual en dólares (FOB)	Cuota Anual en Unidades
<b>AEKIA S.A.</b>	8703229090	13,725,741.40	2,412
	8703239090	16,213,516.90	1,674
	8703241090	192,577.70	9
	8703249090	883,137.50	55
	8703319090	8,302.00	1
	8703329090	2,130,240.00	210
	8703331090	86,800.00	4
	8703339090	41,048.00	2
	8704211090	69,048.00	7
<b>ALMACENES JUAN ELJURI CIA. LTDA.</b>	8703210090	266,433.30	71
	8703241090	31,780.00	1
<b>ALVAREZ BARBA S.A.</b>	8703231090	68,625.12	2
	8703239090	640,899.67	24
	8703241090	82,971.00	2
	8703249090	61,935.30	1
	8703900091	9,857,208.36	134
<b>AMBACAR CIA. LTDA.</b>	8703210090	506,834.02	107
	8703221090	524,835.85	85
	8703229090	294,249.76	50
	8703231090	241,011.69	28
	8703239090	1,060,627.34	106
	8703329090	59,009.72	5
	8703339090	84,240.80	7
	8703900091	1,305,594.33	27
	8704211090	1,620,369.73	171
	8704311090	1,137,223.36	167
<b>AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑIA ANONIMA AUTOFRANCIA C.A.</b>	8703229090	342,612.90	35
	8703239090	701,512.70	51
	8703329090	104,647.90	7
<b>AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. AYASA</b>	8703229090	7,684,759.60	979
	8703231090	7,855,094.73	600
	8703239090	57,993,155.76	6,909
	8703241090	257,479.78	9
	8703331090	125,978.00	5
	8704211090	10,650,515.55	766
	8704311090	7,506,691.86	839
<b>AUTOSHARECORP S.A</b>	8703231090	273,388.50	19
	8703241090	381,299.10	14
	8703249090	1,183,700.00	67

	8703900091	4,474,337.00	151
	8704211090	142,075.50	7
	8704311090	8,314,425.70	509
<b>CAMC TRUCK CIA. LTDA.</b>	8703239090	15,750.00	2
	8704211090	150,780.00	17
<b>CASABACA S.A.</b>	8703900091	9,826,507.39	283
<b>CETIVEHICULOS S.A.</b>	8703229090	468,179.60	46
	8703239090	607,581.80	42
	8703329090	56,590.10	5
	8704211090	55,118.00	7
<b>CHRYSLER - JEEP AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR S.A.</b>	8703231090	162,838.90	10
	8703239090	68,094.60	4
	8703241090	140,694.40	7
	8704311090	124,278.00	8
<b>CINASCAR DE ECUADOR S.A.</b>	8703210090	984,754.72	259
	8703221090	260,512.00	45
	8703229090	337,820.00	95
	8703239090	485,128.00	98
	8704311090	807,258.49	186
<b>CORPORACION CARRERA S.A</b>	8703239090	29,540.00	1
	8703241090	95,337.20	4
	8703249090	19,250.00	1
	8703329090	49,700.00	1
	8703900091	5,808,048.40	109
<b>DAIHAUTO S.A.</b>	8703900091	205,365.50	4
<b>DISTRIBUIDORA DE VEHICULOS S.A. DIVESA</b>	8703229090	133,896.00	25
	8704311090	104,195.00	24
<b>EUROVEHICULOS S.A.</b>	8703221090	101,225.60	22
	8703229090	227,546.90	48
	8703231090	1,031,663.50	187
	8703239090	740,626.60	127
	8703319090	14,795.20	3
	8703329090	388,392.20	48
<b>FISUM S.A.</b>	8703239090	7,639,237.20	896
	8704211090	8,387,380.40	536
	8704311090	679,240.80	80
<b>GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.</b>	8703210090	13,299,466.43	2,781
	8703229090	5,400,432.40	853
	8703231090	210,901.14	13
	8703239090	17,115,714.07	1,572
	8703241090	3,864,713.68	230
	8703249090	546,182.25	27
	8703900091	11,889,789.68	362
	8704211090	11,169,524.10	674

<b>GERMANMOTORS S.A.</b>	8703229090	32,810.40	2
	8703231090	641,273.50	23
	8703239090	670,900.44	34
	8703241090	86,449.44	2
	8703331090	28,450.80	1
<b>GOTELLI S.A.</b>	8703900091	794,054.80	17
<b>IMPORTADORA TOMBAMBA S.A.</b>	8703241090	17,500.00	1
	8703900091	11,215,442.52	321
<b>INTRANS ECUADOR S.A.</b>	8703231090	739,786.60	38
	8703239090	730,158.80	56
	8703321090	271,625.90	12
	8703331090	23,100.70	1
<b>MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA</b>	8703229090	5,523,210.63	456
	8703239090	9,021,020.48	596
	8703249090	639,904.93	23
	8704211090	2,320,462.87	165
<b>MAQUINARIAS Y VEHICULOS S.A. MAVESA</b>	8703229090	156,625.00	14
	8703239090	485,811.90	32
	8703329090	11,060.70	1
	8703900091	418,964.00	7
	8704211090	191,911.30	20
<b>MECANOSOLVERS S.A.</b>	8703229090	505,575.00	123
	8703239090	1,925.00	1
	8704311090	373,450.00	116
<b>MOSUMI S.A.</b>	8703231090	312,843.25	15
	8703239090	2,786,858.98	172
	8703241090	173,493.66	7
	8703321090	280,921.44	12
	8703329090	258,017.06	11
	8703331090	557,300.56	21
	8704211090	3,721,480.39	208
	8704311090	232,298.00	12
<b>NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.</b>	8703229090	29,982,016.40	5,297
	8703231090	2,814,577.50	202
	8703239090	46,901,817.20	5,053
	8703241090	1,010,185.40	58
	8703249090	956,883.20	50
	8703319090	192,080.00	28
	8703321090	18,590.60	1
	8703329090	377,048.00	36
	8703331090	30,958.20	1
	8703339090	191,165.80	9
	8704211090	256,137.00	31
<b>OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.</b>	8704211090	13,444.20	1

<b>PIEDRAMUNDO S.A.</b>	8703900091	406,247.92	6
<b>QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL</b>	8703231090	658,157.50	46
	8703241090	749,883.40	29
	8703249090	1,407,980.00	79
	8703900091	24,033,723.00	809
	8704211090	1,841,310.80	89
	8704311090	30,917,187.00	1,944
<b>RECORDMOTOR S.A.</b>	8703231090	275,703.65	13
	8703239090	1,468,495.40	85
	8703241090	433,439.30	15
	8703249090	273,053.20	11
<b>SANCHEZ ROSAS EYMI JE ZAEL</b>	8703900091	483,388.50	8
<b>STARMOTORS S.A.</b>	8703231090	74,519.20	2
	8703239090	334,093.20	13
	8703241090	123,749.35	3
	8703249090	146,588.40	4
	8703900091	4,627,871.50	54
<b>TEOJAMA COMERCIAL SA</b>	8703229090	267,340.48	20
	8703900091	196,989.70	4
<b>TERAN CAICEDO LUIS RAMIRO</b>	8703241090	76,650.00	2
	8703249090	73,850.00	3
	8703900091	176,379.00	4
<b>TOYOCOSTA S.A.</b>	8703900091	9,723,901.81	301
<b>TOYOTA DEL ECUADOR S.A.</b>	8703229090	1,637,243.86	191
	8703231090	10,133,283.46	691
	8703239090	2,528,371.31	239
	8703241090	3,819,650.43	174
	8703900091	168,903.06	6
	8704211090	14,162,675.10	1,152
	8704311090	28,273,986.20	2,802
<b>VIZCAINO TERAN PAUL ANDRES</b>	8703231090	14,805.00	1
	8703900091	973,243.60	21
	<b>Total</b>	495 991 831,06	48 279

Fuente: COMEX, 2015; Arias, 2015; Meléndez, 2013

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

**ANEXO N 10**  
**MATRIZ DE CÁLCULO PARA LA COMPARACIÓN ENTRE**  
**IMPORTACIÓN SIN SALVAGUARDIAS Y CON SALVAGUARDIAS**

<b>CÁLCULO DE IMPORTACIÓN SIN SALVAGUARDIAS</b>			
Carro de Golf de importación	\$		10.000,00
<b>A) VALOR EN ADUANA (VA)</b>			
FOB	costo del vehículo	\$	10.000,00
+FLETE		\$	1.500,00
		\$	11.500,00
+SEGURO	0,10%	\$	10,00
	<b>Valor en Aduana o CIF</b>	\$	<b>11.510,00</b>
<b>B) DERECHOS ARANCELARIOS (DA)</b>			
	Vehículos		
	35% Ad Valorem	\$	4.028,50
	0% Salvaguardia	\$	-
	<b>TOTAL DA</b>	\$	<b>4.028,50</b>
<b>C) DERECHOS NO ARANCELARIOS (DNA)</b>			
FODINFA	VA * 0,5%	\$	57,55
ICE (Base Imponible)	((Valor Ex Aduana o (VA+DA+Fodinfra)+25%*V ExA	\$	19.495,06
Tarifa Ad Valorem ICE	5%	\$	974,75
	ICE	\$	20.469,82
IVA	(VA+DA+Fodinfra+ICE)*12%	\$	36.065,87
	12%	\$	4.327,90
	<b>TOTAL DNA</b>	\$	<b>24.855,27</b>
<b>LIQUIDACIÓN ADUANERA</b>			
	DA+DNA	\$	28.883,77
Precio al Distribuidor	(VA+DA+Fodinfra+ICE+IVA)	\$	40.393,77
Precio al concesionario	10%	\$	44.433,15
10 % Margen de Utilidad			
<b>PVP (10% Margen de Utilidad)</b>	10%	\$	<b>48.876,46</b>

Fuente: Coca, 2016; Bucheli, 2016; Gordón, 2016; Ayala, 2014

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

<b>CÁLCULO DE IMPORTACIÓN CON SALVAGUARDIAS</b>			
Carro de Golf de importación	\$		10.000,00
<b>A) VALOR EN ADUANA (VA)</b>			
FOB	costo del vehículo	\$	10.000,00
+FLETE		\$	1.500,00
		\$	11.500,00
+SEGURO	0,10%	\$	10,00
	<b>Valor en Aduana o CIF</b>	\$	<b>11.510,00</b>
<b>B) DERECHOS ARANCELARIOS (DA)</b>			
	Vehículos		
	35% Ad Valorem	\$	4.028,50
	45% Salvaguardia	\$	5.179,50
	<b>TOTAL DA</b>	\$	<b>9.208,00</b>
<b>C) DERECHOS NO ARANCELARIOS (DNA)</b>			
FODINFA	VA * 0,5%	\$	57,55
ICE (Base Imponible)	((Valor Ex Aduana o (VA+DA+Fodinfra)+25%*V ExA	\$	25.969,44
Tarifa Ad Valorem ICE	5%	\$	1.298,47
	ICE	\$	27.267,91
IVA	(VA+DA+Fodinfra+ICE)*12%	\$	48.043,46
	12%	\$	5.765,22
	<b>TOTAL DNA</b>	\$	<b>33.090,67</b>
<b>LIQUIDACIÓN ADUANERA</b>			
	DA+DNA	\$	42.298,67
Precio al Distribuidor	(VA+DA+Fodinfra+ICE+IVA)	\$	53.808,67
Precio al concesionario	10%	\$	59.189,54
10 % Margen de Utilidad			
<b>PVP (10% Margen de Utilidad)</b>	10%	\$	<b>65.108,50</b>

Fuente: Coca, 2016; Bucheli, 2017; Gordón, 2016; Ayala, 2014

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

**ANEXO N 11**  
**MATRIZ DE COMPARACIÓN ENTRE IMPORTACIÓN SIN**  
**SALVAGUARDIAS E IMPORTACIÓN CON SALVAGUARDIAS**

**CÁLCULO DE IMPORTACIÓN SIN SALVAGUARDIAS**

Camión Grúa de importación	\$	36.000,00	
<b>A) VALOR EN ADUANA (VA)</b>			
FOB	costo del vehículo	\$	36.000,00
+FLETE		\$	130,00
		\$	36.130,00
+SEGURO	0,10%	\$	36,13
	<b>Valor en Aduana o CIF</b>	\$	<b>36.166,13</b>
<b>B) DERECHOS ARANCELARIOS (DA)</b>			
	Vehículos		
	35% Ad Valorem	\$	12.658,15
	0% Salvaguardia	\$	-
	<b>TOTAL DA</b>	\$	<b>12.658,15</b>
<b>C) DERECHOS NO ARANCELARIOS (DNA)</b>			
FODINFA	VA * 0,5%	\$	180,83
ICE (Base Imponible)	((Valor Ex Aduana o (VA+DA+Fodinfra)+25%*VExA)	\$	61.256,38
Tarifa Ad Valorem ICE	15%	\$	9.188,46
	ICE	\$	70.444,84
IVA	(VA+DA+Fodinfra+ICE)*12%	\$	119.449,95
	12%	\$	14.333,99
	<b>TOTAL DNA</b>	\$	<b>84.959,66</b>
<b>LIQUIDACIÓN ADUANERA</b>	DA+DNA	\$	97.617,81
Precio al Distribuidor	(VA+DA+Fodinfra+ICE+IVA)	\$	133.783,94
Precio al concesionario 10 % Margen de Utilidad	10%	\$	147.162,33
<b>PVP (10 % Margen de Utilidad)</b>	10%	\$	<b>161.878,57</b>

Fuente: Coca, 2016; Bucheli, 2017; Gordón, 2016; Ayala, 2014

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

**CÁLCULO DE IMPORTACIÓN CON SALVAGUARDIAS**

Camión Grúa de importación	\$	36.000,00	
<b>A) VALOR EN ADUANA (VA)</b>			
FOB	costo del vehículo	\$	36.000,00
+FLETE		\$	130,00
		\$	36.130,00
+SEGURO	0,10%	\$	36,13
	<b>Valor en Aduana o CIF</b>	\$	<b>36.166,13</b>
<b>B) DERECHOS ARANCELARIOS (DA)</b>			
	Vehículos		
	35% Ad Valorem	\$	12.658,15
	45% Salvaguardia	\$	16.274,76
	<b>TOTAL DA</b>	\$	<b>28.932,90</b>
<b>C) DERECHOS NO ARANCELARIOS (DNA)</b>			
FODINFA	VA * 0,5%	\$	180,83
ICE (Base Imponible)	((Valor Ex Aduana o (VA+DA+Fodinfra)+25%*VExA)	\$	81.599,83
Tarifa Ad Valorem ICE	15%	\$	12.239,97
	ICE	\$	93.839,81
IVA	(VA+DA+Fodinfra+ICE)*12%	\$	159.119,67
	12%	\$	19.094,36
	<b>TOTAL DNA</b>	\$	<b>113.115,00</b>
<b>LIQUIDACIÓN ADUANERA</b>	DA+DNA	\$	142.047,90
Precio al Distribuidor	(VA+DA+Fodinfra+ICE+IVA)	\$	178.214,03
Precio al concesionario 10 % Margen de Utilidad	10%	\$	196.035,43
<b>PVP (10 % Margen de Utilidad)</b>	10%	\$	<b>215.638,98</b>

Fuente: Coca, 2016; Bucheli, 2017; Gordón, 2016; Ayala, 2014

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

## ANEXO 12 MATRIZ DE PRODUCCIÓN E IMPORTACIÓN DE VEHÍCULO

<b>Vehículo producido</b>			
<b><u>VALOR EN ADUANA (VA)</u></b>			
FOB	material CKD	\$	15.000,00
+FLETE		\$	1.500,00
		\$	16.500,00
	<b>Valor en Aduana o CIF</b>	\$	<b>16.500,00</b>
<b><u>COSTOS DE PRODUCCIÓN</u></b>			
Arancel Ad Valorem	5%	\$	825,00
FODINFA	VA * 0,5%	\$	82,50
Tansporte local a la planta de producción		\$	150,00
Material Nacional		\$	3.500,00
Gastos Fijos de Manufactura		\$	550,00
Gastos Variable de Manufactura		\$	450,00
	<b>TOTAL</b>	\$	<b>22.057,50</b>
<b><u>COSTO EX FÁBRICA</u></b>			
Gastos de comercialización, administrativos, venta		\$	450,00
Transporte Local del Distribuidor		\$	80,00
	<b>TOTAL</b>	\$	<b>22.587,50</b>
<b><u>PRECIO EX FÁBRICA</u></b>			
Utilidad	5%	\$	1.129,38
	<b>TOTAL</b>	\$	<b>23.716,88</b>
<b><u>PRECIO ANTES DE IVA</u></b>			
ICE (Base Imponible)	((Precio Ex Fábrica)+25%*PExF	\$	29.646,09
Tarifa Ad Valorem ICE	10%	\$	2.964,61
	<b>ICE</b>	\$	32.610,70
IVA	12%	\$	6.759,31
	<b>PRECIO VENTA AL PÚBLICO (PVP)</b>	\$	<b>63.086,89</b>

Fuente: Coca, 2016; Bucheli, 2017; Gordón, 2016; Ayala, 2014

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

<b>Vehículo importado</b>			
<b><u>VALOR EN ADUANA (VA)</u></b>			
FOB	costo del vehículo	\$	15.000,00
+FLETE		\$	1.500,00
+SEGURO	0,10%	\$	15,00
		\$	16.500,00
	<b>Valor en Aduana o CIF</b>	\$	<b>16.515,00</b>
<b><u>PRECIO EX ADUANA</u></b>			
Arancel Ad Valorem	35%	\$	5.780,25
FODINFA	VA * 0,5%	\$	82,58
ICE (Base Imponible)	((Valor Ex Aduana o (VA+DA+Fodinfa)+25%*VExA	\$	27.972,28
Tarifa Ad Valorem	10%	\$	2.797,23
ICE		\$	30.769,51
	<b>TOTAL</b>	\$	<b>53.147,33</b>
<b><u>TOTAL COSTO VEHÍCULO</u></b>			
Gastos de comercialización, administrativos, venta		\$	450,00
Transporte Local del Distribuidor		\$	80,00
	<b>TOTAL COSTO DE VEHÍCULO</b>	\$	<b>53.677,33</b>
<b><u>PRECIO ANTES DE IVA</u></b>			
Utilidad	5%	\$	2.683,87
	<b>TOTAL</b>	\$	<b>56.361,20</b>
IVA	12%	\$	6.763,34
	<b>PRECIO VENTA AL PÚBLICO (PVP)</b>	\$	<b>63.124,55</b>

Fuente: Coca, 2016; Bucheli, 2017; Gordón, 2016; Ayala, 2014

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

ANEXO 13  
MATRIZ DE VEHÍCULO IMPORTADO CON SALVAGUARDIA

<b>Vehículo importado con salvaguardia</b>			
<b><u>VALOR EN ADUANA (VA)</u></b>			
FOB	costo del vehículo	\$	15.000,00
+FLETE		\$	1.500,00
+SEGURO	0,10%	\$	15,00
		\$	16.500,00
	<b>Valor en Aduana o CIF</b>	\$	<b>16.515,00</b>
<b><u>PRECIO EX ADUANA</u></b>			
Arancel Ad Valorem	35%	\$	5.780,25
Salvaguardia	45%	\$	7.431,75
FODINFA	VA * 0,5%	\$	82,58
ICE (Base Imponible)	((Valor Ex Aduana o (VA+DA+Fodinfra))+25%*VExA	\$	35.404,03
Tarifa Ad Valorem ICE	10%	\$	3.540,40
		ICE \$	38.944,43
	<b>TOTAL</b>	\$	<b>68.754,01</b>
<b><u>TOTAL COSTO VEHÍCULO</u></b>			
Gastos de comercialización, administrativos, venta		\$	450,00
Transporte Local del Distribuidor		\$	80,00
<b>TOTAL COSTO DE VEHÍCULO</b>		\$	<b>69.284,01</b>
<b><u>PRECIO ANTES DE IVA</u></b>			
Utilidad	5%	\$	3.464,20
	<b>TOTAL</b>	\$	<b>72.748,21</b>
IVA	12%	\$	8.729,79
	<b><u>PRECIO VENTA AL PÚBLICO (PVP)</u></b>	\$	<b>81.478,00</b>

Fuente: Coca, 2016; Bucheli, 2017; Gordón, 2016; Ayala, 2014

Elaborado por: Erika Heredia Acuña

ANEXO 14  
 RESUMEN DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN UNIDADES DEL 2010  
 AL 2015

Año	Producción Nacional	Exportación	Oferta Producción Nacional	Importación	Ventas de Producción Nacional	Ventas de Vehículos Importados	Ventas Totales
2010	76252	19736	56516	79685	55683	76489	132172
2011	75743	20450	55293	75101	62053	77840	139893
2012	81398	24815	56583	66652	56395	65051	121446
2013	66844	7211	59633	62595	55509	58303	113812
2014	63872	8368	55504	57093	61855	58205	120060
2015	50732	3274	47458	33640	43962	37347	81309

Fuente: AEADE, 2016  
 Elaborado por: Erika Heredia Acuña