

UNIVERSIDAD TECNOLÓGICA EMPRESARIAL DE GUAYAQUIL



INGENIERIA EN GESTIÓN EMPRESARIAL MENCIÓN FINANZAS Y AUDITORIA

Trabajo de titulación para obtener el título de Ingeniera en Gestión Empresarial

Tema:

**“Evolución de la recaudación tributaria en el sector automotriz en Ecuador del
período 2011-2015”**

AUTOR:

Marjorie Cristina Gómez Morla

TUTOR:

Ing. Jorge Coca

Octubre 2016

Guayaquil – Ecuador

JURAMENTO DE AUTORIA

Yo, **MARJORIE CRISTINA GOMEZ MORLA** declaro bajo juramento, que la autoría del presente trabajo me pertenece totalmente y que me responsabilizo por los criterios y opiniones científicos emitidos en el mismo, como producto de la investigación realizada.

De la misma manera cedo mis derechos de autor a la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil, Carrera de Ingeniería en Gestión Empresarial Mención Finanzas y Auditorías, según lo establecido en el reglamento vigente de la Ley de Propiedad Intelectual.

Atentamente

MARJORIE CRISTINA GOMEZ MORLA

C.I. 0503297871

APROBACIÓN DEL AUTOR

En mi facultad de tutor de la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil, por el presente:

CERTIFICO

Que he examinado el trabajo de titulación desplegado como requerimiento previo a la aprobación y desarrollo de la investigación para optar por el título de Ingeniera en Gestión Empresarial, de la egresada, **MARJORIE CRISTINA GOMEZ MORLA**

Ing. Jorge Coca

TUTOR

CERTIFICADO DEL TRIBUNAL

Las autoridades asignados para la sustentación certifican el trabajo de titulación del tema: "Evolución de la recaudación tributaria en el sector automotriz en Ecuador del período 2011-2015", de la egresada **MARJORIE CRISTINA GOMEZ MORLA** de la carrera de Ingeniería en Gestión Empresarial Mención Finanzas y Auditoría.

Guayaquil, octubre 2016

Para constancia firman

DEDICATORIA

A DIOS:

Gracias Padre por la fuerza que me das para salir adelante y vencer cualquier obstáculo, por la fe para creer en mí y no desmayar. Por tu amor, que me alimenta cada día y hace de mi quien soy. Todo te lo debo a ti.

A MIS PADRES ARTURO Y NARCISA

Mis guías e inspiración: Les dedico este trabajo, porque gracias a ustedes soy quien soy.

Gracias por su apoyo, consejos, ayuda y sobre todo gracias por tanto amor.

Sin ustedes me habría perdido en el camino, son mi inspiración. Me han dado todo lo que soy como persona, mis principios, mis valores, mi carácter, mi empeño, mi perseverancia y mi coraje.

Gracias por siempre querer lo mejor para mí. Los amo infinitamente.

A MI ESPOSO E HIJA: VICTOR Y MICAELA

Amor, gracias por estar en mi vida. Por ser mi compañero, amigo y esposo.

Sin tu apoyo no podrían haber culminado mis estudios.

Gracias por llevarme de tu mano y enseñarme que todo es posible. Porque así lo es todo a tu lado.

Sin ti no podría levantarme cuando tropiezo, no podría ver la luz después de la oscuridad, ni encontrar la calma después de la tormenta. Simplemente gracias por ser y estar, te amo.

A mi hija, a quien no tengo en mis brazos todavía, pero a quien dedico cada parte de esta tesis porque es el motor que me inspira.

Te amaremos eternamente y te llevaremos de la mano hacia adelante.

Quiero ser tu orgullo.

A MI HERMANO: CHRISTOPHER

Te dedico esta tesis, hermano mío, y agradezco tu apoyo incondicional en todo momento.

Espero que sigamos dándoles satisfacciones y felicidades a nuestros padres.

AGRADECIMIENTO

Agradezco a la Universidad Técnica Empresarial de Guayaquil por los conocimientos compartidos y apoyo para culminar mi carrera. En especial al Decano Arq. José Bohórquez, quien siempre me dio su mano cuando la necesite.

A mis profesores, por los conocimientos académicos y de vida que me supieron dar.

A mi director de carrera y tutor, Ing. Jorge Coca, quien gracias a su ayuda pude llegar hasta esta etapa final de mi carrera.

A todos en general quienes han participado en esta investigación de manera directa e indirecta, porque son elementos fundamentales para la obtención de este logro.

RESUMEN

El actual trabajo tiene como finalidad dar a conocer el comportamiento de la recaudación tributaria registrada en los últimos cinco años de manera que se pueda comparar con la productividad del Producto Interno Bruto (PIB). Por lo que se procede a analizar la afectación causada por las cargas arancelarias impuestas al sector por el gobierno nacional. Las mismas que han obligado a la industria a disminuir sus actividades comerciales, por ende sus ingresos y también logra restringir el aporte a la recaudación fiscal de este, siendo estos muy importantes para la economía interna. Mediante este estudio analítico se busca descifrar los datos recopilados para determinar la incidencia del mando tributario en el entorno de la industria automotriz, que como consecuencia ha reflejado en este periodo inestabilidad económica y social. Luego de este análisis se puede llegar a la conclusión de las afectaciones y beneficios forjados por la restricción de los cupos de importación y la imposición arancelaria en el tiempo en cuestión en los que se puede constatar el declive de la participación del parque automotor en el PIB y en el recaudo fiscal. Posteriormente se recomienda reformar la actual estructura tributaria de tal manera que logre beneficios a largo plazo tanto para las utilidades del régimen nacional como para los de la industria que finalmente tendrán como efecto el progreso sostenido de la economía y la prosperidad de los ecuatorianos.

Palabras Claves: Sector automotriz, tasas arancelarias, recaudación fiscal, economía, impacto nacional.

Abstract

The present work aims to publicize the behavior of tax revenues recorded in the last five years so that can compare with the productivity of Gross Domestic Product (GDP). So we proceed to analyze the impact of patients tariff burdens imposed on industry by the national government. The same that have forced the industry to reduce its trading activities, thus their income and also manages to restrict the contribution to tax revenues of this, these being very important for the domestic economy. Through this analytical study seeks to decipher the data collected to determine the incidence of tax control in the environment of the automotive industry, which as a result has reflected in this period economic and social instability. After this analysis we can conclude from the effects and benefits wrought by restricting import quotas and tariff imposition on the time in question in which can be seen the decline of the participation of the fleet in GDP and the tax collection. Then it is recommended to reform the current tax structure so as to achieve long-term benefits for both utilities like national scheme for industry that ultimately have the effect of sustained economic progress and prosperity of Ecuadorians.

Keywords: automotive sector, tariff rates, tax revenue, economy, national impact.

Índice de Contenido

Introducción.....	1
1. Diseño Metodológico	3
1.1. Antecedentes	3
1.2. Justificación.....	4
1.3. Campo de Estudio.....	5
1.4. Planteamiento del Problema	6
1.5. Formulación del Problema	7
1.6. Sistematización del Problema	7
1.7. Fase Teórica	7
1.8. Fase Metodológica.....	8
1.9. Fase De Análisis Resultado	8
1.10. Fase De Análisis De Propuesta	8
1.11. Objetivos	8
1.11.1. Objetivo General.....	8
1.11.2. Objetivos específicos.....	9
Capítulo 2: Marco Teórico de la Investigación	10
2.1. Fundamentación Histórica	10
2.1.1. Actualidad de la Economía Nacional e internacional	10
2.1.2. Industria Automotriz Ecuatoriana	11
2.1.3. Importancia del sector automotriz en la economía	13
2.2. Fundamentación Teórica:	14
2.2.1. Teoría Económica del PIB	14
2.2.2. Origen de los aranceles del comercio exterior.....	15
2.2.3. Pro y contras de los aranceles.....	16
2.2.4. Productividad y Competitividad del sector automotriz	17
2.2.5. Desarrollo de los Subsectores que conforman el sector Automotriz.....	18

2.2.6. Comportamiento del PIB en relación al sector automotriz	20
2.3. Fundamentación Epistemológica	22
2.4. Fundamentación Legal.....	23
2.4.1. Cupos de Importación.....	23
2.4.2. Requisitos Previos al importador de Vehículos.....	25
2.4.3. Normativa para productor/ensamblador de vehículos en el Ecuador	27
2.4.4. Clasificación arancelaria del producto importado	29
2.5. Documentos que acompañan la Declaración Aduanera Única (DAU).	33
Capítulo III.....	36
3. Metodología de la investigación.....	36
3.1. Métodos de la investigación.....	37
3.2. Técnicas de levantamiento de información	37
Capítulo IV.....	39
4. Importación, producción y ventas de vehículos	39
4.1. Importación de Vehículos.....	39
4.1.1. Importación de vehículos por marca	42
4.1.2. Importación por segmento vehicular	47
4.1.3. Principales Socios Comerciales de las importaciones de vehículos	49
4.2. Producción nacional del sector automotriz.....	51
4.2.1. Producción Nacional por ensambladora	53
4.2.2. Producción Nacional por segmento vehicular	55
4.2.3. Destino de las exportaciones de vehículos.....	56
4.3. Ventas de vehículos.....	58
4.3.1. Ventas de vehículos por segmento importado.....	59
4.3.2. Ventas de vehículos por rango de precios por segmentos	61
4.3.3. Ventas de vehículo por producción nacional.	62

4.4. Comportamiento de las importaciones y las exportaciones del sector automotriz	64
4.5. Producción nacional vs importaciones del sector automotriz.....	65
Capítulo V	66
5.1. Contribución tributaria total del sector automotriz	66
5.2. Contribución tributaria de IVA de vehículos importados.....	68
5.3. Contribución Tributaria de ICE de vehículos importados	70
5.4. Contribución tributaria del IVA e ICE de vehículos importados.....	72
5.4.1. Contribución del IVA e ICE de vehículos importados en el IVA e ICE total	74
5.4.2. Contribución del IVA e ICE de vehículos importados en el total de las importaciones.	78
5.4.3. Contribución del IVA e ICE de las operaciones Internas	82
5.5. Contribución del IVA e ICE del sector automotriz en el Presupuesto General del Estado.....	85
5.5.1. Aportación del IVA de sector automotriz en el PGE.	86
5.5.2. Aportación del ICE de sector automotriz en el PGE	87
Capítulo VI	88
6.1. Conclusiones	88
6.2. Recomendaciones	90
Referencias	92

Índice de Figuras

Figura 1. Importación de vehículos	40
Figura 2. Importación por segmento vehicular	47
Figura 3. Producción nacional del sector automotriz	52
Figura 4. Venta de vehículos por segmento importado	59
Figura 5. Ventas de producción nacional	63
Figura 6. Producción nacional vs importaciones	65
Figura 7. Contribución tributaria automotriz.....	67
Figura 8. Contribución tributaria del IVA de vehículos importados	69
Figura 9. Contribución del ICE de vehículos importados	71
Figura 10. Contribución tributaria del IVA e ICE de vehículos importados.....	72
Figura 11. Aportación del IVA de vehículos importados en el total de IVA recaudado.....	74
Figura 12. Aportación del ICE de vehículos importados en el total del ICE recaudado.....	76
Figura 13. Aportación del IVA de vehículos importados en el total de IVA de importación recaudado.....	78
Figura 14. Aportación del ICE de vehículos importados en el total de ICE total de importación recaudado	80
Figura 15. Aportación del IVA de vehículos importados y el IVA de operaciones internas en la recaudación fiscal	82
Figura 16. Aportación del ICE de vehículos importados en el ICE de operaciones internas en la recaudación fiscal	84
Figura 17. Aportación del IVA del sector automotor en el PGE .	86
Figura 18. Aportación del ICE del sector automotriz en el PGE .	87
Figura 19. Tarifas del impuesto a consumos especiales	96

Índice de tablas

<i>Tabla 1. Importación de vehículos</i>	40
<i>Tabla 2. Importación de vehículos por marca</i>	42
<i>Tabla 3. Importación de vehículos por marca</i>	43
<i>Tabla 4. Importación de vehículos por marca</i>	44
<i>Tabla 5. Importación de vehículos por marca</i>	45
<i>Tabla 6. Importación de vehículos importados.....</i>	46
<i>Tabla 7. Importación por segmento vehicular</i>	47
<i>Tabla 8. Socios comerciales de importación de vehículos.....</i>	49
<i>Tabla 9. Producción nacional del sector automotriz.....</i>	52
<i>Tabla 10. Producción nacional por ensambladora</i>	53
<i>Tabla 11. Producción nacional por segmento vehicular.....</i>	55
<i>Tabla 12. Destino de las exportaciones de vehículos</i>	57
<i>Tabla 13. Venta de vehículos</i>	58
<i>Tabla 14. Venta de vehículos por segmento importado</i>	59
<i>Tabla 15. Precio estimado de ventas</i>	61
<i>Tabla 16. Ventas de producción nacional</i>	63
<i>Tabla 17. Importaciones y exportaciones.....</i>	64
<i>Tabla 18. Producción nacional vs importaciones</i>	65
<i>Tabla 19. Contribución tributaria automotriz</i>	67
<i>Tabla 20. Contribución tributaria del IVA de vehículos importados</i>	68
<i>Tabla 21. Contribución tributaria del ICE de vehículos importados</i>	71
<i>Tabla 22. Contribución tributaria del IVA e ICE de vehículos importados</i>	72
<i>Tabla 23. Aportación del IVA de vehículos importados en el total de IVA recaudado</i>	74
<i>Tabla 24. Aportación del ICE de vehículos importados en el total del ICE recaudado</i>	76
<i>Tabla 25. Aportación del IVA de vehículos importados en el total del IVA de importación recaudado</i>	78
<i>Tabla 26. Aportación del ICE de vehículos importados en el total de IVA de importación recaudado</i>	80
<i>Tabla 27. Aportación del IVA de vehículos importados y el IVA de operaciones internas en la recaudación fiscal</i>	82

<i>Tabla 28. Aportación del ICE de vehículos importados y el ICE de operaciones internas en la recaudación fiscal</i>	<i>84</i>
<i>Tabla 29. Aportación del IVA del sector automotriz en el PGE</i>	<i>86</i>
<i>Tabla 30. Aportación del ICE del sector automotriz en el PGE</i>	<i>87</i>
<i>Tabla 31. Resumen Final</i>	<i>91</i>

Introducción

El presente estudio tiene como finalidad mostrar la carga tributaria impuesta al sector automotriz, que se dedica a la importación de automotores, repuestos y materiales, y también al ensamblaje de vehículos dentro del país. Se quiere dar a conocer su evolución arancelaria en los últimos años, el porcentaje de contribución que representa en el Producto Interno Bruto (PIB) del Ecuador y la incidencia que tiene en los diferentes sectores comerciales nacionales.

Se ha tomado como período de análisis los años desde el 2011 hasta el término del 2015, por la gran cantidad de reformas políticas nacionales e internacionales y nuevos acuerdos comerciales que se han establecido en el transcurso de este tiempo en materia de comercio exterior y principalmente en cuanto a las importaciones de bienes y salida de divisas por parte del Gobierno Nacional, lo que ha causado grandes variaciones en el sector automotriz. Se ha limitado el número y la variedad en las importaciones; por esto, se visualiza un alza de precios en los automotores importados, escasas en la diversidad de modelos y alza de precios también en muchos de los vehículos ensamblados dentro del país, por las importaciones de materiales. Como consecuencia, hay una tendencia a la baja en las ventas de los vehículos dentro y fuera del territorio nacional, se ha restringido el acceso a los clientes a financiamientos para realizar compras de automóviles, entre otros. Lo que no sólo ha afectado al sector automotriz, sino que también ha generado una reacción en cadena que involucra a otros sectores que dependen de estos bienes y servicios (ASOCIACIÓN DE EMPRESAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR, 2015).

A continuación, se verá una serie de datos del sector en estudio, los cuales contribuyen para obtener los resultados esperados, se analizarán las cifras de los años en cuestión y se harán las comparaciones necesarias para establecer una relación entre ellas, se tomará referencias de las empresas dedicadas a la comercialización de automotores, o que de alguna manera tengan relación con la importación de dichos bienes, se revisarán los cambios que se han dado en cada período de tiempo y qué los ha causado, se presentarán las ventajas y desventajas que producen estos cambios en la economía nacional, y otras revisiones que tendrán lugar a lo largo del desarrollo de este proyecto. En base a todo el estudio que se

pretende realizar se pondrá en manifiesto la contribución arancelaria en puntos porcentuales que realiza el sector automotriz al PIB, la evolución que ha tenido en estos últimos cinco años y en qué medida se ha visto afectado este sector.

1. Diseño Metodológico

1.1. Antecedentes

“El boom de la producción automotriz en el Ecuador inició en la década de los 50, cuando empresas del sector metalmeccánico y del sector textil comenzaron la fabricación de carrocerías, asientos para buses, algunas partes y piezas metálicas”. (Pro Ecuador, 2013). Pero a partir del año 1973 inició el ensamblaje de vehículos, mismo que fue realizado por la empresa AYMESA, a partir de ahí la industria ha ido evolucionando de tal manera, que en la actualidad tiene gran relevancia debido a la presencia de empresas multinacionales que han apoyado el desarrollo tecnológico de éste sector del país.

Las ensambladoras presentes en el Ecuador, General Motors Ómnibus BB, MARESA, AYMESA y CIAUTO son productoras de vehículos de las marcas Chevrolet, Mazda, Kia y Great Wall respectivamente, debido a su alto grado de tecnificación han logrado obtener diferentes reconocimientos internacionales por la calidad de sus productos como la QS 9000 y la norma ISO TS 16949:2002, entre otras. (Pro Ecuador, 2013)

La industria automotriz tiene gran participación económica en el país, debido a que alrededor de ella intervienen diferentes variables, tales como: producción nacional, exportación, importación y venta de diferentes rubros como: vehículos, llantas, motos y repuestos. Entre los destinos de exportación de mayor relevancia se encuentran Colombia, Venezuela, Perú, Centro América y El Caribe.

De acuerdo a un análisis efectuado por el Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones del Ecuador (PROECUADOR), el sector automotriz del país hasta el año 2013 aportaba en lo referente a impuestos de alrededor de 400 millones de dólares al año, además de crear impacto positivo en la generación de empleo durante todas las etapas de su cadena, desde el ensamble hasta la venta. Actualmente estas cifras han variado a consecuencia de los cambios en las normativas que rigen al sector.

El presente estudio preliminar pretende analizar la evolución arancelaria que ha sufrido el sector automotor del Ecuador durante los últimos 5 años, a consecuencia

de las políticas económicas manejadas en la actualidad, mismas que han incurrido en el cobro de impuestos como: el ICE y el incremento del porcentaje del IVA e incluso la creación del cobro de salvaguardias a la importaciones de ciertos productos, entre ellos los vehículos, con la finalidad de proteger la producción nacional. Además de efectuar una comparación porcentual del nivel de afectación que dicha carga tributaria mantiene con el Producto Interno Bruto (PIB).

1.2. Justificación

El presente proyecto de investigación es trascendente y justificable debido a que pretende aplicar los conocimientos adquiridos mediante una revisión del sector automotriz tanto de los vehículos importados como de los vehículos ensamblados en el Ecuador durante los últimos cinco años, período 2011 – 2015, con la finalidad de efectuar un análisis acerca de la recaudación tributaria generada por la industria durante dicho período, de tal manera que se pueda conocer de manera porcentual el nivel de participación de dicha carga tributaria en el Producto Interno Bruto (PIB), ya que considerando la disminución del precio del petróleo el país ha iniciado un período de recesión económica que afecta de manera global a los distintos sectores de la industria.

Siendo el sector automotriz uno de los que aporta en gran medida a los ingresos del país en lo que a impuestos refiere, es de suma importancia efectuar un análisis para determinar el nivel de afectación que la carga de impuestos y salvaguardias ha producido tanto a la venta interna de vehículos como a la importación de los mismos, y en qué porcentaje el PIB se ve afectado por dichos cambios.

De acuerdo a la (ASOCIACIÓN DE EMPRESAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR, 2015) la aplicación de algunas medidas como: cobro de anticipo de impuesto a la renta, aplicación de sobretasas arancelarias a la importación de repuestos y vehículos, modificación de método de cálculo del impuesto ICE y establecimiento de cupos de importación, han sido medidas que desde el inicio de su aplicación se han convertido en factores para que la industria presente diferentes cambios, entre ellos, la disminución en sus ventas y por ende el cambio en su aporte al PIB con respecto a impuestos.

Sin dejar de mencionar el impacto social que genera la afectación de la reducción de ingresos del sector automotriz que esta correlacionado con otras industrias, por lo que se puede admitir la disminución de trabajo en cada una de ellas y que pasan a figurar un incremento muy representativo de los ecuatorianos que se suman al índice de desempleo dentro de la mismas.

Considerando que el sector automotriz es una de las más importantes industrias dentro del país por la influencia que ha ejercido en otro tipo de manufacturas como: la siderúrgica, metalúrgica, metalmecánica, minera, petrolera, petroquímica, del vidrio, plástico, electricidad, robótica e informáticas, mismas que son claves para la elaboración de vehículos, se hace necesario analizar la carga tributaria que ha debido enfrentar durante los últimos años, pues es un factor que ha afectado a todos los sectores del país, debido a que el gobierno se ha enfocado en dejar de depender del petróleo y ha buscado otras fuentes como las arancelarias.

El sector automotriz tanto de vehículos importados como de vehículos ensamblados serán los beneficiarios de la presente investigación, pues se analizará en que niveles ha ido afectado el incremento de aranceles y la variación en la normativa de importación, durante cada uno de los períodos de evaluación, hasta llegar a compararlo con la afectación porcentual en relación al producto interno bruto (PIB).

Cabe señalar que el proyecto resulta factible debido a que, la revisión de los temas antes mencionados es de trascendencia, considerando la situación que actualmente atraviesa el país, debido a que la baja de los precios del petróleo ha llevado a tomar decisiones económicas que probablemente no son factibles en un cien por ciento para afrontar las circunstancias que atraviesa el Ecuador y que se hace necesario analizar de qué manera afecta al sector y por ende al país.

1.3. Campo de Estudio

Las limitaciones de este estudio están direccionados a la industria automotriz ecuatoriana y sus aspectos tributarios, arancelarios, económicos y sociales dentro del periodo 2011- 2015 que ha reflejado una continua disminución de sus actividades comerciales.

1.4. Planteamiento del Problema

El sector automotriz en Ecuador desde sus inicios ha estado relacionado a varias actividades, entre estas están las importaciones, el ensamblaje local, el comercio de autopartes y la distribución de las mismas, que de manera conjunta han contribuido a su desarrollo a lo largo de los años, no obstante, existen otros movimientos derivadas de estas, como la venta de neumáticos, lubricantes, seguros, aparatos de rastreo y combustible.

Sin dejar de mencionar otras transacciones que se vinculan a la industria como los talleres de servicio y repuestos que se relacionan de manera directa o indirecta al sector. Por lo que el parque automotor está siendo afectado por las constantes cargas arancelarias que rigen sus comercializaciones en las diversas ramas monetarias que lo conforman al estar relacionado entre sí. Muchas de estos son pequeños negocios que no cuentan dentro de los registros de productividad nacional.

Sin embargo, este panorama no deja de causar un desbalance económico importante para la economía ecuatoriana ya que de alguna manera u otra representan importes significativos dentro del rendimiento de la industria. En los últimos años el gobierno ha reformado y adaptado nuevas medidas arancelarias como la limitación de cupos de importación para vehículos armados, el arancel a partes y piezas vehiculares, las salvaguardas y la ampliación del ICE que son las principales causas de paralización del sector. Mendoza, Navarrete & Rivadeneira (2010).

A través de la implementación de estas políticas el primer mandatario pretende generar el aumento de la productividad interna, lo que resultaría muy beneficioso para el desarrollo del país, pero, en el transcurso de este proceso la industria se ha visto afectada de manera progresiva ya que actualmente ha dejado de percibir los grandes montos monetarios de años anteriores, al disminuirse gradualmente las importaciones y sus ventas que por ende repercutieron en la recaudación fiscal con montos por debajo de otros años.

Lo que ha llevado a los empresarios a detener sus diligencias, obligándolos al cierre de algunas plantas de ensamblaje y a despedir a muchos de sus trabajadores como consecuencia de la disminución del volumen de sus ventas. Según la asociación de empresas automotrices en Ecuador (AEADE) el sector se encuentra en

la incertidumbre al desconocer el panorama que los espera. (ASOCIACIÓN DE EMPRESAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR, 2015).

Luego haber sido el protagonista de un buen desarrollo en su encadenamiento productivo la industria vehicular se encuentra limitada por la falta de oportunidades generado por el incremento de aranceles. Siendo este factor relevante de análisis para conocer los efectos positivos y negativos dentro de la estructura economía ecuatoriana.

1.5. Formulación del Problema

¿De qué manera repercuten las medidas arancelarias impuestas por el gobierno a la industria automotriz y la economía nacional?

1.6. Sistematización del Problema

¿Qué tipo de impacto generan las políticas impositivas obligadas al sector automotriz en el desarrollo del país?

¿Resultan estas medidas arancelarias una buena estrategia para desarrollar la competitividad interna?

¿Cómo intervienen las cargas tributarias de la industria automotriz en la productividad ecuatoriana?

1.7. Fase Teórica

La realidad que atraviesa la industria vehicular no es ajena a la economía del estado, por ello se busca concebir el conocimiento fundamental para poder comprender como este tipo de medidas pueden afectar o beneficiar a una creciente industria que se ve obligada a confrontar nuevos escenarios llenos de retos, dentro de los cuales el principal es mantenerse en el mercado como agente productivo de fuentes de trabajo y de ingresos monetarios al país.

Es necesario atravesar por este des quebranto lucrativo para impulsar una explotación total de los recursos con los que cuenta la industria, los resultados mostrados en este periodo muestran el efecto causado por las imposiciones

tributarias como la mayor limitante para alcanzar los objetivos del gobierno a lo se esperan los resultados para poder dar por sentadas estas bases teóricas.

1.8. Fase Metodológica

Para efecto de este estudio se procederá a realizar una investigación de razonamiento analítico mediante la compilación de información de fuentes oficiales que permitan analizar oportunamente los antecedentes útiles, para conseguir resultados validos que generen la organización de los mismos, para posteriormente poder llegar a concluir los objetivos planteados dentro de la investigación.

1.9. Fase De Análisis Resultado

Luego de seleccionar, clasificar e interpretar la información a utilizar en el proceso investigativo será necesario representarlos en tablas y gráficos por la naturaleza de la información, con la finalidad de sustentar los objetivos planteados de tal manera que cumplan con los lineamientos del estudio, direccionándolo a integrar la validez de la investigación en cuanto al entorno.

1.10. Fase De Análisis De Propuesta

Luego de haber explorado la información recogida en el transcurso de análisis de la realidad del sector automotriz sus manifestaciones y repercusiones, se busca desarrollar recomendaciones y conclusiones que puedan contribuir a futuras investigaciones relacionadas con la industria en las que este estudio sea considerado como una guía por su relevancia.

1.11. Objetivos

1.11.1. Objetivo General

Analizar el impacto generado por las reformas en la recaudación tributaria del sector automotriz durante un período de cinco años.

1.11.2. Objetivos específicos

- Analizar la evolución de las importaciones del sector automotriz durante un período de cinco años (2011-2015).
- Analizar la evolución de la producción del sector automotriz durante un período de cinco años (2011-2015).
- Analizar la recaudación tributaria del sector automotriz durante un período de cinco años (2011-2015).

Capítulo 2: Marco Teórico de la Investigación

2.1. Fundamentación Histórica

2.1.1. Actualidad de la Economía Nacional e internacional

La desaceleración económica que atraviesa el país se debe a los bajos niveles de crecimiento presentados en los últimos años como consecuencia de diversos componentes ligados al financiamiento interno, entre estos están la caída del precio del crudo, reducción de ingresos fiscales, la disminución económica de los países compradores de materia prima, al igual que la devaluación de ciertas monedas como el euro, yuan, peso colombiano y el sol peruano. (Banco Central del Ecuador , 2015).

La no capacidad de devaluación del dólar frente a su valoración con estos países, limita y vulnera la estructura monetaria del país ya que el fortalecimiento del sistema cambiario actual encarece los productos del Ecuador en sus exportaciones, las cuales son el ancla para mantener la economía con miras de incrementación a futuro.

El Ecuador está sujeto en gran magnitud a las empresas mercantiles internacionales, su comportamiento brinda las condiciones para transformar o mantener la disponibilidad de fondos y créditos a nivel nacional. En el caso de permanecer el déficit de presupuesto de comercialización estos serían considerados como fuente de financiamiento externo.

Por lo que el gobierno busca opciones de integración en nuevos mercados, estudiando la posibilidad de adherirse al Mercado Común del Sur (Mercosur), como una oportunidad para alcanzar e impulsar el cambio de matriz productiva, en materia económica este ofrece grandes beneficios al ser miembro con otros bloques y países del mundo. (Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo , 2015).

Se busca finalmente a través de este convenio la competitividad del país en las economías del sur, generando más negocios y bienes de valor agregado, sin embargo la debilidad y desventaja se centra en el hecho que Ecuador no tiene moneda propia lo que sensibiliza la economía en este bloque, ya que los países actuales del Mercosur si la tienen.

Los mismos que podrían depreciar su moneda para ganar competencia en los mercados, esta variable frenaría el desarrollo que se aspira lograr, esto implicaría el sometimiento del mercado local a los liderazgos rigurosos internacionales, lo que visto desde este punto de vista no es atractivo para la economía ecuatoriana.

Según la (Asociación Industriales de Textiles del Ecuador , 2011) Ecuador debe retomar negociaciones con la Unión Europea tras abandonarlas en el 2009, abriéndose a nuevos mercados sin barreras ni verse obligado a desligarse de otros acuerdos como el de la Comunidad Andina (CAN) que ha tenido efectos extremadamente positivos para la economía interna.

En lo que va del año el producto interno bruto decayó 1.9% lo que representa la mayor contracción desde el 2007, seguido del 2,7% de las exportaciones al igual que la demanda interna con un 5,4%, y un 3,4% del consumo gubernamental. Valores que preocupan al conglomerado industrial del país. (Banco Central del Ecuador , 2016).

Tras este ambiente se vislumbra las perspectivas de la globalización económica de manera negativa debido a los grandes retos a enfrentar a escala mundial, la incertidumbre se incrementa debido a las políticas que giran en entorno a la misma, la baja incesante del PIB no genera confianza frente al nivel de competitividad que se debe tener para competir externamente. (Banco Mundial , 2016).

2.1.2. Industria Automotriz Ecuatoriana

Si bien el sector automotriz en la economía ecuatoriana tuvo sus inicios en los 50 muy poco a casi nada se hacía por extender su productividad, para este entonces solo se limitaba su producción a ciertas piezas para el sector. En 1973 se crea la primera ensambladora lo que llevo a abrir nuevas expectativas.

En 1999 se actualiza el convenio de complementación firmado entre Colombia, Ecuador y Venezuela en 1993, concretando la política común del sector sirviendo de base para desplegar una manufactura automotriz competitiva y eficiente, lo que trajo efectos positivos a la industria subregional en la producción automotriz, de vehículos y autopartes. (Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador, 2011).

A inicios del 2002 el ensamblaje local ya representaba el 30,34% de ventas y el 66% en las importaciones. Tendencia que logro mantenerse hasta el 2009. Sin embargo entrando al 2011 la reducción de cupos de importación empezó a reflejar bajas en las ventas de vehículos del país.

Esta situación se pudo contrarrestar en relación a la productividad local que ya alcanzaba el 48,77% y la creciente demanda interna que sostenía las comercializaciones del parque automotor. Pese a eso las medidas implementadas por el gobierno comenzaron a afectar a todos los sectores y el creciente aumento presentado se estancó. (Banco Centro Mundo , 2016).

Desde este momento la evolución de las ventas decayó, mermando el flujo económico que este figuraba en la manufactura nacional, a finales del 2015 está constituía los cambios negativos en todas los fragmentos que conforman al sector, sumado a la reducción de cupos se incrementaron los importes arancelarios a la importación, a los repuestos y el impuesto verde aplicado a los automóviles de mayor cilindraje.

La extensa lista de requerimientos y exigencias de los nuevos esquemas de calidad que exige el régimen para la fabricación de los automóviles concebía para los empresarios mayores costos dentro de sus actividades. Consecuentemente todas están restricciones llevaron a elevar los precios de los vehículos reduciendo la capacidad de los ecuatorianos a adquirirlos.

A pesar de que estos vehículos se ensamblan aquí, la mayoría de sus piezas eran importadas por lo que el gobierno en su afán de acelerar la productividad de las mismas desde el 2011 también impuso una carga tributaria a los kit de ensamblaje (CKD). Hasta el avance del año en curso las ventas han decaído hasta un 50% y la situación no muestra mejoría.

Actualmente se ha fortalecido la producción interna, y se ha logrado incrementar el mercado local reduciendo las importaciones a 51,23%. Sin embargo dependerá de la particularidad, capacidad y flexibilidad para determinar el impacto en cada compañía de las medidas oficiales y el difícil escenario económico del país, debiendo buscar el equilibrio es sus balances y su gestión para poder sostenerse ante los cambios en su medio legal y económico. (Uribe F. , 2014).

2.1.3. Importancia del sector automotriz en la economía

El rol del sector económico dentro de la economía es muy importante debido a la extensión que este tiene dentro de la productividad ecuatoriana, su aporte en el 2014 fue del 6,59% del PIB, este comprendido en aranceles que generó 447,1 millones anuales y la generación de 90.012 plazas de empleo, cantidades importantes a pesar de la contracción en la que se han desenvuelto. (Banco central del Ecuador, 2015)

En el 2013 se lograron constituir 26 ensambladoras legalmente dentro del sector bajo estrictos reglamentos de estado, actualmente existen 46 ensambladoras registradas como productores de Chasis de camionetas y SUV's, Motocicletas, Radios para Vehículos y Vehículos Automotores / Cuadrones representando el 5,5% del crecimiento de las mismas.

Las empresas de producción nacional están caracterizadas por el ensamblaje, de las cuales las principales son: Motors Ómnibus BB GM-OBB, MARESA, AYMESA, y CIAUTO productoras de las marcas Chevrolet, Mazda, Kía y Great Wall. Actualmente la oferta del sector automotriz está conformada por importadores (48%) y ensambladores (51,52%). (Uribe F. , 2014).

Existen 29.068 corporaciones dedicadas al sector automotriz, comprendido por el 70% de negocios de mantenimiento y un 30 % venta de partes, piezas y accesorios. Así como 118 empresas que prestan servicio de alquiler y pos-venta a nivel nacional que conforman el 40% de las actividades y que se ha convertido en una estrategia para conservar los ingresos en el 2015. (Pro Ecuador, 2013).

El encadenamiento productivo del sector está ligado a la siderurgia, metalurgia, metalmecánica, petroquímica, minería, plásticos petroquímica, vidrios, las cuales son impulsadas por el presidente al implementar ferias para incrementar la producción y participación de las pymes. (Ministerio de Industrias y Productividad , 2014).

Cabe destacar que las empresas registradas se encuentran en las provincias de Azuay y Manabí (3%), Guayas (27%), Imbabura (4%), Pichincha (41%) y Tungurahua (7%), atendiendo el 52% de la demanda local cuando años anteriores solo abastecían al 49%.

2.2. Fundamentación Teórica:

2.2.1. Teoría Económica del PIB

Como medida para cuantificar la creación de la riqueza de un país como concepto de ingreso por sus bienes se define al Producto Interno Bruto (PIB) que no es más que el valor de todos sus productos y servicios finales producidos por una economía, sin considerar el gasto mediante el proceso para la obtención del mismo, ya que se estaría incidiendo en un doble balance. (Sanchez, 2006, pág. 122).

Los bienes y servicios finales son aquellos que posteriormente compra el usuario, la suma total de todos estos gastos para obtener el PIB, van a la demanda final, lo que implica que tampoco se considera el valor de las transacciones intermediarias en dicho proceso, lo que lleva a comprender que la suma de PIB se realiza de los valores corrientes que dicho de otra forma son los precios de venta al público.

La suma de estos bienes a precios de mercado nos da un total de todos los bienes finales producidos por un año a precio real, esta suma se denomina PIB nominal y refleja cantidades producidas, que no puede ser considerado para afirmar las riquezas de una nación, la forma correcta es eliminando el valor nominal considerando el valor real que es las cantidades reales vendidas. Su fórmula para su cálculo se detalla a continuación:

Método del gasto:

Se expresa en la fórmula: $PIB = CP + CG + FBKF + E + (X - M)$

Equivalente a:

PIB = Producto Interno Bruto

CP = Consumo Privado

CG = Consumo de Gobierno

FBKF = Formación Bruta de Capital Fijo (Inversión)

E = Variación de Existencias

X = Exportación de Bienes y servicios

M = Importación de bienes y servicios

2.2.2. Origen de los aranceles del comercio exterior

Las cargas arancelarias son consideradas la base legal para nacionalizar un producto según las reglas del país, se busca a través de estos impuestos dar lugar a una negociación legal de su comercialización trasfronteriza, creadas bajo el marco comercial para lograr el proteccionismo y la recaudación de ingresos fiscales. En Ecuador las bases arancelarias se clasifican en 3 tipos: (Pro- Ecuador, 2013).

- **Arancel Ad Valorem:** es un importe porcentual fijo de acuerdo al valor de la mercancía.
- **Arancel Específico:** cálculo establecido en base al peso, volumen o cantidad de la mercancía.
- **Arancel Mixto:** es un compuesto de los dos, es decir un porcentaje del precio, más una cantidad monetaria por mercancía.

La tasa efectiva de protección

Considerada la clave indicadora para medir como la protección sobresalta la concesión de recursos, es definida como la transformación porcentual en el valor adherido de las industrias nacionales y sus materias primas. La cual se obtiene a través del siguiente ratio:

$$TEP = \frac{V' - V}{V}$$

Donde cada valor es:

V' = Valor agregado después del establecimiento de un arancel tanto al producto final como al producto intermedio

V = Valor agregado antes de fijar aranceles.

Ejemplo:

Si un Chevrolet Aveo Sedan se vende en el mercado internacional a \$ 12.000, y las partes utilizadas para su manufactura tienen un valor de \$ 8.000, el valor agregado de la obtención nacional es de \$ 4.000.

Si el país mantiene un arancel del 25% a la importación de autos, las ensambladoras locales pueden establecer el precio hasta por \$ 15.000, en lugar de \$ 12.000.

Entonces, el ensamblaje de autos se considerará si el valor adherido es de hasta los \$ 15.000 -8.000.

La tasa de protección efectiva para la industria ecuatoriana automotriz es el cambio en el valor agregado.

$$(\$ 7.000 -3000)/\$ 3.000= 133.33\%$$

La tasa efectiva que se produce en el país es de \$ 3.000 más sobre el valor de \$ 4.000 que es el valor agregado local. Con lo que se logra proteger a la industria automotriz, con un porcentual que sobrepasa el 100%.

2.2.3. Pro y contras de los aranceles

Los impuestos no es nada ajeno para ninguna nación siempre ha existido como medida para salvaguardar la economía, representado efectos negativos y positivos a corto y largo plazo dentro de su ejecución.

Positivamente estos constituyen uno de los mayores ingresos estatales para inversiones en obras públicas, lo que garantizará un progreso en los habitantes, Provoca también un desencadenamiento industrial al obligar a las empresas nacionales a originar productos con valor agregado, diversificando su capacidad productiva y su competencia internacional. Lo que mejora la demanda local al intensificar las ofertas y promover el consumo nacional. Ligado a esto, incrementa la Población Económicamente Activa (PEA) debido a generación de empleo.

Por el lado negativo esta la contracción comercial que produce en la economía al reducir las ventas limitando su estabilidad, al igual que el aumento de los precios de los productos llevando a los ciudadanos a privarse del mismo, más preocupante si

el arancel es aun producto de primera necesidad. Al ser Ecuador un país pequeño dificulta el acceso de libre negociación con terceros países.

2.2.4. Productividad y Competitividad del sector automotriz

A lo largo de los últimos años la industria ecuatoriana ha logrado ser reconocida por la calidad de fabricación y acabado de sus productos, después de estrictas normas por las que han tenido que pasar las empresas, gozan de aprobación con esquemas internacionales en cuanto a la producción vehicular, las principales son la QS 9000 y la ISO TS 16949:2002, en cuanto al medio ambiente se rigen a la ISO 14000 y sobre ergonomía la 1800, entre otras. (Pro Ecuador, 2015)

Su capacidad productiva no puede ser desmerecida de no ser por la adversa situación estos producirían más de lo hicieron hasta el año 2013, en el que presentaron un leve crecimiento con 90.000 unidades anuales, poco a poco se redujo la producción al 2014 solo se llegaba a 55.000, cantidad que ha ido en picada en el 2015 la baja llego a 32.920 unidades.

La mayoría de estas eran exportadas a diversos países donde Ecuador compite libremente pues tiene las garantías para hacerlo debido a su alto grado de tecnificación, destacando su nombre a nivel global, con significativos ingresos de \$ 73 millones hasta 2014. Competitividad que se busca promover con el Proyecto Nacional para el Desarrollo de las Cadenas Industriales "Encadena Ecuador" liderado por los ministerios del estado desde el 2013.

Cuya finalidad es integrar a los diferentes sectores productivos para fijar su capacidad productiva y su potencial de operatividad, dentro de los cuales se encuentra este sector, pues ha demostrado que si cumple con los procesos de investigación, desarrollo e innovación (I+D+i) que exige las industrias mundiales para mantenerse y dinamizar un sector bajo estándares competitivos. (Ministerio de Industrias y Productividad , 2014).

En la actualidad A nivel de competitividad global Ecuador se ubica en el puesto 85 de 144 naciones, en el 2011 estaba en el lugar 101, a pesar de la contexto económico, según indicadores el crecimiento del PIB hasta el 2015 llega a 0,3 %, en gran medida esto se debe al valor agregado de las industrias nacionales que basado

en su inversión en infraestructura, capacitación a los colaboradores para mejorar el servicio ha fortalecido la marca país y la expone a la exigencia mundial. (Banco central del Ecuador, 2015).

2.2.5. Desarrollo de los Subsectores que conforman el sector Automotriz

El encadenamiento nacional del sector automotor actualmente está comprendido por 3 ramas comerciales, que son consideradas las industrias básicas que han aportado a la ampliación del fragmento industrial a niveles altamente atractivos a pesar de las circunstancias impuestas por las políticas de importación nacional. (Flacso, 2011).

Estas son, las empresas ensambladoras, las empresas del subsector de fabricación de autopartes (SEA) y las empresas distribuidoras, sin dejar de mencionar entre estas las que se dedican a la importación de vehículos. Dentro de estas actividades el dinamismo laboral ejercido ha logrado emplear a 84.155 personas en las concesionarias el área de comercialización, 5.194 en la elaboración y 663 en servicios de los cuales el 83% es el género masculino y el 17% el femenino. (Pro Ecuador, 2013).

El aporte de estas firmas en conjunto ha sido por 3 años de \$ 520 millones en exportaciones hasta el 2014, y \$ 210 en inversiones hasta el 2012 para abastecer a las ensambladoras que también repercutieron con un crecimiento de \$ 53 millones en el mismo año, en comparación con los 2 últimos años que sus ingresos se detuvieron.

Como todo sector tiene sus protagonistas que lideran el entorno macroeconómico en el que se desenvuelve. Así las principales ensambladoras son General Motors Ómnibus BB (74%), Maresa (10%), Aymesa y Ciauto con (16%), con ventas hasta el 2015 del 40% de automóviles, seguido del 26% en vehículos deportivos SUV's, 19% para camionetas, camiones el 10%, las VAN's un 4% y el 1% para buses. (Uribe F. , 2014).

Dentro de las autopartistas de mayor obtención están, Imfrisa considerada una de las más antiguas en la industria, que elabora suspensión, frenos, embragues y rodamientos, que con \$ 4 millones de inversión en el 2011 en nuevas líneas según la

exigencia del creciente mercado, inauguró la primera planta de amortiguadores en unión a Partes Ecuador, (Amortipartes).

Le sigue Elasto con la fabricación de asientos y componentes relacionados a los mismos como forros, espuma, diseños exclusivos en diferentes tipos de material, también produce material insonorizante, juegos de aro y llantas y recipientes para combustibles. Hasta finales del 2014 se proyectaba hacia nuevos productos como radiadores y la tapicería con textiles de calidad, que es la variable que lo destaca dentro de la actividad. (Banco Centro Mundo , 2016)

Por otra rama esta Indima/Umo Ecuador, que inicio como ensambladora pero debido a la situación difícil que atraviesa el sector en los últimos años ha decidido convertirse en autopartista, financiada por la marca japonés Toyota, por lo que ahora es proveedor de sistemas de empaques y actualmente tiene 25 sistemas diferentes ajustables a cualquier estructura de un automóvil, distribuye a todas las ensambladoras del país.

Finalmente esta Abro adhesivos de Ecuador (Bro Ecuador), que es una filial extranjera que instauró una planta nacional en el 2014 para la división automotriz, liderando las ventas de pinturas de aerosol, cintas adhesivas, insumos de pulido, mantenimiento y reparación de carros. Sin duda alguna es una de las mayores inversiones en la industria ecuatoriana. (Banco Centro Mundo , 2016)

En menor escala pero no menos importantes están Road Track con rastreo satelital, Mundihome y Mp3 Car Audio con radios, tecnoba/Fabribat encargado de las baterías, alfombras y moqueta por Alfinsa/PF Group, Faesa distribuye aires acondicionados, partes de vidrio elaborados por Tecnividrio, la reconocida Continental por sus llantas, kit de seguridad por Ferplain, Dona con cardanes y ejes, entre otras.

Que han logrado constituirse en 609 empresas entre servicios y demás vinculados a la industria, que están tras la espera de políticas que logren integrar los volúmenes de exportación a los países como Brasil, Venezuela, Colombia, México y Argentina, Chile, Perú y Bolivia, donde han logrado alcanzar gran participación de mercado que esperan mantener tras superar estos desafíos.

Gestiones que se vienen prometiéndose desde el 2013, con ferias organizadas por el Ministerio de Industrias Y productividad como parte del adeudo público y privado de la administración sustitutiva a las importaciones y el cambio de matriz productiva. Los empresarios rectifican su esmero y compromiso con la productividad interna esperando recuperar sus ventas e ingresos que le asegure la estabilidad lucrativa. (Ministerio de Industrias y Productividad , 2014).

2.2.6. Comportamiento del PIB en relación al sector automotriz

La producción, importación y exportación del sector y subsectores automovilísticos son de gran acontecimiento en el flujo económico del país, su contribución trasciende al diversificar los ingresos que estos generan a la industria nacional. Debido al ambiente monetario en los últimos años sus fluctuaciones se muestran circunstancias negativas en el que han logrado mantenerse. Actualmente la balanza de pagos general simboliza un déficit de \$ 90.7 millones.

Para el 2011 el sector automotor alcanzaba a cubrir el 44% de las ventas, con un incremento del 2% en comparación al 2010, sin embargo en este mismo año surge un conjunto de regulaciones oficiales que amenaza el pequeño pero alentador crecimiento del sector. 75.743 era el total de unidades producidas de las cuales el 20.450 eran destinadas a la exportación y 55.293 para la venta local.

Con gran esfuerzo se logró alcanzar una producción de 81.398 unidades en el 2012, de la cual 24.815 unidades eran exportadas siendo 56.583 comercializadas internamente. En este año el aumento de la industria fue del 5.1%, sin embargo el gobierno decide eliminar el uso de los depósitos comerciales que beneficiaba a las empresas con descuentos a la hora de nacionalizar la mercadería. Reformando a la asignación de cupos por importador. (Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador, 2015).

Esto significaba un gran riesgo para la manufactura nacional, ya que solo las más grandes estaban destacándose y esta acción limitaba a las demás. Por lo que para el 2013 se bajó la producción a 66.844 unidades, un efecto favorable dentro de este contexto fue el elevado incremento de la demanda regional que adquirió 59.633 vehículos reduciendo la cantidad exportada a 7.211. Paralelamente el objetivo principal de expandir la productividad del fragmento y su valor agregado era competir

internacionalmente para lo que se empieza a exigir mayores especificaciones técnicas en el proceso de fabricación.

Así empieza los 2014 llenos de requerimientos técnicos y legales que regían la producción, la misma que seguía decayendo, llegando a 63.872 equipos vehiculares, este tipo de imposiciones no solo perturbaba al sector si no en conjunto a los usuarios en general, al mostrarse en los precios los efectos de más aranceles y reglamentos, la demanda interna decreció a 55.504 liberando un 8.368 vehículos para la exportación.

Tras la difícil situación presentada, en el 2015 se incrementa el porcentual arancelario para los kit de ensamblaje, se reforma el ICE de un 5% a 10% para los carros pesados, se amplían las salvaguardas a otras subsectores automovilísticos, lo que dificulta aún más el escenario económico de la división de automotores. En este entorno la producción se reduce a 50.732 elementos, 47.458 carros comprados localmente reflejaba la situación compleja en cuanto a el poder adquisitivo de los ciudadanos, que tras la caída del precio del petróleo desconocía el contexto monetario futuro, factor que repercutió a nivel mundial las exportaciones descendieron a 3.274 unidades. (Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador, 2015)

Este entre otros factores, como la apreciación del dólar en los principales socios comerciales también se sumó a la quebrantada comercialización de manera global, en el 2016 Ecuador pierde poder de negociación frente a la negativa desvalorización de otras monedas y la incapacidad de devaluación del dólar. En lo que va del año la elaboración continúa mermando a 32.920, las ventas presentan el 41,2% de reajuste en comparación con el año pasado.

En el semestre pasado se había mercantilizado 27.442 vehículos internamente, con una disminución acelerada ya que en junio las unidades vendidas eran de 4.288 con una caída del 29.4% en proporción al mes anterior, la categoría de vehículos livianos ha disminuido un 27,49, de igual manera los vehículos pesados manifiestan una caída del 54,57% y un 67,7% los camiones en función de este mes en el año pasado.

En comparación con otros países de la región, los impuestos vehiculares que maneja Ecuador son los más altos, estos se sitúan en 57-90% dependiendo de los

reglamentos del país, lo que consecuentemente lleva a un PIB Per cápita de \$ 6.346 considerado el más bajo en relación a los mismos. Así esta Colombia con un total de impuestos sobre el 16-70% ubicando su PIB Per cápita en \$ 7.904, seguido esta Chile con 19-25% del total de impuestos extendiendo su PIB Per cápita a \$ 14.528. Finalmente aparece Perú con impuesto de 18-24% y su PIB Per cápita de \$ 6.541. Lo que deja entrever su mejoría a escalas económicas.

2.3. Fundamentación Epistemológica

La economía es la base fundamental en la que el país puede construir un desarrollo sostenido logrando favorables condiciones para su población, sin embargo, esta es intervenida por muchos factores impositivos que pueden afectar o beneficiar su estabilidad, para efecto de este estudio se requiere conocer la realidad del sector automotriz y su contribución en la economía ecuatoriana ya que ha denotado una disminución de su rentabilidad, debido a que en los últimos años su carga arancelaria se ha ampliado continuamente.

Como naturaleza del conocimiento se debe establecer la necesidad de recabar, analizar e interpretar la información de los acontecimientos que giran en torno a esta situación, con la finalidad de admitir criterios sólidos que permitan identificar las causas de la problemática, de tal manera que se genere alternativas de solución al examinar las variables que subyacen en esta contexto. Recurriendo a las circunstancias históricas como medida de justificación y objetividad del objeto de estudio a abarcar.

A partir del punto de vista de la ciencia epistemológica en esta investigación se busca comprender la evolución de la industria automotriz como consecuencia de la afectación derivada del crecimiento de los aranceles, que ha limitado notablemente su comportamiento comercial, para esto es ineludible recurrir a las fuentes convergentes que muestren datos estadísticos como comprobante terminante de los resultados a obtener. Considerando que en estos surge el control del enfoque determinado en esta investigación y que darán la validez proyectada a las conjeturas definidas en la búsqueda del discernimiento general, sentado la importancia de este sector como fuente de ingresos relevantes al financiamiento interno delimitándose al contexto real

2.4. Fundamentación Legal

El Ministerio de Comercio Exterior es la entidad dirigente de la política de comercio exterior e inversiones que busca promover estratégicamente la inserción económica y comercial del país en el contexto internacional, en la búsqueda de incrementar la industria de fabricación y ensamblaje en el sector de automóviles. Dispone:

2.4.1. Cupos de Importación

Desde el 2010 el gobierno establece aplicar a los dirigentes de importaciones de vehículos los cupos de importación para contrarrestar los efectos negativos de la balanza comercial, inicialmente el monto determinado fue distribuido a 38 empresas importadoras, actualmente se han incorporado más de 12 compañías al gremio.

Con la finalidad de mantener la demanda dentro del sector, se decide conceder las cuotas a cada importador de acuerdo a su volumen de ventas en unidades y dólares en base al ejercicio del año anterior, tratando mantener la cuota según su capacidad de comercialización. De manera que resuelve:

2.4.1.1. Resolución NO. 66

Artículo 1.- Se establece una restricción cuantitativa anual de importación para vehículos clasificados en las subpartidas fijadas en la resolución. Estará limitada por unidades de vehículos y por valor. Parámetros que deberán ser respetados por los importadores en forma conjunta para nacionalizar la mercadería.

Artículo 2.- mediante este, se dispone al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador agregar la condición cuantitativa a su sistema informático y comprobar su cumplimiento inmediato. No se podrá rebasar las cuotas asignadas, de hacerlo su excedente deberá ser reembarcada.

Artículo 3.- El Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, será el encargado de facultar la transferencia de las cuotas asignadas a un mismo importador, mediante un proceso sencillo que facilite el trámite, precisando las subpartidas con cupo libre.

Actualmente la cuota global de importaciones es repartida en 4 cupos iguales y trimestrales acumulables de \$ 70 millones. Cada importador podrá obtener hasta 349 unidades por monto máximo de \$ 4'200.000. En el caso de los automóviles CKD, la cuota se conserva en \$ 15,8 millones y para la importación de 2.403 unidades de chasis.

Las cuantías y valores importados deberán ser reducidos por la SENA, de manera inmediata así como también la renovación automática de las asignaciones establecidas el 1 de enero de cada año, mientras dure su vigencia. Según la última resolución. (Aduana del Ecuador, 2012).

Ante el contexto de contracción de las empresas del sector se estudia la posible flexibilidad de la limitación de los cupos de importación para las marcas más vendidas, a la cual los comerciantes deberán solicitar la ampliación de la asignación directa del cupo mediante un formulario. (SENA, 2015).

Este trámite es gratuito y lo deberán realizar de manera electrónica en la Ventana Única Ecuatoriana ingresando de la siguiente manera: (Ministerio de Industrias y Productividad , 2013).

2.4.1.2. Pasos para la obtención de licencias o cuota de importación

Las empresas debidamente constituidas y registradas podrán solicitar la asignación de cuotas asentadas bajo su capacidad de negociación, se estimará montos y volúmenes razonables para no afectar a la empresa. Debiendo seguir los siguientes pasos:

- 1)** Acceder con su ID de Usuario y clave al portal de Ecuapass.
- 2)** Acceder al link “Ventanilla Única” o al acceso rápido “VUE”.
- 3)** Seleccionar las siguientes opciones:
 - a)** “Elaboración de Solicitud”;
 - b)** “Documentos de Acompañamiento”
 - c)** “Listado de Documento de Acompañamiento”– Institución: (MIPRO)
 - d)** “Solicitud de Documentos de Control Previo.

El sistema ECUAPASS se encargará de deshabilitar la Solicitud de Control Previo como comprobación de su ejecución, habilitando las Consulta/Modificación de

Documento de Control Previo y Aprobación de Documentos de Control Previo con la finalidad de que los operadores o entidades puedan consultar o modificar los documentos generados, de ser necesario, antes de la fecha de corte. (Ministerio de Industrias y Productividad , 2013).

2.4.2. Requisitos Previos al importador de Vehículos

Es obligación del importador conocer de manera básica los procedimientos esenciales a seguir para poder importar productos al país con el objetivo de agilizar y recortar el proceso de introducción a esta actividad comercial. Estos son:

- 1) Registro de Importadores. (Requisito Previo)
- 2) Registro en los diferentes Ministerio dependiendo del producto que se importará. (Requisito Previo)
- 3) Listado de Productos Prohibidos. (Requisito Específico)
- 4) Conocimiento de Normas y Reglamentos Técnicos. (Requisito Específico)
- 5) Declaración Aduanera y desaduanización de las mercancías. (Requisito Específico).
- 6) Otros Trámites Varios.

2.4.2.1. Requisitos para importador de vehículos

- 1) Adquirir el RUC en el Sistema de Rentas Internas SRI.
- 2) Establecerse como importadores en la página: www.aduana.gob.ec.
- 3) Registrarse en el Ministerio competente del producto que se importe. Para la importación de vehículos y sus partes, es el COMEX la entidad encargada. (Comité de Comercio Exterior). Página www.comex.gob.ec.
- 4) Obtener el Certificado de Calidad del INEN.
- 5) Agenciar el Visto Bueno en un banco corresponsal del Banco Central del Ecuador y obtener el DUI. (Documento único de importación).
- 6) Cumplir con la comprobación de origen con una de las verificadoras.
- 7) Obtener Póliza de Seguro de Transporte Nacional (obligatorio).

8) Efectuar el trámite de nacionalización con un agente de aduana.

9) informarse sobre el listado de productos prohibidos de importar. En el sector automotriz, el COMEX regula los cupos a los importadores en cantidad y valores monetarios.

Se deberá cumplir con todos los formalismos planteados para realizar el procedimiento de importación de manera oportuna ya que los procesos en la aduana deben ser rápidos, simplificados, expeditos y electrónicos (SENAE, 2015). Por lo que con anterioridad deberá contar con los registros pertinentes como:

- Gestionar el RUC en el Servicio de Rentas internas.
- Registrar los datos ingresando a la página: www.aduana.gob.ec.
- Llenar la solicitud de concesión/ reinicio de clave, presentarla en cualquier ventanilla de la SENAE, firmada por el representante legal de la Cía. O el importador. Al recibir la solicitud se procede a convalidar los datos enviados al formulario electrónico, será aceptada inmediatamente de no existir inconvenientes.
- Obtenida la clave de acceso, se deberá registrar la o las firmas autorizadas para la Declaración ANDIVA de Valor (DAN).

Luego de realizar estos pasos se efectuará la importación de bienes, considerando los requisitos establecido por la ley, al realizarse la declaración aduanera que deberá ser independiente de cada importador al formalizar los trámites de desaduanización de las mercancías, este deberá ser asesorado por un agente acreditado por la aduana del Ecuador.

El mismo que deberá presentar la declaración aduanera (DAU) de manera física y electrónica en el momento de llegada de la mercancía a la jurisdicción competente y que deberá adjuntar los documentos de acompañamiento o soporte tramitados antes de los embarques exigidos en su momento. (Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, 2012).

2.4.3. Normativa para productor/ensamblador de vehículos en el Ecuador

Para contrarrestar el entorno creado por estas medidas los empresarios se volcaron hacia la ampliación local de la industria automotor, el incremento productivo inicio a mediados del 2011, registrando su actividad mediante el acuerdo Ministerial 12 392 en registro oficial 777.

En el que se establece a todas las personas naturales y jurídicas que se dediquen a la actividad de ensamblaje en el país, utilizando bienes de importación de material CKD para bienes que sean susceptibles de procesos de ensamblaje como fabricantes. (Ministerio de Industrias y Productividad , 2015).

De manera continua el artículo 7 de la resolución 66, obliga a quienes vayan a realizar la actividad en el país de distribución de nuevas marcas comerciales de vehículos de manera independiente, a presentar sus planes de inversión al Comité Ejecutivo del COMEX para su análisis y resolución.

Considerándose el desplazamiento económico del peticionario, el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y desvinculación con empresas que actualmente se dedican a la comercialización de vehículos importados. Para lo cual en el artículo 8 de la misma resolución se reforma los numerales de las subpartidas relacionadas con las de importación.

2.4.3.1. Requisitos para productor/ensamblador de vehículos en Ecuador:

La entidad a cargo de procesar la legalización de la actividad, es el Ministerio de Industrias y productividad (MIPRO) que en su código 001-03-01 generará los registros y certificados para consolidar la acción lucrativa de las industrias de tal carácter que tengan acceso a los beneficios referidos en la ley y/o cumplir con los requerimientos establecidos por otros organismos que estén ligados a ella. Se deberá presentar la siguiente documentación:

- 1) Solicitud para Registro de Empresas Ensambladoras.-Básico

- 2)** Copia certificada de la Escritura de Constitución, aumento de Capital o reforma de Estatutos.- Básico
- 3)** Registro Único de Contribuyentes (RUC) Generado.- Básico
- 4)** Contrato de autorización o representación de marcas extranjeras y modelos con las empresas fabricantes o comercializadoras del producto importado, en el que se autoriza la actividad de ensamblaje a partir de conjuntos CKD a la Industria Ensambladora nacional.- Básico
- 5)** Resolución de otorgamiento o denegación del Registro y Título de Registro de Marcas y lemas comerciales.- Adicional
- 6)** Nombramiento del Representante Legal.-Adicional
- 7)** Certificado de votación.- Básico
- 8)** Cédula de identidad y/o ciudadanía.- Básico
- 9)** Estudio de factibilidad del proyecto de ensamblaje.-Básico
- 10)** Compromiso de implementación y certificación de un sistema de gestión de calidad.- Básico
- 11)** Certificado de encontrarse al día con sus obligaciones tributarias.- Básico
- 12)** Certificado de encontrarse al día con sus obligaciones aduaneras.- Básico
- 13)** Certificado de cumplimiento de obligaciones patronales en el IESS.- Básico
- 14)** Estudio de desagregación tecnológica.- Básico
- 15)** Porcentajes a ser cumplidos.- Básico
- 16)** Generación de empleo por proyecto.- Básico
- 17)** Porcentajes a ser cumplidos Básico
- 18)** Generación de empleo por proyecto.-Básico

Estos pasos deberán presentarse en el formato señalado en la resolución 343 Código: 002513 del registro 153 vigente desde enero del 2013 de desagregación tecnológica para su estudio y posterior aceptación, el trámite no tiene costo alguno y será realizado en pocos días. (Registro oficial de Ecuador, 2013).

La desagregación tecnológica es un proceso encaminado a descomponer los planes de inversión que están vinculados a utilizar bienes de origen extranjero en su estructura técnica y económica, con el propósito de apertura de varios pasos selectivos conectados con su realización que impulse la industria y trabajos nacionales.

2.4.4. Clasificación arancelaria del producto importado

Salvaguardas.

Denominada un ajuste por balanza de pago las salvaguardas cambiarias empezaron a regir desde enero del 2015, sumándose como otra régimen impositivo para los productos importados, distribuyéndose en 25% para neumáticos, cerámica, CKD de televisores y motos y el 45% para motos. (Presidencia de la República de Ecuador, 2015).

Según la resolución 011-2015 en su primer artículo establece una tasa arancelaria transitoria y no discriminatoria, con la intención de regular la elevación general de importaciones, en la búsqueda del equilibrio de la balanza de pagos, de acuerdo a las importaciones de consumo de las subpartidas competentes, su valor será conforme el porcentaje ad valorem (de acuerdo a su valor).

Esta será agregada a las valoraciones aplicables actuales, conforme a la carga puntualizada en acuerdos comerciales bilaterales y regionales de los que el Estado ecuatoriano es parte contratante. Su control y evaluación la realizaran los organismos de Comercio Exterior, Ministerio Coordinador de la Política Económica y Ministerio de la Producción, Empleo y Competitividad.

Quienes garantizaran que dicha medida responda a las necesidades de manera proporcional atenuándose en compensación con el mejoramiento de la misma y de determinar el término de su vigencia cuando se deje de ser necesaria. (Ministerio de Comercio Exterior, 2015).

Impuesto a Consumos Especiales (ICE).

De acuerdo al ley de régimen tributario interno están regidos por esta disposición los sujetos pasivos de la organización económica, es decir, las personas naturales, importadores, y sociedades fabricantes de bienes gravados que con este impuesto. Quienes estarán obligados a pagar sobre una base imponible de los productos o servicios gravados determinado en base al precio de venta al público fijado por el fabricante o importador.

Art. 82.- Declaración, liquidación y pago del ICE para mercaderías importadas.- En el caso de importaciones, la cancelación del ICE se llevara a cabo en la declaración de operaciones de importaciones y su pago se realizará en las oficinas de las aduana antes de recibir la mercadería.

A esta, se le aplicaran las tarifas ad valorem establecidas en la ley, la base imponible será derivada sobre el cálculo de coste de venta al público indicado por el importador o productor de los bienes cargados con ICE, no será menor al resultado de aumentar al precio ex-fábrica o ex-aduana, según corresponda, un 25% de margen mínimo presuntivo para comercializarlo. (Servicio de Rentas Internas del Ecuador, 2015).

Si se venden los bienes con márgenes superiores al mínimo estipulado antes definido, se deberá designar el margen mayor para establecer la base imponible con el ICE. La liquidación y pago del ICE aplicando el margen mínimo estipulado, cuando se comercialicen los respectivos productos con márgenes mayores, se considerará un acto de defraudación tributaria.

Cálculo de la base imponible general:

Para calcular el Impuesto a los Consumos Especiales en los procesos en los que no se aplique los precios referenciales, se deberá realizar la siguiente operación para obtenerla:

Con base en PVP:

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

Con base en el precio ex fábrica o ex aduana:

$$\text{Base Imponible ICE 2} = \text{Precio ex fábrica o ex aduana} * (1,25)$$

Exención del ICE

- Los vehículos motorizados de transporte terrestre importados para personas con discapacidades se encuentran exentos del 100% en el pago del ICE.
- Los destinados para diplomáticos estarán exentos de acuerdo al cupo asignado por el Ministerio de Relaciones Exteriores.
- Armas de fuego, deportivas y municiones adquiridas para las Fuerzas Armadas.

- Los productos destinados a la exportación.

Tarifas del ICE

Las tarifas aplicadas del ICE será para los Vehículos motorizados, híbridos o eléctricos de transporte terrestre de 3.5 toneladas de carga, siempre y cuando su precio de venta al público supere los \$ 20.000, teniendo cada uno un porcentaje establecido por el régimen tributario, la cual se detalla para su mejor comprensión en el **anexo 1**. (SRI, 2015).

Los cambios presentados en esta tarifa han afectado a los importadores y consumidores quienes son los que finalmente deben pagar el precio más elevado. En enero del 2015 se decide aplicar a los vehículos pesados un arancel del 5% a los tracto camiones, cuando anteriormente no pagaban ningún valor, al igual que ocurrió con los camiones con un 45% con el que se crea un impuesto del 50% sobre su valor.

Estas sobretasas arancelarias sobresaltan de manera directa el precio de los vehículos en porcentajes entre 5% a 35%, dependiendo el valor del mismo, por lo que empresarios pretenden transportar otros carros más económicos con menos equipamientos, pequeños y menos seguros con la finalidad de abaratar costos.

Impuesto a la salida de divisa

En el caso de las importaciones este impuesto se suma a los valores que deben efectuar las compañías automotrices al momento de nacionalizar las mercancías, al cambiar su régimen de consumo, con la excepción del depósito comercial y de los almacenes libres que se realizan en dicho trámite. Conforme a la ley reformativa para la equidad tributaria en el Ecuador en su capítulo III dispone:

Art. 8.- Sujeto Pasivo.- Constituyen sujetos pasivos del Impuesto a la Salida de Divisas en calidad de contribuyentes:

- a) Las personas naturales nacionales o residentes en el país;
- b) Las sucesiones indivisas;
- c) Las sociedades privadas nacionales;
- d) Los importadores de bienes, ya sean personas naturales, compañías nacionales o extranjeras, o firmas permanentes de sociedades extranjeras.

- e) Adherido por el Art. 15. Todo pago desde el exterior con la amortización de capital e intereses por créditos externos gravados con el impuesto; o, con el pago de importaciones, servicios e intangibles.

Los importadores deberán pagar este impuesto debido a los pagos que efectúen a sus proveedores extranjeros. La tarifa establecida actualmente es del 5% a todas las operaciones y transacciones en el exterior. Considerado que los consumos realizados por debajo de los \$ 5.000 están exentos desde el 1 de julio del presente año. (SRI, 2016).

Impuesto Ad Valorem

Las importaciones están sujetas al pago de derechos arancelarios ad-valorem de acuerdo a la base imponible de los mismos, en las importaciones es el valor CIF (Costo, seguro y flete). El total de este valor lo comprende la suma de los siguientes valores:

- Precio FOB (Valor soportado con factura)
- FLETE (Valor del transporte internacional)
- SEGURO (Valor de la prima)

Están exentas de pagar las cargas arancelarias las importaciones exoneradas notificadas en el artículo 27 de la Ley Orgánica de Aduanas (LOA). Los gravámenes al comercio externo adaptables para el cumplimiento de la obligación tributaria aduanera son los presentes al tiempo de la declaración de la declaración a consumo. (Ministerio de Comercio Exterior, 2014).

Impuesto al Valor Agregado

La base imponible del IVA, en las importaciones es la derivación de la suma de valor CIF en los impuestos, tasas, aranceles, derechos, recargos, sumado a esto el 2% con excepción algunos bienes gravados con el 0% y otros gastos que formen la declaración de importación y en los demás documentos pertinentes.

En el caso de importaciones, el cobro del IVA se hace efectivo en la declaración de importación y su pago se formalizará previo al despacho de los bienes

por parte de la agencia de aduanas correspondiente. (Ministerio de Comercio Exterior, 2014).

Aranceles al CKD.

Reconocido por su nombre en inglés Completely Knock Down (**CKD**) es un kit de ensamblaje a nivel industrial mediante el cual se consolidan fragmentos que dan lugar a aparatos funcionales. Es pieza fundamental en el sector automotriz nacional, desde el 2011 cuenta con un valor de gravamen como partes de vehículos importadas.

Por lo expuesto en la resolución 18 del Ministerio de Comercio Exterior este se emplea de carácter gradual y será fijado en base a las necesidades requeridas para armar el producto final, es decir, que dependerá de la capacidad del motor u otras especificaciones, esta orden se justifica al asegurar que los ensambladores ecuatorianos solo utilizan el 4% de material nacional en el ensamblaje de los vehículos.

Este está entre un 10% a 18% para automóviles y para camionetas entre 5% a 9% y anualmente escalará el 1% de su valor hasta el 2013 en autos y 2012 para camionetas. Se espera con esto incentivar a producción de CDK en la industria nacional. (Ministerio Coordinador de Producción , 2012).

2.5. Documentos que acompañan la Declaración Aduanera Única (DAU).

A la declaración aduanera se la deberá acompañar de documentos exigidos que sustenten su trámite y condiciones de la importación a realizar, una vez cumplido con todos los requisitos previstos por el país, presentando la siguiente documentación:

2.5.1. RESOLUCIÓN 02-2011-R1:

- 1)** Original o copia negociable del Documento de Transporte (Conocimiento de embarque, guía aérea o carta de porte.
- 2)** Factura comercial
- 3)** Declaración Andina de Valor (DAV)

- 4) Póliza de seguros expedida de conformidad con la Ley.
- 5) Certificado de origen de los países con los que Ecuador mantiene acuerdos Comerciales. En caso de no presentar dicho certificado el producto no podrá acogerse a la liberación arancelaria.
- 6) Documentos de Control Previo (Pueden ser al embarque o a la presentación de la declaración aduanera), exigibles por regulaciones expedidas por el COMEX y/o por el Directorio del Servicio Nacional de Aduanas del Ecuador (SENAE), en el ámbito de sus competencias.

De faltar de alguno de estos documentos no afectará el pago de impuestos correspondientes, ni despacho de la mercadería siempre que se cancelen los tributos y derechos y se avale la presentación de los mismos en un tiempo máximo de 30 días. Luego de ser aceptada la transmisión electrónica de dicha declaración en el Sistema de Información sobre Comercio Exterior (SICE), se obtendrá el canal de aforo a través del estudio de criterios de análisis de peligro, que puede ser: físico, documental o automático.

El aforo.- es un acto administrativo de determinación tributaria a cargo de la aduana que se especializa en comprobar el origen, naturaleza, cantidad, valor, peso, medida y la clasificación arancelaria de la mercadería de manera física o documental.

Los aforos físicos también podrán ser ejecutados por las empresas contratadas o concesionadas que serán garantes solidarias con el comerciante respecto a los compromisos tributarios que se ajusten a la importación sujeta a su control. Mediante el sistema de información computarizado la información recabada deberá estar enlaza con las demás dependencias y agentes de la aduana, agencias de transporte, bancos corresponsales que ingresan los tributos así como también con los concesionarios de almacenamiento temporal de depósitos aduaneros y demás operadores de comercio exterior.

Derechos Arancelarios.- Como lo indica el Acuerdo de Cartagena y su organización aprobada en la Decisión 370 el “Arancel Externo Común” se puntualiza la escala impositiva en 5%, 10%, 15% y 20% (35% para vehículos y 3% para CKD). Esta disposición fue reformada en el apartado 653 de la Comunidad Andina de Naciones (CAN) que enmendó el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías; ordenando el enunciado 592 el cambio del Arancel Nacional de

Importaciones en nuevos niveles atributivos del 17%, 25%, 30%, 32%, 45%, 54%, 68%, 86% y dependiendo del producto el 0%, 5% y 10%.

Almacenes Libres y Especiales.- utilizado como lugar de acopio de bienes nacionales o extranjeras en puertos y aeropuertos internacionales, bajo el régimen de recepción estacional y liberatorio. Se podrán aprobar como almacenes especiales destinados a abastecimiento, reparación, y mantenimientos de naves, aeronaves y vehículos de transporte terrestre.

Liberación arancelaria.- contemplado en ellos la exclusión o disminución del desembolso de comisiones de importe como parte del pacto en varios acuerdos comerciales suscritos por el Ecuador con diferentes estados. Entre otros:

- Acuerdo de la Comunidad Andina de Naciones (Colombia, Ecuador, Perú y Bolivia)
- Acuerdos de Complementación Económica con Mercosur (Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay), Chile y Cuba.
- Acuerdos de renegociación del Patrimonio Histórico (México).

Capítulo III

3. Metodología de la investigación

De acuerdo a los parámetros establecidos en los objetivos de este estudio es importante determinar la estructura de la que constara esta investigación, ya que en este punto se centran los aspectos fundamentales a realizar para poder progresar con el curso de la misma, por lo que es necesario conocer la metodología a seguir.

Investigación Cuantitativa.- A través de este tipo de estudio se pretende la recolección de información que permita describir la situación de manera cuantificable analizando los datos obtenidos con anterioridad para establecer un criterio sobre el comportamiento expresado del objeto de investigación. Esta técnica se basa en antecedentes estadísticos que admiten un estudio más profundo de las variables que conforman la problemática. (Sanz, 2010).

Investigación No Experimental.- Se considera una investigación no experimental debido a que no se intervendrá en sus variables al estudiarse los fenómenos que la integran de manera natural en su contexto. Por lo que se discurre la toma de datos dados paulatinamente dentro de la investigación con la finalidad de construir un esquema crítico del mismo. (Uribe F. G., 2009).

Investigación Longitudinal.- Por otro lado la presente investigación es denominada también longitudinal ya que por el transcurso establecido en el que se llevará a cabo la recolección de los datos se caracteriza de esta forma, al ser los años desde el 2011-2015 en los que se analizará la escenario enfrentado y como este ha repercutido en su situación actual. (Esteban, 2009).

Investigación Documental.- Como su nombre lo indica se apoyará la investigación estrictamente a las fuentes de carácter documental en la que se pueda encontrar información relevante para cumplir con los objetivos planteados. Los datos a utilizar serán recabados mediante fuentes de primera mano como las páginas oficiales de los organismos competentes que de alguna u otra manera se relacionen con el sector de manera directa e indirecta. (Flores & Zepeda, S. f).

Investigación Aplicada.- Conocida también como la investigación técnica ya que tiende a ayudar a resolver la problemática mediante el desarrollo de ideas durante la clasificación de la información, dirigiendo el estudio hacia nuevos escenarios que

finalmente orientan a concluir con la aplicación de conocidos conocimientos científicos en relación con la situación a tratar. (Sánchez, La investigación científica y tecnológica, 2012).

3.1. Métodos de la investigación

Método Deductivo.- Dentro del proceso investigativo se empleará el método deductivo a través del cual se enfocará el orden lógico a continuar para organizar la información recabada de modo general para luego individualizarse según cada punto planteado a estudiar. Su único propósito es con validar o descartar la hipótesis que surge en torno al problema. (Sánchez, 2012).

3.2. Técnicas de levantamiento de información

Técnica Documental.- Mediante esta técnica se busca detectar información oficializada ya sea cuantitativa o cualitativa emitidas por otros medios, siendo tomados como referencia resultantes de los factores que conforman el estudio. Teniendo en cuenta la importancia del sector automotriz dentro de la economía ecuatoriana la información será obtenida de diversos contenidos registrados por la Asociación de empresas automotrices del Ecuador (AEADE), y del Servicio de Rentas Internas (SRI).

Técnica Analítica.- De igual manera se procederá a realizar un análisis crítico de toda la información recogida para establecer relaciones entre las mismas. Para efecto de esta técnica los principales datos a analizar son las cifras de AEADE en cuanto a los rubros de importación y ensamblaje de vehículos, al igual que los datos del SRI en cuanto a los montos percibidos del sector automotriz en la recaudación tributaria por concepto de IVA e ICE durante el periodo establecido.

Capítulo IV

4. Importación, producción y ventas de vehículos

Mediante el análisis de la situación real que ha atravesado el sector automotriz se recurre a recabar los antecedentes de las principales actividades del mismo, como la importación, producción y la venta de vehículos, con la finalidad de determinar la afectación tributaria y su representación en el PIB a través de estos rubros en el periodo, 2011- 2015.

4.1. Importación de Vehículos

La importación de vehículos en el Ecuador es una de las transacciones económicas con mayor importancia debido al flujo monetario que representa en la productividad comercial, no obstante, las condiciones en las que se ha venido desarrollando en los últimos años han restringido el sector, debido a las constantes imposiciones del gobierno han afectado dicho dinamismo monetario.

Lo que ha encaminado una baja muy significativa en el rendimiento económico del sector automotriz ya que ha mermado su capacidad de comercialización, al verse limitada por todos los cambios obligados en la política de importación. Generando un impacto negativo de manera gradual desde el 2011 hasta el 2015, como se puede apreciar en la siguiente tabla:

Tabla 1. Importación de vehículos 2011-2015 (Unidades).

Años	Unidades
2011	75.101
2012	66.652
2013	62.595
2014	57.093
2015	33.648

Adaptado de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE). Anuario 2015.

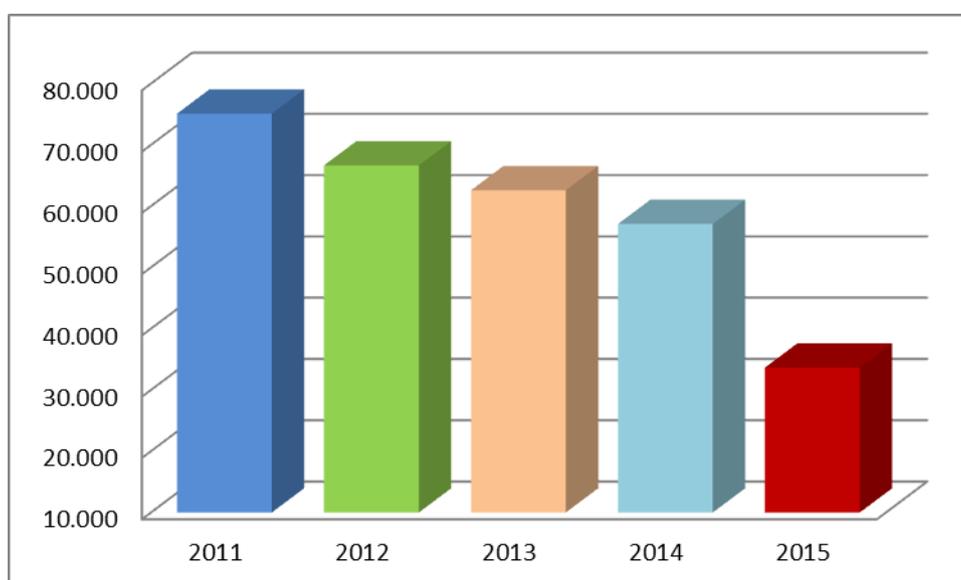


Figura 1. Importación de vehículos 2011-2015 (Unidades)

Tomado de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE). Anuario 2015.

Como se puede observar en la figura No. 1, en el 2011 el sector automotriz gozaba de una importación anual de 75.101 unidades, pese a las nuevas cargas tributarias que comenzaron a regir a mediados del año anterior, medidas como el nuevo arancel del 5% a los vehículos híbridos que variaría según su cilindraje, esta inicio en julio del 2010, la cual sería reformada en octubre de tal manera que duplicaría el porcentual establecido a pagar por cada vehículo, por lo que los carros que

pagaban 5% pagarían 10% y así sucesivamente hasta alcanzar un 35% del importe arancelario por cada unidad.

En diciembre del mismo año se incrementa el 5% de aranceles a los vehículos armados (CBU) de hasta 1900 cc, al igual que entra en vigencia el registro de importadores para poder importar vehículos equipados, este trámite contaría con una serie de especificaciones que complicaría el movimiento al sector automotor, empezando así la problemática que impactaría la estabilidad que se había logrado alcanzar en otros años. Para enero del 2011 estas cargas tributarias ya habían disminuido el 20% en las importaciones, situación que desequilibró las expectativas de los empresarios.

A finales de mayo se ampliaría este importe tributario a otro tipo de vehículos como los deportivos y las camionetas híbridas, en agosto el Ministerio de Comercio Exterior oficializa la nómina de todos los productos que estarían sometidos a controles previos a la introducción del mercado ecuatoriano, en la cual se incorpora 22 subpartidas de vehículos para importar y la obligatoriedad de obtener con anterioridad la licencia para importarlos.

A finales del año se ejecuta la Ley de Fomento Ambiental por lo que se crea un nuevo gravamen del 5% a la contaminación vehicular denominado ICE, que afectaría a los vehículos de 1.500cc y cuyo precio final superen los \$ 35.000. Además de esta manera se buscaba optimizar los ingresos fiscales del estado. Así en el 2012 las unidades importadas llegan a 66.652, con una disminución indicadora de 8.449 vehículos.

Este contexto incrementaba la intranquilidad de la industria, al limitarse cada vez más las posibilidades de crecimiento, ya que el gobierno nacional afirmaba que este sería el principal objetivo del porqué de todas estas medidas. En el 2013 las importaciones seguían mermándose llegando a 62.595 automóviles, en el que la baja alcanzaba las 4.057 unidades. Pese a la fricción que amenazaba al parque automotor las exigencias cada vez eran mayores y aun así se carga el 5% de importe a la salida de divisas que seguiría complicando la situación.

En el 2014 las cantidades importadas se situaban en 57.093 unidades, los reglamentos de la aduana, seguridad e imposición de reconocimiento de calidad se sumaban a los ajustes de los impuestos, la disminución en este año fue de 5.505

vehículos que representaban una gran pérdida monetaria en el sector restringido continuamente por la implementación de la serie de cargas tributarias detalladas y el estudio de más proyectos para limitar la libre comercialización.

Por lo que el ambiente para el 2015 no prometía mejoras, las salvaguardas pasarían a ser parte de las tantas normas ya existentes. La importación anual decayó a 33.648 unidades vehiculares con una caída mayor dentro del periodo de estudio establecido de 23.445 elementos automotrices. En este año también se da lugar a los cupos de importación que limitaba el total que cada importador podía adquirir y que debía ser distribuida entre todos los empresarios que conformaban el conglomerado importador.

4.1.1. Importación de vehículos por marca

Es importante poder destacar las principales marcas que durante estos años han logrado liderar la compleja industria automotriz, en los que su participación de mercado se ha visto disminuida anualmente, reflejando la afectación derivada de las nuevas imposiciones a la importación. Las fluctuaciones variaban entre una marca u otra, sin embargo, estas, tienden a la baja en la mayoría de las firmas, como se puede observar en las siguientes ilustraciones.

Tabla 2. Importación de vehículos por marca 2011 (Unidades).

Marca	Cantidad
Chevrolet	59.189
Kía	11.965
Hyundai	14.789
Nissan	10.000
Mazda	8.012

Adaptado de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE). Anuario 2015.

Para su representación se ha considerado las cinco primeras marcas que difícilmente han logrado mantener su posición comercial, encabezado por Chevrolet, Kía, Hyundai, Nissan y Mazda.

En el 2011 la marca Chevrolet había incrementado sus ventas nacionales a 59.189 vehículos, con un porcentual del 42.31% ubicándose en primer lugar. Seguido de la marca coreana Kía que también alcanzó un leve incremento con 11.965 unidades ocupando un 8,55% de participación, en tercer lugar con el 10,64% se destaca Hyundai con 14.789 autos, a esta, le sigue la reconocida marca Nissan con 10.000 unidades vendidas al igual que Mazda logró comercializar 8.012 carros. Lo que refleja la marcada preferencia de estas firmas en el mercado ecuatoriano, cantidades que alentaban a los empresarios.

Tabla 3. Importación de vehículos por marca 2012 (Unidades).

Marca	Cantidad
Chevrolet	54.947
Kía	10.144
Hyundai	12.296
Nissan	7.051
Mazda	5.120

Adaptado de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE). Anuario 2015.

Sin embargo este panorama no pudo mantenerse en el 2012, se comenzaron a sentir los efectos de la irrupción al segmento importador y como era de esperarse se reflejarían en las ventas, desacelerando el pequeño pero confortador desarrollo obtenido. Por su parte los empresarios del sector pretendían por lo menos igualar los niveles de venta en comparación con el 2011 que había sido relativamente un buen año para los importadores.

Lo que negativamente no pudo lograrse, la marca estadounidense Chevrolet tuvo una caída de 4.242 unidades alcanzando un total de 54.947 carros, por lo consiguiente Kía perdió la comercialización de 1.821 vehículos llegando a 10.144 unidades, escenario que no fue diferente para Hyundai que decayó con 2.493

automóviles quedando en 12.296 equipos automovilísticos, otra de las mayores disminuciones fue protagonizada por Nissan con 2.946 vehículos tan solo quedo en 7.051 y por último pero no menos importante esta Mazda que importó 2.892 unidades menos en este año alcanzando 5.120 automóviles.

El posicionamiento de estas marcas de automóviles sin duda alguna habían contribuido a permanecer liderando la importación no siendo tan perturbadas por la limitaciones que estarían empezando a regir. En vista de estas condiciones se analizaban opciones como impulsar la venta de vehículos semi nuevos para encarar la situación.

Tabla 4. Importación de vehículos por marca 2013 (Unidades).

Marca	Cantidad
Chevrolet	50.195
Kía	12.300
Hyundai	9.629
Nissan	6.576
Mazda	6.402

Adaptado de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE). Anuario 2015.

Ya para el 2013 se toma la iniciativa de los empresarios por fortalecer la industria debido a que las cargas arancelarias seguían ampliándose a otros subsectores que trabajaban de manera directa e indirecta con el sector automotriz, el gobierno nacional buscaba generar competitividad dentro de la división comercial por lo que Ecuador es el país con las mayores exigencias de certificación y reconocimiento en comparación con países vecinos.

En este periodo la destacada marca Chevrolet continuaba liderando el mercado con 4.752 unidades menos se situó en 50.195 carros, en segundo lugar con porcentajes positivos esta la firma surcoreana Kía con 2.156 unidades más que el 2012 alcanzó la comercialización de 12.300 automóviles en el territorio nacional, esta

reflejo un incremento exitoso en este año atribuido a el reconocimiento de la calidad y prestigio de sus automóviles.

Muy por el contrario la marca Hyundai no pudo superar la baja de 2.667 unidades que mermaron sus ingresos anuales al llegar a 9.629 vehículos, al igual que la marca japonesa Nissan que decreció con 476 carros logrando una importación de 6.576 vehículos y Mazda que también obtuvo un crecimiento de 1.282 vehículos en comparación con el año anterior elevándose a 6.402 unidades vehiculares.

Tabla 5. Importación de vehículos por marca 2014 (Unidades).

Marca	Cantidad
Chevrolet	53.574
Kía	12.038
Hyundai	10.623
Nissan	6.019
Mazda	6.916

Adaptado de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE). Anuario 2015.

En este año la marca Chevrolet elevó significativamente a 53.574 vehículos importados al incrementar 3.379 unidades a su inventario local. Kía logró disminuir la cantidad a 262 vehículos que amenoraban su rentabilidad ubicándose con 12.038 carros, seguido de esta estaba Hyundai que al igual que las demás reflejaba cifras alentadoras al mostrar su crecimiento de 994 automóviles con lo que alcanzaría a cubrir la totalidad de 10.623 vehículos, en cuarto lugar seguía Nissan quien creció en forma descendente con 557 automóviles menos a las unidades importadas situándose en 6.019 automotores, otro nivel motivador lo figuraba la marca Mazda quien también alcanzó los 6.9162.carros con 486 unidades más que el año anterior.

Cabe destacar que el nuevo panorama que estaba surgiendo en el parque automotor sería consecuencia positiva de la serie de importes arancelarios que se habían logrado extender de tal manera que se consiguió impulsar la industria ecuatoriana. Esta a su vez incentivaba la oferta local por lo en este año cubrió el 48%

de la demanda que a pesar de haberse elevado los precios de automóviles, esta, muchas veces superaba el ofrecimiento de las empresas automotrices.

Otro factor relevante estaba conformado por las promociones que se habían desplegado estratégicamente por marca, categoría y tipo de unidades, como paquetes atractivo de financiamiento, servicios adicionales de posventa, mantenimiento más prolongado entre otras que atraían al mercado ecuatoriano.

Tabla 6. Importación de vehículos importados 2015 (Unidades).

Marca	Cantidad
Chevrolet	40.265
Kía	7.647
Hyundai	5.678
Nissan	3.794
Mazda	3.651

Adaptado de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE). Anuario 2015.

Pese a la situación favorable manifestada en el lapso anterior el sector automotriz en el 2015 presenta una drástica caída que estancaría los movimientos comerciales de progresión en la industria, a pesar del crecimiento interno intervienen otros elementos como la caída del precio del petróleo que afectaría las negociaciones a nivel mundial y llevaría a la economía nacional a la total recesión limitando a las marcas a restringir el crédito a los clientes al igual que las entidades bancarias y la pérdida de interés de la demanda local por lo precios elevados por las salvaguardas y demás impuestos, sumado a la incertidumbre del futuro monetario del país.

De tal manera que la prestigiosa marca Chevrolet presenta una caída histórica de 13.309 unidades llegando a 40.265 automóviles importados, situación que se repite por Kía y su estrepitoso desplome de 4.391 carros estancándose en 7.647, seguido de Hyundai que registró una disminución de casi el 49% de sus ventas en balance al 2014 con 4.945 vehículos menos, su totalidad agenció 5.678 comercializaciones, semejante a esto estaba las marcas japonesas Nissan y Mazda

con cifras equivalentes la primera se ubicó con 3.794 vehículos su caída en las importaciones fue de 2.225 carros, mientras que la segunda mercantilizo 3.651 con una baja mayor de 3.265 automóviles, así cerraban el ejercicio anual las más distinguidas marcas del conjunto empresarial automotor.

4.1.2. Importación por segmento vehicular

Es importante conocer el desplazamiento de los segmentos vehiculares con mayor demanda en el mercado nacional, para comprender el protagonismo que cada categoría ha representado en la totalidad de las ventas generadas por las importaciones. Clasificándolos en Automóviles, Camionetas, Suv's, Van's, camiones y buses. De tal manera se detallan en la siguiente tabla.

Tabla 7. Importación por segmento vehicular 2011- 2015 (Unidades).

Años	Automóviles	Camionetas	SUV'S	VAN'S	Camiones y buses	Total
2011	32.090	9.782	15.088	5.264	12.877	75.101
2012	27.545	10.064	12.908	2.692	13.443	66.652
2013	20.099	6.292	14.945	5.082	16.177	62.595
2014	18.820	5.292	14.530	5.367	13.084	57.093
2015	10.846	2.948	8.107	2.672	9.067	33.640

Adaptado de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE).Anuario 2015.

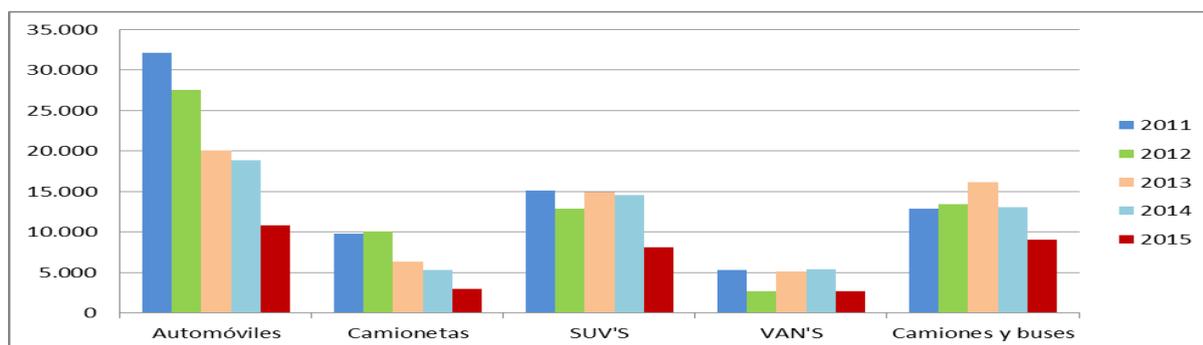


Figura 2. Importación por segmento vehicular 2011-2015 (Unidades)

Tomado de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE).Anuario 2015.

Como se muestra en la tabla No.7, la importancia de cada bloque vehicular se puede entender debido a la capacidad que este movimiento pudo alcanzar en estos años, en el 2011 se vendieron 32.090 automóviles esto se podría retribuir a los antecedentes del 2010 un año sin tantas medidas de restricción. Lo que no se puede decir del 2012 donde se muestra una caída importante llegando a 27.545 unidades, reflejándose las consecuencias de las imposiciones adoptadas por el gobierno, que repercutirían en los años siguientes al registrarse en el 2013, 20.099 autos. Índices con tendencia a la baja como se muestra en el 2014 con 18.820 y 10.846 carros importados en el 2015.

Por otra parte están las camionetas que en el 2011 registraron una venta de 9.782 unidades, cifra que mejoró levemente con 282 unidades más, consiguiendo la comercialización de 10.064 camionetas en el 2012, sin embargo, en el 2013 desciende 6.292 unidades una significativa declinación dentro de esta unidad vehicular, para el 2014 solo 1.000 unidades hacen la diferencia al año anterior con 5.292 camionetas adjudicadas se notaba claramente que no había sido posible enfrentar las pérdidas consecutivamente manifestadas que llegarían al 2015 donde las cantidades de camionetas comercializadas se situó en 2.948 unidades, una monto muy por debajo de los años antepuestos.

Dentro de este análisis se puede deducir que una de las categorías con menor afectaciones fue la venta de las Suv's, esta inicia en el 2011 con 15.088 unidades, presentando una caída en el 2012 ubicándose en la venta de 12.908 vehículos, pero en el 2013 se destaca pese a la fricción arancelaria con 14.945 unidades, al igual que en el 2014 logra mantenerse con 14.530 Suv's comercializadas. A excepción del 2015 que muestra un declive alcanzando ingresar al mercado ecuatorianos 8.107 unidades. Cabe destacar que este bloque automotor engloba varios tipos de vehículos considerados todo terreno por lo se exhibe una marcada aceptación dentro de sus especificaciones.

Situación similar que se logra comprender para las Van's, donde el 2011 importa 5.264 unidades, declinándose en un 50% en comparación al año anterior llegando a 2.692 vehículos, sin embargo, en el 2013 alcanza un crecimiento de 5.082 furgonetas, cifra que logra elevar a 5.367 en el 2014, condición que para el 2015 se expuso negativamente con 2.672 furgones.

De manera agrupada se puede apreciar el impacto en las ventas producto de las importaciones de los camiones y buses, en el 2011 estos conformaron las 12.877 unidades, con un revelador aumento llega al 2012 con 13.443 automotores, continuando así para el 2013 donde consigue comercializar 16.177 vehículos, cifra que desciende a 13.084 unidades en el 2014 y que no pudo evitar extenderse hasta el 2015 que terminan con una totalidad de 9.067 equipos vehiculares.

4.1.3. Principales Socios Comerciales de las importaciones de vehículos

Ecuador es un país que a lo largo de su historia ha buscado establecer y mantener relaciones comerciales con diversos países, lo que en la actualidad ha logrado beneficiar a la economía, ya que gracias a estos acuerdos las industrias ecuatorianas tienen apertura para ampliar la oferta automovilística en el mercado local. A continuación se detallan algunos de los principales socios comerciales de las importaciones:

Tabla 8. Socios comerciales de importación de vehículos 2011- 2015 (Unidades).

Países	2011	2012	2013	2014	2015
Corea	23.492	18.917	15.476	13.529	13.779
Japón	7.748	7.633	7.868	8.654	8.879
China	9.295	7.997	8.580	7.292	7.262
México	9.252	6.726	7.755	7.223	7.006
Colombia	9.587	7.861	5.717	6.132	6.150
EE. UU.	3.303	5.262	4.384	3.659	3.651
Tailandia	6.066	5.136	4.353	2.625	2.672
Otros	2.771	2.646	3.711	4.324	4.509

Adaptado de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE). Anuario 2015.

Como se puede evaluar en la tabla.No.8 entre los estados de donde provienen los vehículos importados por el país están Corea, Japón, China, México, Colombia, Estados Unidos, Tailandia y otros. Con los que a lo largo del periodo objeto de este estudio, han conservado las negociaciones hasta la presente fecha, con un notorio

decrecimiento logrado por la serie cargas tributarias que tenía como base transcendental este objetivo.

Encabezado por Corea en el 2011 las importaciones procedentes de esta nación eran de 23.492 vehículos, seguido de Japón con 7.748 unidades, al igual que China con una cantidad considerable de 9.295 automóviles, sumándose México con 9.252 automotores, 9.587 unidades de Colombia, Con una cifra menor pero no menos importante esta EE.UU. con 3.303 unidades y Tailandia también contribuye al mercado local con 6.066 vehículos. Entre otras que totalizaron 2.771 autos.

Este escenario continúa así para el 2012 siendo Corea quien transfiere al mercado nacional 18.917 vehículos, por escasas unidades Japón baja a 7.633 autos, condición contraria para China con 7.997 automotores, México 6.726 y Colombia con 7.861 automóviles reflejan un declive significativo en las ventas ecuatorianas, efecto inverso para EE.UU. Quien creció en las comercializaciones internas a 5.262 automotores, por otra parte Tailandia alcanzó 5.136 unidades vehiculares, siendo unas pocas menos que el año anterior.

Para el 2013 Corea se mantiene a la cabeza con 15.476 vehículos, siendo la cantidad más alta traída de mercados extranjeros, para esto Japón mostró un pequeño crecimiento llegando a 7.868 unidades, China consiguió aumentar a 8.580 automóviles sin embargo seguía concurriendo en bajas en comparación al 2011 al igual que México con 7.755 unidades y Colombia con 5.717 vehículos, EE.UU. presenta un descenso de 4.384 autos, contexto similar para Tailandia 4.353 carros.

Hacia el año inmediato Corea solo logra distanciarse de los otros países importadores con montos mínimos, así comercializa 13.529 unidades vehiculares, con 8.654 vehículos, Japón sigue fluctuándose entre imperceptibles mejoras comerciales, por el reverso China obtiene menos automotores en territorio local consiguiendo 7.292 automóviles, semejante a esto está México con 7.223 unidades y Colombia con 6.132 vehículos, EE.UU. también figura desniveles inferiores con 3.659 vehículos así como Tailandia con 4.324 unidades automotrices.

Así en el 2015, Corea provee a Ecuador un total de 13.779 unidades muy por debajo de la cota con la que inicio, continuado por Japón que mantiene su cantidad en 8.879 vehículos, luego esta China con 7.262 automotores, México conserva 7.006

carros, sigue Colombia con 6.150 automotores y por último quedan EE. UU. Con 3.651 vehículos y Tailandia con 2.672 automotores.

No se puede negar la importancia de las negociaciones de provechosas que se han forjado con estos asociados vehiculares, sin embargo, es trascendente el poder comprender como estos países han ido perdiendo espacio en el territorio nacional. En este año se visualiza la pérdida de la cuota de participación que cada uno figura en relación a los años anteriores en la industria ecuatoriana.

4.2. Producción nacional del sector automotriz

La producción nacional siempre ha estado vinculada a otros subsectores importantes para la economía interna, por su relación estos crecen en forma conjunta, lo que genera oportunidades de desarrollo personal y profesional de los ciudadanos desde el aspecto más básico como la generación de empleo así como la motivación de invertir en industrias locales que incentiven la productividad nacional. En la tabla No. 9 se muestra su desarrollo durante el 2011-2015.

Tabla 9. Producción nacional del sector automotriz 2011- 2015 (Unidades).

Años	Vehículos
2011	75.743
2012	81.398
2013	66.884
2014	63.872
2015	50.735

Adaptado de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE).Anuario 2015.

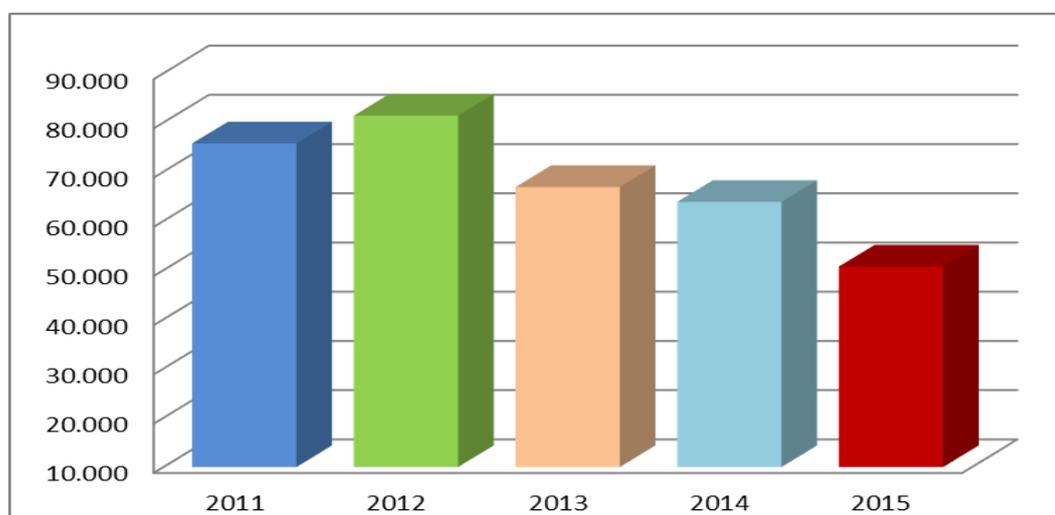


Figura 3. Producción nacional del sector automotriz 2011-2015 (Unidades)

Tomado de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE).Anuario 2015.

Con 509 unidades menos que el 2010 se refleja en el 2011 una productividad local que bordeó las 75.743 unidades. Los empresarios se mostraban satisfechos con el crecimiento relevante conseguido desde el 2000, en el 2012 esta cifra llega 81.398 vehículos, sin embargo, para el 2013 el escenario cambia drásticamente iniciando un declive que ya se había avizorado por las condiciones restringidas en las que se encontraban inmersos.

Los costes agregados a la importación de piezas y partes de vehículos representaban una amenaza para la ensambladura nacional. La finalidad de este nuevo importe era incrementar el porcentual tan bajo que la manufactura interna utilizaba de piezas ecuatorianas en el ensamblaje, buscando maximizar también la fabricación de las mismas en territorio nacional. Así en el 2013 las unidades producidas se ubican en 66.884 vehículos con un revelador descenso de 14.514 automóviles, para el 2014 se logra ensamblar 63.872 autos con una diferencia al año anterior de 3.012 unidades vehiculares.

Cabe mencionar que los empresarios automotrices con mayor capacidad económica se volcaron a nuevas inversiones para mantenerse en el mercado. Pese a todos los esfuerzos y estrategias aplicadas para el 2015 se disminuyó a 50.735 vehículos, la economía del país entra en recesión estrechando las posibilidades de estabilizar el financiamiento del sector a pesar del fortalecimiento con el que hoy cuenta la industria.

4.2.1. Producción Nacional por ensambladora

Debido al impulso del gobierno a las antiguas y crecientes ensambladoras automotrices a extender la productividad de piezas, partes y vehículos, se amplía la limitación de los cupos de importación entre todas las manufacturas existentes lo que reducía el monto que sería asignado a cada una. Frente a esto las principales ensambladoras que lograron destacarse son:

Tabla 10. Producción nacional por ensambladora 2011- 2015 (Unidades).

Ensambladora	2011	2012	2013	2014	2015
AYMESA	13.909	18.613	14.131	10.075	6.666
MARESA	8.129	9.826	7.474	5.990	5.680
OMNIBUS BB	53.705	52.959	44.494	46.624	35.580

Adaptado de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE). Anuario 2015.

Aymesa es considerada una de las primeras ensambladoras de automóviles en el país de diferentes marcas de vehículos entre ellas Hyundai y Kía. En el 2011

ensambla 13.909 unidades, pese a la situación que enfrentaría la industria en el 2012 invierte 70 millones en una nueva planta de ensamblaje, así este año incrementa a 18.613 vehículos, cantidad que seguiría creciendo a 14.131 automotores en el 2013, sin embargo para el 2014 constituye una disminución continua llegando 10.075 unidades y 6.666 automóviles en el 2015.

En segundo lugar se encuentra Maresa quién para el 2011 consigue articular 8.129 unidades vehiculares, levemente obtiene un ascenso a 9.826 vehículos, en el 2013 la ensambladora demuestra estar atravesando momentos muy críticos en su utilidad, consiguiendo 7.474 automóviles, por lo que la tendencia a la baja se reflejaría en los años siguientes en 2014 logra ensamblar 5.990 vehículos y al 2015 5.680 unidades. Situación que la llevaría a comunicar a través de los medios de comunicación la suspensión temporal de sus actividades comerciales.

Entre otros factores uno de los primordiales sería la decisión tomada en el 2013 por la corporación Mazda de no seguir ensamblando las camionetas BT-50, siendo uno de los modelos más representativos para la corporación. Por lo que analiza la incursión en nuevos proyectos y la adaptación en nuevas maquinarias como estrategia para la fabricación de la nueva línea de este vehículo que espera sacar al mercado la marca japonesa y de la que esperan una gran aceptación. Como consecuencia de esta medida se suma la desvinculación del personal que colabora en este dinamismo lucrativo. (Ministerio de Industrias y productividad (MIPRO), 2015)

Ómnibus BB con una de sus principales marcas como Chevrolet que por su liderazgo en ventas beneficia a esta importante ensambladora con un historial respetable en el mercado, así los se puede apreciar con una articulación vehicular de 53.705 unidades con el que llega al 2012 con escasos automóviles menos ubicándose en 52.959, muy por el contrario en el 2013 obtiene un caída de 10.465 carros menos logrando el ensamblaje de 44.494 vehículos, para el 2014 con un incremento de 2.130 carros agencia al mercado 46.624. Esta se consolida en el periodo de estudio establecido con la mayor cantidad fabricada, pese a que en el 2015 alcanza las 35.580 unidades, sigue superando la capacidad productiva de las demás firmas.

4.2.2. Producción Nacional por segmento vehicular

El dinamismo económico constituido en la industria automotriz ha sido especificado por los segmentos vehiculares con mayor escala de producción que han permitido ofertar varios bloques de vehículos para cubrir la demanda nacional, inclusive superando el porcentual de las importaciones. Enalteciendo el ensamblaje interno y la competitividad del país. Como se muestra a continuación:

Tabla 11. Producción nacional por segmento vehicular 2011- 2015 (Unidades).

Segmentos	2011	2012	2013	2014	2015
Automóviles	27.228	34.544	32.552	26.634	33.794
Camionetas	23.618	24.893	18.069	20.095	15.548
SUV'S	22.247	17.970	14.862	14.943	1.353
VAN'S	2.629	2.209	1.361	200	-
Camiones y buses	21	1.782	-	-	-
Total	75.743	81.398	66.884	63.872	50.732

Adaptado de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE). Anuario 2015.

Tomando como referencia la tabla No. 11, permite observar que en el 2011 las unidades ensambladas localmente totalizaron 75.743 vehículos, de los cuales 27.228 fueron automóviles, seguido de 23.618 camionetas, al igual que 22.247 Suv's, y 2.629 Van's, mientras que en conjunto los camiones y buses alcanzaron una fabricación mínima de 21 unidades. Cada una de estas categorías contribuyó a la economía ecuatoriana al ofertarse libremente.

En el 2012 el monto global se eleva considerablemente a 81.398 unidades, factor que se puede atribuir al gran movimiento de inversiones en nuevas plataformas de ensamblajes, comercializando 34.544 automóviles, 24.893 camionetas, sin embargo, las Suv's, decayeron con 4.277 vehículos colocando 17.970 unidades vehiculares, situación similar para las Van's que solo contaban con 2.209 unidades y

contrario a los camiones y buses en este año alcanzaron introducir al mercado ecuatoriano 1.782 vehículos importante cifra comparada con el año anterior.

Así el ensamblaje local iba ganando terreno propio dejando a paso lento las importaciones que años atrás eran las protagonistas del flujo comercial, en el 2013 se ofertan 32.552 automóviles, 18.069 camionetas, 14.862 Suv's, y 1.361 Van's, pese a no mantener las cifras de los años anteriores, sus ingresos seguían siendo trascendentales para la economía ecuatoriana, totalizando 66.884 unidades. En este año no se registró ensambladura de camiones ni buses.

Con 3.012 unidades menos termina el ejercicio anual del 2014, donde se comercializan 63.872 vehículos, de los cuales 26.634 son automóviles, evidenciándose un incremento a 20.095 camionetas, las Suv's se mantienen 14.943 unidades, mientras que las Van's, disminuyen considerablemente quedando en 200 carros, nuevamente el bloque de camiones y buses no figuran entre esta nómina de ensamblajes.

De esta manera en el 2015 se producen internamente 50.732 unidades vehiculares, siguiendo arriba la producción de automóviles con 33.794 un aumento valioso de 7.115 vehículos, las camionetas pierden un promedio de 24% de sus ventas anteriores llegando a 15.548 unidades vehiculares, las Suv's figuran una caída aparatosa de 13.590 unidades ubicándose en 1.353 vehículos, las Van's, camiones y buses no aparecen reiteradamente en estos últimos años.

La participación de mercado logrado por las firmas ecuatorianas se considera relativamente bueno pese a la transición que ha atravesado la industria en la que ha generado plazas de trabajo y desencadenamiento productivo, no obstante, la crisis que aqueja al país no ha permitido un verdadero despunte comercial, ya que la demanda se encuentra limitada a priorizar sus gastos ajustando sus finanzas en productos de primera necesidad.

4.2.3. Destino de las exportaciones de vehículos

Es imposible no considerar el importe de las exportaciones dentro del tiempo determinado para este estudio, ya que sus ingresos también han ayudado a mantener los movimientos monetarios en la economía del parque automotor en Ecuador. Entre

los principales destinos de exportación está Colombia, Venezuela y República Dominicana. Como se figura en la siguiente tabla

Tabla 12. Destino de las exportaciones de vehículos 2011- 2015 (Unidades).

Destinos	2011	2012	2013	2014	2015
Colombia	13.569	13.071	5.554	8.368	3.274
Venezuela	6.875	11.744	1.657	-	-
Rep. Dominicana	6	-	-	-	-
Total	20.450	24.815	7.211	8.368	3.274

Adaptado de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE). Anuario 2015.

Desde el 2011 Colombia aparece como el principal destino de las facturaciones por este rubro con 13.569 unidades, le sigue Venezuela con 6.875 vehículos, y República Dominicana con escasos 6 automotores que llevan a conformar un conjunto de 20.450 unidades vehiculares.

En el 2012 se conserva aproximadamente el monto de Colombia con 13.071 vehículos, por otra parte Venezuela incrementa su oferta de bloques vehiculares ecuatorianos adquiriendo 13.071 unidades. Lo que no ocurre para República Dominicana que no se incorpora a la presente tabla. En este año el total es de 24.815 vehículos.

Ya para el 2013 Colombia presenta una baja de más del 60% en las unidades puestas en mercado colombiano al ubicar 5.554 elementos vehiculares, Venezuela deja de recibir 11.414 unidades menos logrando 1.657 automóviles, y repetidamente República Dominicana no registra ventas. Entre estos dos países se integraron un total de 7.211, esto podría ser como consecuencia de la importancia de poder atender la demanda local. Por lo que solo se atiende al mercado de mayor volumen como hasta ahora se ha podido apreciar.

Sin embargo para el 2014 se incrementa a 8.368 automóviles en comparación al año antepuesto en Colombia como único país comprador. Siendo esta la cantidad global ya que Venezuela y República Dominicana no comercializaron unidades ecuatorianas. Al igual que el año inmediato solo se evidencia 3.274 unidades

vehiculares al vecino país de Colombia, quien por años se mantiene como primer negociante al cubrir el 100% de las ventas ecuatorianas.

A lo largo de este periodo Ecuador ha ganado competitividad en el mercado automotriz, las certificaciones de calidad con las que cuentan en la actualidad lo ha llevado a poder ubicarse en cualquier terreno extranjero, no obstante, la situación de dificultades que atraviesa la economía mundial y la posición del dólar frente a la moneda de otros países restringe la capacidad y fortalecimiento que ha logrado forjar la industria.

4.3. Ventas de vehículos

La demanda local ha aceptado con gran acogida la oferta de vehículos nacionales, por lo que su comportamiento ha sido relevante para poder analizar la evolución de las compras realizadas por los ecuatorianos. Conformados en la siguiente tabla.

Tabla 13. Venta de vehículos 2011- 2015 (Unidades).

Años	Cantidad
2011	139.893
2012	121.446
2013	113.812
2014	120.060
2015	81.309

Adaptado de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE). Anuario 2015.

Al finalizar el 2011 las ventas de vehículos alcanzaron las 139.893 unidades, con un aumento de 7.721 vehículos más que en el 2010, por el contrario en el 2012 se muestra una caída muy representativa para el sector de 18.447 automóviles llegando a comercializarse 121.446 carros, continuamente en el 2013 reincide la baja, esta vez de 7.634 automotores que permitió ubicar las ventas nacionales en 113.812,

entre altas y bajas se rebasa al 2014 a 120.060 unidades vehiculares, cifra que decae elevadamente con 38.751 elementos asentándose en 81.309 vehículos.

4.3.1. Ventas de vehículos por segmento importado

Dentro de este periodo las ventas nacionales han estado conformadas por los segmentos más solicitados por la demanda, siendo estos en su mayoría bienes importados de países asiáticos, frente a las nuevas políticas implantadas en el comercio ecuatoriano este entorno muestra cambios contundentes con tendencia de baja creando distorsiones en estas negociaciones. Como se muestra a continuación en la siguiente tabla:

Tabla 14. Venta de vehículos por segmento importado 2011- 2015 (Unidades).

Segmento	2011	2012	2013	2014	2015
Automóviles	62.585	53.526	47.102	47.857	30.344
Camionetas	27.469	23.922	22.047	23.244	15.071
Suv's	31.712	27.118	22.067	30.634	21.664
Van's	5.678	4.463	5.159	5.355	4.404
Camiones y Buses	12.449	12.417	12.437	12.976	9.826
Total	139.893	121.446	113.812	120.060	81.309

Adaptado de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE). Anuario 2015.

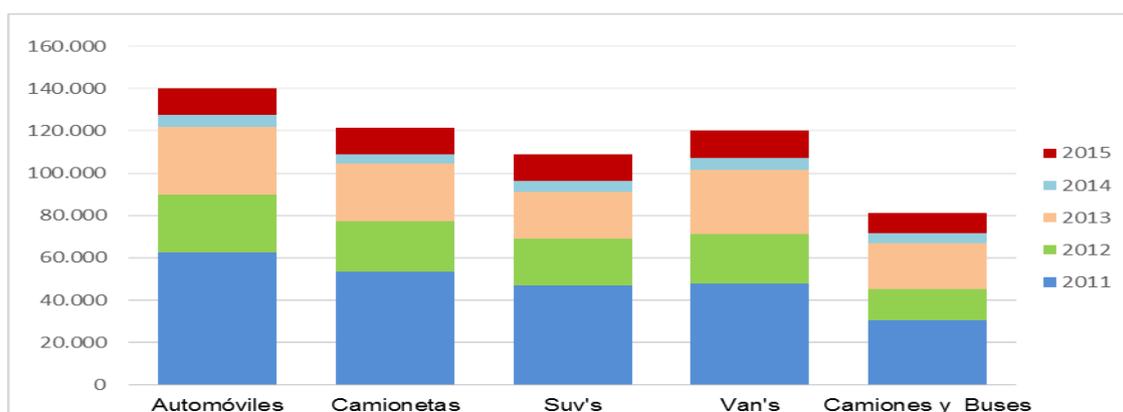


Figura 4. Venta de vehículos por segmento importado 2011-2015 (Unidades).

Tomado de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE). Anuario 2015.

En el 2011 los ingresos de las importaciones del bloque vehicular estaba comprendido por 62.585 automóviles, al igual que 27.469 camionetas, seguidos de 31.712 Suv's, con una representación menor pero no menos significativa están las Van's con 5.678 unidades, y por último constan 12.449 camiones y buses, cifra integrada que amplía la totalidad de 139.893 equipos vehiculares alcanzados en este año y que superó el total de unidades adquiridas en el 2010.

Sin embargo, el 2012 se obtiene mercadear 121.446 unidades en el mercado nacional, éstas conformadas por 53.526 automóviles como uno de los primeros segmentos demandados, en segundo lugar se comercializó 23.922 camionetas, ocupando el tercer lugar estaban 27.118 Suv's y en escalas inferiores se ubicaron 4.463 Van's y 12.417 camiones y buses que con escasas unidades menos en este año lograron mantener su porcentual de participación.

Relativamente se puede comparar que estos montos muestran un descenso paulatino como lo figura la tabla No.14, en la que se puede estimar notablemente la pérdida de las ventas de vehículos por importación, así en el 2013 las comercializaciones siguen siendo lideradas aunque en menos cantidades por los automóviles con 47.102 unidades, 22.047 camionetas y 22.067 Suv's, mientras que las Van's consiguen vender 696 unidades más alcanzando distribuir 5.159 vehículos, por otra parte los camiones y buses conservaban su promedio de ingresos con 12.437 carros. Lo que genera un total de 113.812 unidades adjudicadas.

Al cierre del ejercicio contable del 2014 se registraron ventas de 120.060 vehículos comprados por los ecuatorianos, distribuidos en 47.857 automóviles, 23.244 camionetas, 30.634 Suv's, las Van's se incrementaron a 5.355 unidades, similar a esto los camiones y buses también aumentaron su inventario con 539 vehículos más vendiendo 12.976 elementos vehiculares, de esta manera se mantenía los comercios en la industria del sector automotor.

Para el 2015 las categorías vehiculares en su conjunto lograron vender 81.309 carros, en la unidad de los automóviles se vendieron 30.344 unidades, cantidad que reflejaba una baja de 32.241 vehículos, que equivalía a más del 50% de sus ingresos comparado con el 2011 como punto de inicio de dicho análisis, las camionetas también restaron a su gestión comercial 8.173 unidades vehiculares, situando en 15.071 camionetas, realidad que no dejó de ser ajena para las Suv's con 8.970

unidades menos adjudicó 21.664 de las mismas, las Van's agenció un total de ventas de 4.404 vehículos y los camiones y buses comerciaron 9.826 unidades.

4.3.2. Ventas de vehículos por rango de precios por segmentos

Los costos de los vehículos han tenido variaciones considerables dentro del periodo de estudio, como consecuencia de las distintas cargas arancelarias impuestas al sector y que finalmente repercutiría en su valor monetario. A continuación se muestra su evolución.

Tabla 15. Precio estimado de ventas 2011- 2015 (Dólares).

Segmento	2011	2012	2013	2014	2015
Automóviles	16.029	17.298	17.902	19.199	23.965
Camionetas	27.034	31.020	31.118	32.371	29.029
Suv's	28.203	31.437	33.572	35.387	40.188
Van's	23.704	24.984	24.738	24.806	28.332
Camiones y Buses	53.266	52.675	56.989	57.641	63.519

Adaptado de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE). Anuario 2015.

En el 2011 el precio de un automóvil estaba en \$16.029, ya para el 2012 se estimaba en \$17.298, incrementándose a \$ 17.902 en el 2013, continuando su ampliación en el 2014 a \$19.199, ya para el 2015 este, había registrado un incremento de \$ 7.836, llegando a costar \$ 23.965.

Por otro lado las camionetas en el 2011 estaban a \$ 27.034, este valor se extendió al año inmediato a \$ 31.020, continuando con un leve crecimiento en el 2013 a \$ 31.118 y para el 2014 con un precio promedio de 32.371, sin embargo, hacia el 2015 estas presentan un amenera en su precio de \$ 3.342 ubicando su precio en \$ 29.029.

Por el contrario la categoría de las Suv's se promediaban en \$ 28.203 siguiendo un progresión continua de su valor, en el 2012 su precio alcanzó los \$ 31.437 y los \$

33.572 para el 2013, este sigue elevándose a \$ 35.387 en el 2014, pese a que ya contaba con un valor alto para el 2015 este se sitúa en los \$ 40.188. Su costo había variado \$11.985 desde el 2011.

Las Van's oscilaba su precio entre \$ 23.704, este se eleva escrupulosamente a \$ 24.984, luego disminuye a \$ 24.738, manteniéndose con un precio similar de \$ 24.806 en el 2014, no obstante, el 2015 registra un acrecentamiento de \$ 3.526 a su valor razón por la cual termina con un precio de \$ 28.332.

Consecuentemente los camiones y los buses por su capacidad y estructura tendrían un valor equivalente de \$ 53.266 en el 2011, ligeramente su valor presenta una pequeña desvalorización quedando en \$ 52.675 para el 2012, en el 2013 su costo alcanza los \$ 56.989, para el año siguiente este se sitúa en \$ 57.641, como precio final en el periodo posterior acrecienta \$ 5.878 a su valor llegando a totalizar los \$ 63.519.

4.3.3. Ventas de vehículo por producción nacional.

Sin duda alguna el flujo de capital generado por las la producción nacional y sus ventas ha provocado sinergia productiva en la sociedad, permitiéndoles a través de esta actividad ampliar la oferta de servicios en las preventas, ventas y postventas como estrategia empresarial para captar el interés de los clientes y lograr así mantener sus ingresos continuos.

Tabla 16. Ventas de producción nacional 2011- 2015 (Unidades).

Años	Unidades
2011	62.053
2012	56.395
2013	55.509
2014	61.855
2015	43.962

Adaptado de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE). Anuario 2015.

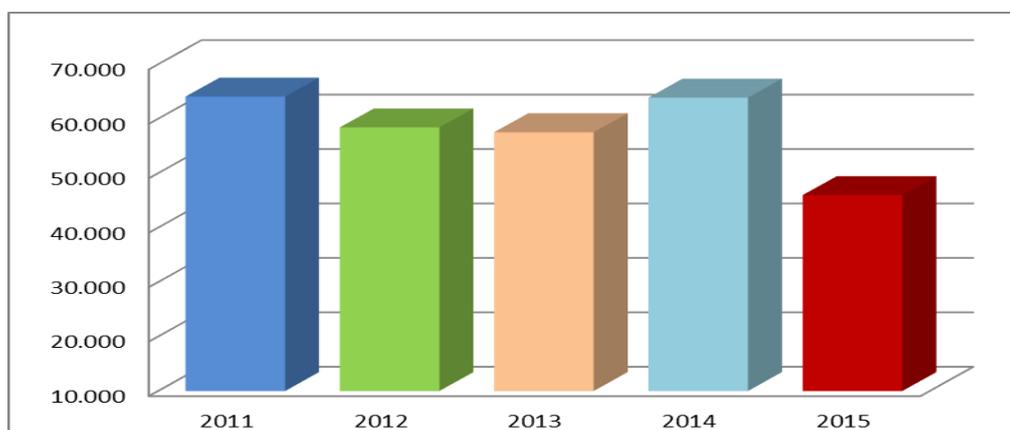


Figura 5. Ventas de producción nacional 2011-2015 (Unidades).

Tomado de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE). Anuario 2015.

Con 62.053 unidades se registran las transacciones del parque automotor en el 2011, figurando un declive perpetuo durante los siguientes periodos, como se ilustra en la tabla No.16, en el 2012 se muestra la venta de 56.395 vehículos, consecutivamente en el 2013 la baja queda en 55.509 carros, con una alentadora mejora se llega al 2014 vendiendo 61.855 unidades vehiculares. Pese a la confortadora situación en este año en el 2015 decaen las comercializaciones con 17.893 carros, restringiéndose a la venta de 43.962 automóviles anuales.

4.4. Comportamiento de las importaciones y las exportaciones del sector automotriz

Es importante comprender la incidencia y validez de las transacciones de estas remesas cambiarias para la economía ecuatoriana, no obstante, se puede visualizar que en Ecuador el nivel de importación supera el peso en la balanza comercial en cuanto a las exportaciones, siendo este un ingreso transcendental para activar y mantener la economía sostenible.

Tabla 17. Importaciones y exportaciones 2011- 2015 (Unidades).

Años	Importación	Exportación
2011	75.101	20.450
2012	66.652	24.815
2013	62.595	7.211
2014	57.093	8.368
2015	33.640	3.274

Adaptado de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE). Anuario 2015.

Como se detalla en la tabla No. 17 las operaciones de las importaciones muestran un monto superior frente a las exportaciones, en el 2011 se importó 75.101 unidades, una brecha muy grande de 54.651 automóviles impide tan siquiera poder cubrir el 50% de esta cantidad ya que las exportaciones solo se ubicaron en 20.450 vehículos.

Por lo consiguiente el 2012 manifiesta un escenario similar al compilar 66.652 automóviles en espacio nacional, mientras las exportaciones alcanzaron 24.815 vehículos, esta vez 41.837 unidades marcaron la diferencia entre estos rubros. En el 2013 se logra introducir 62.595 carros al mercado ecuatoriano, muy por el contrario solo se exportaron 7.211 unidades vehiculares siendo 55.384 la diferencia entre estas negociaciones.

Con esta evidente distancia se mantienen las importaciones en 57.093 vehículos para el 2014, cifra que si bien es cierto expresaba una tendencia a la baja

seguía siendo mayor a la de las exportaciones con 8.368 vehículos, cifra que queda en menos del 50% al año 2015 donde las unidades que entran a Ecuador son 33.640 unidades y las que se comercializan al extranjero solo llega 3.274 automotores, lo que representa un desequilibrio abismal en el peso comercial.

4.5. Producción nacional vs importaciones del sector automotriz

En cuanto a la producción nacional y las importaciones se puede estimar que dentro este periodo de estudio ha prevalecido la productividad local, dejando atrás a las adquisiciones extranjeras con cantidades menores, un hecho muy favorable para el entorno de desarrollo que el país necesita para poder competir sin barreras en mercados ajenos.

Tabla 18. Producción nacional vs importaciones 2011- 2015 (Unidades).

Años	Producción nacional	Importaciones
2011	75.743	75.101
2012	81.398	66.652
2013	66.884	62.595
2014	63.872	57.093
2015	50.735	33.640

Adaptado de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE). Anuario 2015.

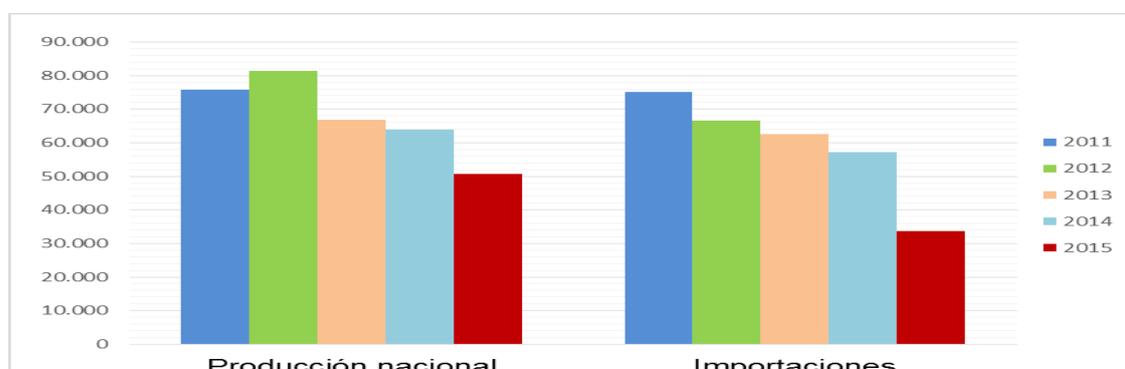


Figura 6. Producción nacional vs importaciones 2011-2015 (Unidades)

Tomado de la Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador (AEADE). Anuario 2015.

En el 2011 las unidades producidas internamente llegan a 75.743 vehículos, mientras que las importaciones lograron 75.101 automóviles con una diferencia de 642 carros entre ambas que se confería a la producción nacional. Esta cifra logra incrementarse para el 2012 consiguiendo 81.398 unidades vehiculares por encima de las importaciones que quedaron en 66.652 automotores.

Esta vez con 4.289 unidades más la producción local en el 2013 se eleva a 66.884 carros, sin embargo, las importaciones continúan disminuyendo su ritmo lucrativo al ingresar al mercado 62.595 automóviles, al siguiente periodo se produjo 63.872 vehículos, al igual que las unidades compradas al exterior fueron 57.093 carros.

Para del clausura del año 2015 se muestra una cantidad muy distante en comparación con el 2011, en este año la producción interna se ubicó en 50.735 unidades, siendo la más baja dentro del tiempo de análisis, por otro lado las importaciones tampoco lograron superar este monto ya que también decayó a 33.640 vehículos.

Datos relevantes de la capacidad y competitividad alcanzada en la industria en los últimos años, en los que no se puede negar las dificultades atravesadas y que estas han servido de base para incentivar la explotación de las capacidades y recursos con los que cuenta el país. Estos antecedentes permiten también proyectarse al crecimiento continuo de la producción ecuatoriana.

Capítulo V

5. Evolución de la contribución tributaria del IVA e ICE de las importaciones de vehículos.

5.1. Contribución tributaria total del sector automotriz

La recaudación tributaria es una de las fuentes más importante de ingresos fiscales del estado, esta es recaudada por el Servicio de Rentas Internas (SRI) como entidad competente para su función. Las entradas monetarias son generadas por las diversas actividades económicas desarrolladas en el país.

Cada sector industrial cumple un papel relevante en esta acción, sin embargo, algunos de estos por su capacidad e influencia en la estructura económica logran

tener mayores aportaciones. Como es el caso del sector automotriz que en los últimos años ha presentado montos muy significativos. Por lo que se procede a analizar los mismos para objeto de este estudio dentro del periodo 2011- 2015.

Tabla 19. Contribución tributaria automotriz 2011- 2015 (Miles de US\$).

Años	Monto
2011	174.452
2012	291.179
2013	328.798
2014	340.734
2015	223.067

Adaptado de Servicio de Rentas Internas (2015). Departamento de estadísticas generales de recaudación.

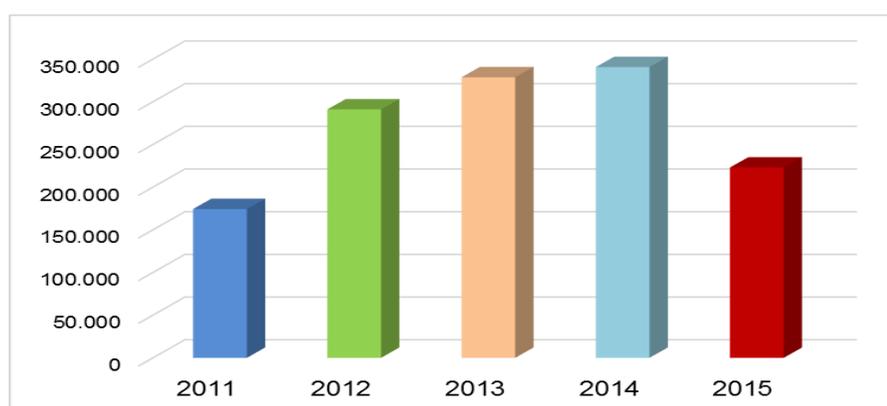


Figura 7. Contribución tributaria automotriz. 2011- 2015 (Miles de US\$).

Tomado de Servicio de Rentas Internas (2015). Departamento de estadísticas generales de recaudación.

Como se puede apreciar en el gráfico No. 7, la recaudación tributaria del sector automotriz en el 2011 fue de \$174.452 miles, sin embargo para el 2012 inicia la ampliación del impuesto ambiental de contaminación vehicular por lo que se incrementa notablemente con \$116.727 miles más llegando a \$ 291.179 miles.

Por lo que en el 2013 el aporte obtenido de esta industria llega a \$ 328.798 miles con un continuo aumento debido a la serie de impuestos arancelarios al sector,

no obstante, al 2014 el aumento exhibido se mostró menos elevado con \$11,936 miles ubicándose en \$ 340.734 miles.

Estos valores servirían para cumplir con los fines de desarrollo de la manufactura vehicular, sin embargo, la recesión económica por la que atraviesa la economía ecuatoriana desde inicios del 2015 sería la mayor limitante para disminuir estas cifras restando \$117.667 miles quedando hasta el cierre de este año en \$ 223.067miles.

5.2. Contribución tributaria de IVA de vehículos importados

El impuesto al valor agregado (IVA), es uno de los gravámenes con mayor incidencia dentro de los rubros del SRI, generando ingresos que superan otros importes, situándose como el principal recaudador fiscal por sus cifras derivadas por actividad comercial.

La retención del IVA en las importaciones es una de las cifras más representativas dentro sector automotriz al realizar las transacciones de intercambio de territorio que se logra recaudar de manera inmediata al consignar los vehículos en la aduana del Ecuador. Por lo tanto, para obtener este valor se ha tomado en consideración el total de vehículos importados multiplicado por el precio de venta de cada año para obtener el monto en dólares del periodo 2011-2015, el mismo que es multiplicado por el porcentual del IVA (12%). Obteniendo los siguientes resultados.

Tabla 20. Contribución tributaria del IVA de vehículos importados 2011- 2015 (Miles de US\$).

Años	Monto
2011	673
2012	399
2013	372
2014	436
2015	334

Adaptado de Servicio de Rentas Internas (2015). Departamento de estadísticas generales de recaudación.

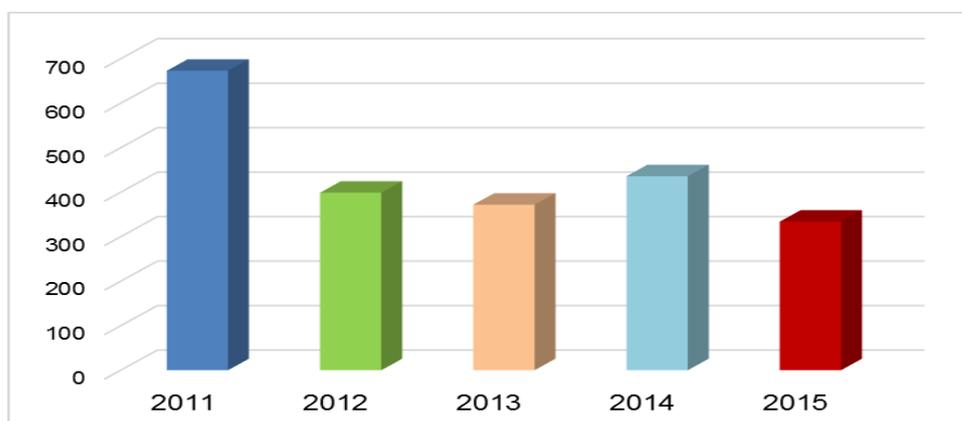


Figura 8. Contribución tributaria del IVA de vehículos importados 2011- 2015 (Miles de US\$).

Tomado de Servicio de Rentas Internas (2015). Departamento de estadísticas generales de recaudación.

El destino asignado a estos valores es distribuido al desarrollo de obras internas en beneficios de los ecuatorianos, por lo que se puede apreciar en el gráfico correspondiente que en el 2011 el estado obtuvo una importante inversión de \$ 673 miles, para este cometido. Considerado también el ingreso más alto dentro del periodo de análisis.

Sin embargo, las políticas adoptadas en este año dieron lugar a una recaudación menor en el 2012 llegando a \$ 399 miles, perdiendo el 40% del monto anterior en relación al año antepuesto, una de las medidas más imponentes fue el

ICE que para ese entonces se le asignó un porcentual menor al que tiene en la actualidad debido a las reformas a las que ha sido expuesto y la ampliación a nuevos vehículos en los que puede alcanzar hasta el 35% de arancel.

De esta manera se prolonga la situación para el parque automotor al 2013 donde se alcanza un recaudación por concepto de IVA de \$ 372 miles, en este lapso la industria estaba recibiendo las consecuencias de los importes obligados, a finales del año en curso se empieza a regir la limitación de los cupos de importación que también crea fricción en las operaciones comerciales de los empresarios automotrices.

No Obstante, al 2014 se registra un ingreso mayor al precedente año generado por las acciones empresariales del sector, que logra desarrollar y fortalecer la manufactura local permitiendo inclusive superar las ofertas vehiculares en el país por las restricciones en las importaciones, a lo que la demanda responde de manera favorable incrementando los ingresos fiscales del IVA a \$ 436 miles.

Al inicio del 2015 el contexto se vuelve alarmante para la industria, los ciudadanos se frenan ante la situación económica del país, disminuyéndose el interés por la compra de vehículos, a esto se suma la apreciación de la moneda actual frente a los principales socios comerciales limitando la autoridad de negociación alcanzada a nivel interno y externo. En este periodo el recaudo monetario del IVA quedo en \$ 334 miles.

5.3. Contribución Tributaria de ICE de vehículos importados

Otro impuesto representativo en la recaudación estatal es la carga a los consumos especiales (ICE), que al igual que el IVA logra percibir un monto protagónico en el sector automotor, este está dirigido a los bienes que pueden causar algún efecto dañino para la salud o considerados como productos santuarios.

*Tabla 21. Contribución tributaria del ICE de vehículos importados 2011- 2015
(Miles de US\$).*

Años	Monto
2011	55.980
2012	73.030
2013	83.755
2014	105.896
2015	98.050

Adaptado de Servicio de Rentas Internas (2015). Departamento de estadísticas generales de recaudación.

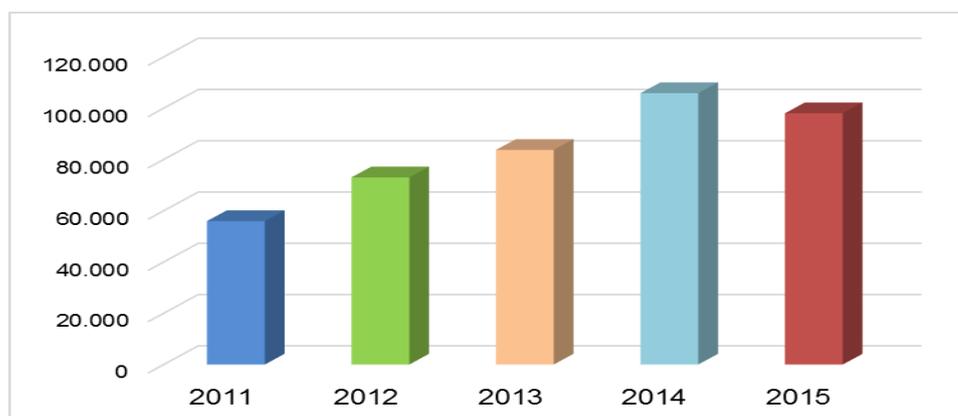


Figura 9. Contribución del ICE de vehículos importados 2011- 2015 (Miles de US\$).

Tomado de Servicio de Rentas Internas (2015). Departamento de estadísticas generales de recaudación.

Considerado en tercer lugar por su importancia en el 2011 este consigue \$ 55.980 miles en las importaciones, elevándose en el 2012 a \$ 73.030 miles, debido a la aplicación de reformas en los que el ICE puede variar de 5% hasta un 35% según el precio de los vehículos a los que designa este arancel.

Esto llevaría a que continúe su aumento al 2013 con \$ 10.725 miles más adquiriendo \$ 83.755 miles, sumado a esto la buena gestión del SRI, permitiría que los valores mencionados se cubran a cabalidad, por lo que se logra conservar y ampliar este aumento al 2014 con \$105.896 miles.

Escenario que se contrae en el 2015 situándose el total recolectado del ICE por concepto de las importaciones en \$ 98.050 miles, la situación económica de los ecuatorianos se encuentra desequilibrada, por lo que la crecida demanda de años atrás empieza a resistirse a la ofertas automovilísticas mermando el historial de este arancel.

5.4. Contribución tributaria del IVA e ICE de vehículos importados

Una vez conocidos los importes logrados por cada impuesto y su relevancia dentro de los presupuestos generales del estado, es importante unificarlos para comprender su participación total en la incidencia del sector automotor y la economía ecuatoriana.

Tabla 22. Contribución tributaria del IVA e ICE de vehículos importados 2011- 2015 (Miles de US\$).

Años	Monto
2011	728
2012	472
2013	455
2014	541
2015	432

Adaptado de Servicio de Rentas Internas (2015). Departamento de estadísticas generales de recaudación.

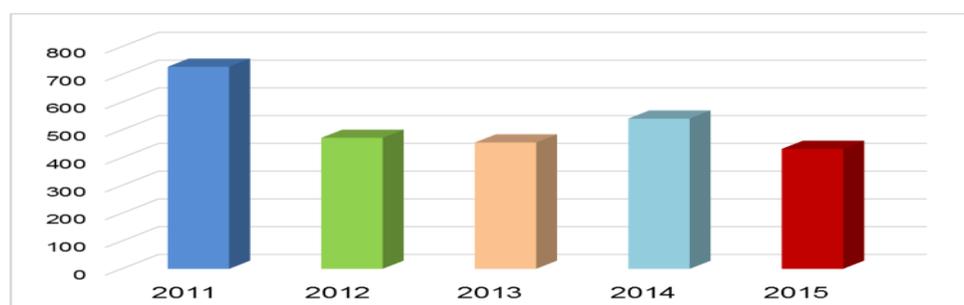


Figura 10. Contribución tributaria del IVA e ICE de vehículos importados 2011- 2015 (Miles de US\$).

Tomado de Servicio de Rentas Internas (2015). Departamento de estadísticas generales de recaudación.

Mostrado de tal manera se puede observar en la figura No.10, que la mayor recaudación obtenida de estos rubros es la del 2011, año en el que se consigue \$ 728 miles al agrupar estos impuestos a la totalidad de importaciones en las que el IVA genera \$ 673 miles y el ICE \$ 55.980 miles, revelando una cifra muy alentadora para los fines del gobierno nacional.

Pese a la unión de estos, en el 2012 el aporte del Servicio de Rentas Internas se sitúa en \$ 472 miles, por debajo de la cifra del ejercicio contable de año anterior, esta vez el IVA protagoniza \$ 399 miles, mientras el ICE contribuye con \$ 73.030 miles a la recaudación estatal.

Con un leve crecimiento al 2013 se registra \$ 455 miles, como monto general de impuestos a las importaciones por IVA e ICE, donde el primero concibe \$ 372 miles y el segundo \$ 83.755 miles, logrando contribuciones muy atractivas en las que se comprende la importancia del sector automotriz en las operaciones tributarias nacionales.

Este aumento sigue al 2014 consignándose \$ 541miles, conformados por \$ 436 miles del IVA y \$ 105.896 miles del ICE, situación que al 2015 se torna totalmente negativa ya que estos mismos impuestos logran recaudar \$ 432 miles, esto por la baja presentada en ambos de manera individual en el que el IVA recibe \$ 334 miles y el ICE \$ 98.050. Constando que en este periodo de análisis el IVA Es el que mayor participación tiene frente al ICE, que a pesar de contar con menos porcentual de recaudación no es menos importante para el SRI.

5.4.1. Contribución del IVA e ICE de vehículos importados en el IVA e ICE total

4.4.1.1. Aportación del IVA de vehículos importados en el IVA total

Tabla 23. Aportación del IVA de vehículos importados en el total de IVA recaudado 2011- 2015 (Miles de US\$ y porcentajes).

Años	IVA Vehículos	IVA Total	Participación
2011	673	4.957	13,57%
2012	399	5.498	7,25%
2013	372	6.186	6,01%
2014	436	6.548	6,65%
2015	334	6.510	5,13%

Adaptado de Servicio de Rentas Internas (2015). Departamento de estadísticas generales de recaudación.

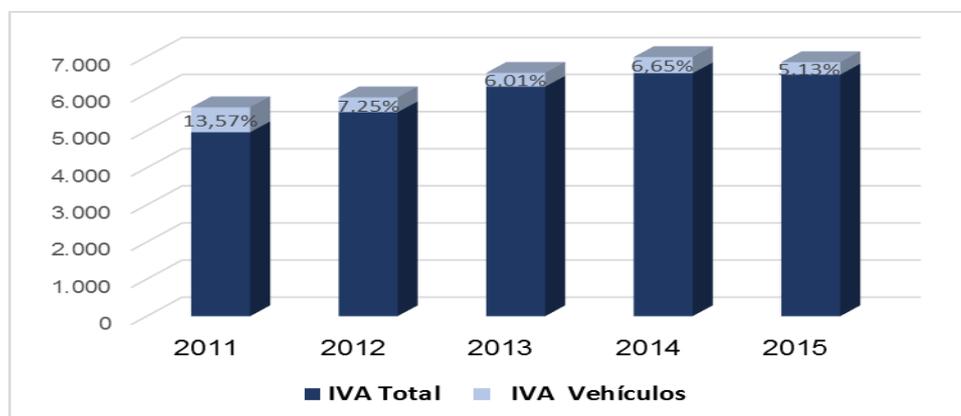


Figura 11. Aportación del IVA de vehículos importados en el total de IVA recaudado 2011- 2015 (Millones de US\$ y porcentajes).

Tomado de Servicio de Rentas Internas (2015). Departamento de estadísticas generales de recaudación.

Teniendo de referencia la figura No.11, se puede comprender que el total de IVA recaudado por importaciones de vehículos en el 2011 representa el 13,57%

dentro de su totalidad de \$ 4.957miles, al 2012 su participación se ubica en 7,25 % de los \$ 5.498 miles obtenido, la baja entre estos periodos fue 6.32 %.

Al año inmediato el porcentual llegó a 6,01% en el monto del IVA total que se incrementó a \$ 6.186 miles, sin embargo el IVA de importación recaudado seguía bajando como consecuencia de las sentidas cargas tributarias al sector, continuando esta situación al 2014 donde la percepción fiscal alcanza \$ 6.548 miles, mientras el IVA de las importaciones logra el 6,65% de este rubro.

Para el 2015 el IVA total conserva sus ingresos en \$ 6.510 miles, contrario el IVA por vehículos importados se estanca en 5,13%, siendo la participación más baja dentro de este periodo, perdiendo 8,44% de aportación. Lo que refleja que la industria automotriz es un sector muy fructífero dentro de la economía ecuatoriana que puede llegar a contribuir con grandes cifras monetarias siempre y cuando el contexto nacional lo permita.

4.4.1.2. Aportación del ICE de vehículos importados en el ICE total

Tabla 24. Aportación del ICE de vehículos importados en el total del ICE recaudado 2011- 2015 (Miles de US\$ y porcentajes).

Años	ICE Vehículos	ICE Total	Participación
2011	55.980	617	9.07%
2012	73.030	684	10.67%
2013	83.755	743	11.27%
2014	105.896	803	13.18%
2015	98.050	839	11.68%

Adaptado de Servicio de Rentas Internas (2015). Departamento de estadísticas generales de recaudación.

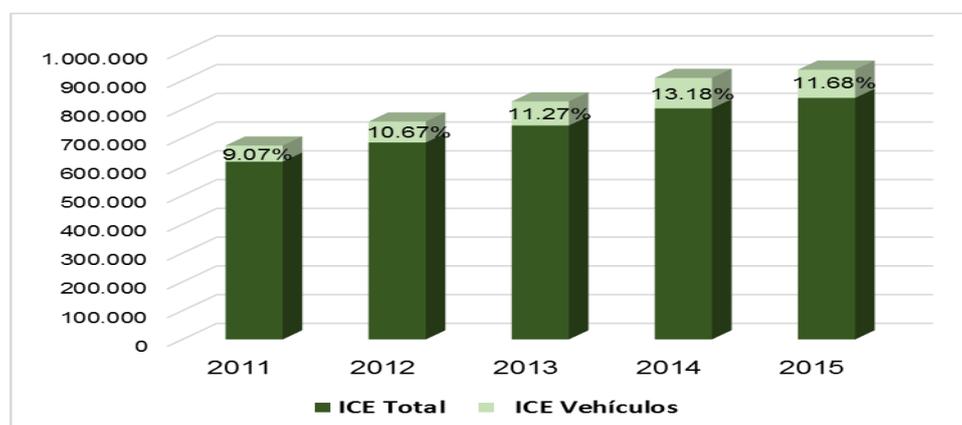


Figura 12. Aportación del ICE de vehículos importados en el total del ICE recaudado 2011- 2015 (Miles de US\$ y porcentajes).

Tomado de Servicio de Rentas Internas (2015). Departamento de estadísticas generales de recaudación.

Como se puede observar en la figura No.12, el ICE en el 2011 reflejó el 9.07% de participación en el total logrado de \$ 617 miles de los impuesto a los consumos especiales en la recaudación anual por el SRI, al 2012 este porcentual se eleva a 10.67% al incremento general de esta tributación, consiguiendo en este año \$ 684 miles, que seguiría extendiéndose progresivamente a los periodos siguientes.

Para el 2013 este se ubica en el 11.27% de aportación al monto global recaudado que continuaba creciendo, agenciando \$ 743 miles de tal manera en el 2014 presenta su mayor cuota dentro de los ingresos generales de \$ 803 miles,

alcanzando el 13.18% de participación, sin embargo, en el 2015 este desciende significativamente quedando en el 11.68% de contribución al elevado valor de \$ 839 miles del ICE que se registra como el más alto dentro de este periodo.

Contrario al IVA el ICE muestra un crecimiento continuo en la recaudación tributaria del total del ICE de importación en este lapso de estudio a pesar de ubicarse por debajo del mismo. El ascenso mostrado es la consecuencia de las constantes reformas a las que estuvo sujeto en este tiempo. Decayendo en el último año por la situación actual del sector automotriz.

5.4.2. Contribución del IVA e ICE de vehículos importados en el total de las importaciones.

4.4.2.1. Aportación del IVA de vehículos importados en el total del IVA de importación

Tabla 25. Aportación del IVA de vehículos importados en el total del IVA de importación recaudado 2011- 2015 (Miles de US\$ y porcentajes).

Años	Monto IVA	Total IVA importaciones	Participación
2011	673	1.884	35,72%
2012	399	2.043	19,53%
2013	372	2.090	17,79%
2014	436	2.035	21,42%
2015	334	1.722	19,39%

Adaptado de Servicio de Rentas Internas (2015). Departamento de estadísticas generales de recaudación.

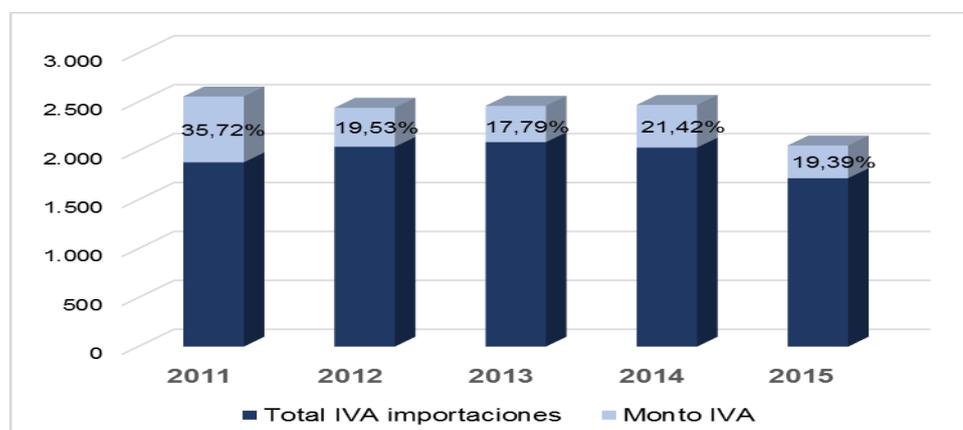


Figura 13. Aportación del IVA de vehículos importados en el total de IVA de importación recaudado 2011- 2015 (Miles de US\$ y porcentajes).

Tomado de Servicio de Rentas Internas (2015). Departamento de estadísticas generales de recaudación.

Dentro de este rubro de manera más específica en la tabla No.24 se percibe el porcentaje que representó el IVA de importaciones de vehículos en el total del IVA

de importación. Destacándose elevadamente con un 35,72% de participación en 2011 donde la recaudación fiscal totalizó \$ 1.884 miles.

A pesar de que este monto se incrementa en el 2012 a \$ 2.043 miles, la cuota perteneciente al IVA de importación del parque automotor empieza a decaer ubicándose con el 19,53%, finalizando en el 2013 con el 17,79 % frente al monto integral de \$ 2.090 miles cobrados por el arca fiscal. En lo que respecta al 2014 este porcentual aumenta llegando a 21,42% de intervención en los \$ 2.035 miles recibidos por esta facturación.

Inmediatamente al año consecutivo el Servicio de Rentas Internas figura una disminución de \$ 313 miles en comparación al desempeño anterior de la recaudación total del IVA al registrar \$ 1.722 miles. Considerada la cifra más baja dentro de esta observación donde se percibe la caída de ambos rubros. Siendo la participación de la industria automotriz de 19,39%.

Pese a las condiciones presentadas el concepto monetario del IVA de vehículos es muy relevante para el total generado por el mismo, a pesar del escenario del sector vehicular la economía ecuatoriana no ha dejado de recibir grandes ingresos por parte de este si se toma en cuenta el monto global generado.

4.4.2.2. Aportación del ICE de vehículos importados en el total de ICE de importaciones

Tabla 26. Aportación del ICE de vehículos importados en el total de IVA de importación recaudado 2011- 2015 (Miles de US\$ y porcentajes).

Años	Monto ICE	Total ICE importaciones	Participación
2011	55.980	162	34,55%
2012	73.030	177	41,13%
2013	83.755	174	47,88%
2014	105.896	187	56,37%
2015	98.050	141	69,06%

Adaptado de Servicio de Rentas Internas (2015). Departamento de estadísticas generales de recaudación.



Figura 14. Aportación del ICE de vehículos importados en el total de ICE total de importación recaudado 2011- 2015 (Miles de US\$ y porcentajes).

Tomado de Servicio de Rentas Internas (2015). Departamento de estadísticas generales de recaudación.

En lo referente al ICE se manifiesta una situación similar al IVA, en el 2011 este arancel ocupa el 34,55% del monto total de importaciones de los consumos especiales obteniendo \$ 162 miles, en el 2012 es notorio su crecimiento en ambas secciones de capital ya que los porcentuales de este gravamen se ampliaron a otras categorías de vehículos clasificados por cilindraje y toneladas lo que se reflejaría en su costo de importación, lográndose en este año \$ 177 miles con su respectiva cuota de 41,13% proveniente de este gravamen.

Respectivamente esto causó una participación más destacada para el 2013, en el que el SRI recauda \$ 174 miles como suma total expresando una pequeña caída en su valor, No obstante, el Ice de importación de vehículos se incrementa a 47,88%, al año inmediato el ICE global de importación vuelve a aumentarse llegando a \$187 miles, consecutivamente el ICE de vehículos eleva su porcentual de aportación a 56,37% siendo uno de los valores más altos presentados en este lapso y que sobrepasa el 50% del monto total.

El protagonismo exhibido se mantiene al 2015, donde la recaudación tributaria del total del ICE de importaciones desciende a \$141 miles, sin embargo, el ICE de importación alcanza el 69,06% de contribución, lo permite comprender la magnitud de sus ingresos al presupuesto estatal dentro de los años en cuestión, donde se finalmente duplica su participación en relación al 2011.

5.4.3. Contribución del IVA e ICE de las operaciones Internas

Tabla 27. Aportación del IVA de vehículos importados y el IVA de operaciones internas en la recaudación fiscal 2011- 2015 (Miles de US\$ y porcentajes).

Años	IVA Imp. Vehículos	%	Total IVA operaciones I.	%	Recaudación Fiscal
2011	673	7,77%	3.073	35,23%	8.721
2012	399	3,60%	3.454	31,13%	11.093
2013	372	3,03%	4.096	33,43%	12.251
2014	436	3,20%	4.512	33,14%	13.616
2015	334	2,44%	4.778	38,89%	13.693

Adaptado de Servicio de Rentas Internas (2015). Departamento de estadísticas generales de recaudación.

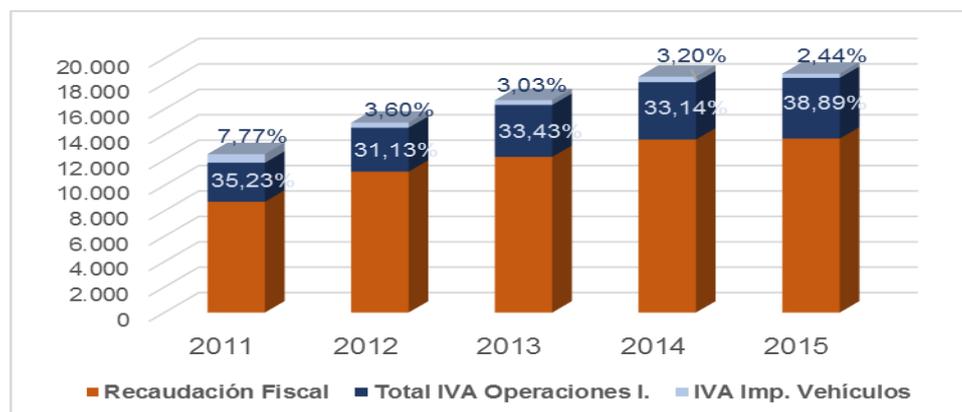


Figura 15. Aportación del IVA de vehículos importados y el IVA de operaciones internas en la recaudación fiscal 2011- 2015 (Miles de US\$ y porcentajes).

Tomado de Servicio de Rentas Internas (2015). Departamento de estadísticas generales de recaudación.

Para una perspectiva más amplia se procede a estimar la participación del IVA de importación de la industria automotriz y el IVA general de las importaciones en el total de la recaudación fiscal. Así en el 2011 la recaudación estatal obtenida fue de \$ 8.721 miles en los que el IVA de importaciones ocupa el 7,77% y el total del IVA de operaciones internas el 35,23% reflejando su importancia cada una.

Al siguiente año el SRI recibe por recaudación fiscal \$11.093 miles, manifestando un incremento de \$ 2.372 miles, esta vez la cuota de participación de vehículos bajo considerablemente a 3,60% al igual que la del IVA de las operaciones locales que se situó en 31,13%, lo que denotaba que había otros impuestos que estaban siendo muy lucrativos para el estado.

Los ingresos oficiales siguen su aumento al 2013 donde se calcula el monto de \$12.25 miles en los que el IVA de importaciones representa un porcentual un poco más bajo de 3,03% y las gestiones nacionales integran el 33,43% de esta cantidad. Al 2014 la cifra general asciende a \$13.616 miles, con una contribución del IVA de importaciones vehiculares de 3,20% y 33,14% del cobro del IVA interno.

Pese a la situación por la que atraviesa la economía ecuatoriana en el 2015 la recaudación fiscal se conserva al 2015 en \$13.693 miles, año en el que el cobro de las recaudaciones internas forja el 38,89% de este monto al igual que el IVA de las importaciones de vehículos con menos índice de participación sigue aportando el 2,44% del total de la recaudación fiscalizadora.

El IVA de operaciones internas como su nombre lo admite recae sobre el consumo de todos los ecuatorianos nacionalmente, por ello se puede comprender su alta participación, contrario al IVA de importación vehicular que ha sido restringido en los últimos años mermando su capacidad de importe. Por lo que no se puede desmerecer su contribución que a pesar de la distancia entre estas siguen teniendo relevancia como tal.

Tabla 28. Aportación del ICE de vehículos importados y el ICE de operaciones internas en la recaudación fiscal 2011- 2015 (Miles de US\$ y porcentajes).

Años	ICE Imp. Vehículos	%	Total ICE operaciones I.	%	Recaudación Fiscal
2011	55	0,63%	455	5,22%	8.721
2012	73	0,65%	506	4,56%	11.093
2013	83	0,67%	568	4,66%	12.251
2014	105	0,77%	615	4,52%	13.616
2015	98	0,72%	697	5,10%	13.693

Adaptado de Servicio de Rentas Internas (2015). Departamento de estadísticas generales de recaudación.



Figura 16. Aportación del ICE de vehículos importados en el ICE de operaciones internas en la recaudación fiscal 2011- 2015 (Miles de US\$ y porcentajes).

Tomado de Servicio de Rentas Internas (2015). Departamento de estadísticas generales de recaudación.

Continuando con la participación del ICE de importación a los vehículos y el total del ICE de operaciones internas se puede constatar que la participación de este en el 2011 es de 0,63% y el ICE de gestiones internas logra el 5,22% de participación del monto general de la recaudación fiscal de \$ 8.721miles.

Al 2012 el ICE por concepto de las importaciones de automóviles se eleva minuciosamente a 0,65%, mientras que el ICE de operaciones nacionales consigue el 4,56% en los \$11.093 miles del presupuesto estatal recogido por el SRI, al liquidar

la contribución siguiente en el 2013 se totaliza \$12.251 miles conformado por el 0,67% del ICE de importación y el 4,66% del ICE de transacciones locales.

Seguido del 2014 en los que con el 0,77% del ICE de importación del parque automotor y la adhesión de 4,52% del ICE de operaciones internas logran integrar \$13.616 miles, para el cierre del 2015 el ICE de importación vehicular refleja un descenso quedando en 0,72% inverso al ICE de operaciones internas que se incrementa a 5,10% dentro de recolección monetaria estatal que recibe \$13.693 miles.

5.5. Contribución del IVA e ICE del sector automotriz en el Presupuesto General del Estado.

El Presupuesto General del Estado (PGE) es el registro monetario con el Gobierno cuenta anualmente para realizar inversiones nacionales que contribuyan al desarrollo del país y bienestar de sus habitantes. Para esto se toma medidas de contribución para poder recaudar dicho monto que será distribuido entre los sectores estratégicos que generen fuente de empleos y competitividad interna.

Por ello al ser el sector automotriz uno de los más importantes en la estructura económica ecuatoriana, se busca conocer la incidencia de su participación tributaria en los impuestos asignados al mismo, como herramienta de aportación a la recaudación fiscal.

5.5.1. Aportación del IVA de sector automotriz en el PGE.

Tabla 29. Aportación del IVA del sector automotriz en el PGE 2011- 2015 (Miles de US\$ y porcentajes).

Años	Monto IVA	PGE	Participación
2011	673	23.950	2,81%
2012	399	26.109	1,52%
2013	372	32.366	1,15%
2014	436	34.300	1,27%
2015	334	36.317	0,92%

Adaptado del Ministerio de finanzas (2015).

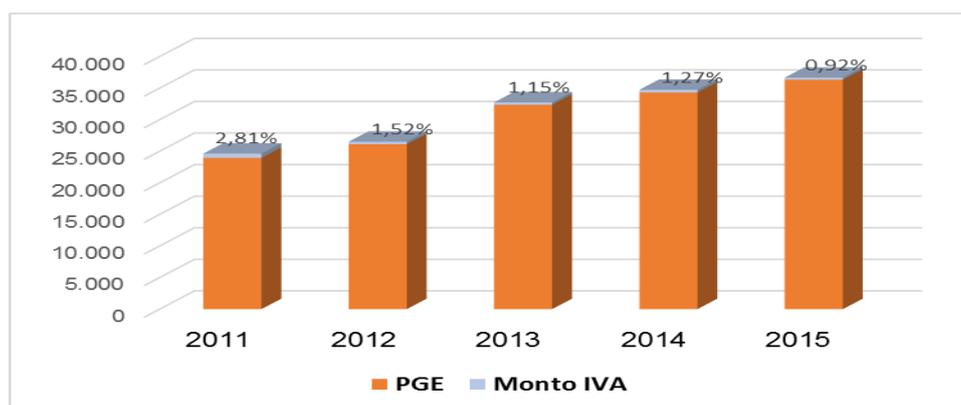


Figura 17. Aportación del IVA del sector automotor en el PGE 2011- 2015 (Miles de US\$ y porcentajes).

Tomado del Ministerio de finanzas (2015).

Como se manifiesta en la figura No. 16, en el 2011 el IVA recaudado por Servicio de Rentas Internas del sector automotriz alcanzó el 2,81% del Presupuesto General del Estado obtenido que fue de \$ 23.950 miles, seguido del 1,52% al 2012 en el que PGE totaliza \$ 26.109 miles, manifestándose una caída en este porcentual de participación en relación al año precedente.

Consecutivamente al 2013 la cuota de contribución por concepto del IVA del parque automotor se sitúa en 1,15% dentro del monto global del PGE que se elevó a \$ 32.366 miles, en el reembolso tributario del 2014 el IVA de la industria vehicular eleva

mínimamente su participación a 1,27% dentro de \$34.300 miles percibidos como cifra anual.

Para el 2015 el IVA del sector automotor figura una intervención porcentual de 0,92% en el total del PGE que llegó a \$36.317 miles. Por lo que se visualiza notablemente el descenso protagonizado por los valores generados por la industria automotriz como efecto de las limitaciones impositivas que ha disminuido su capacidad de contribución como al primer año de análisis que muestra la mayor participación.

5.5.2. Aportación del ICE de sector automotriz en el PGE

Tabla 30. Aportación del ICE del sector automotriz en el PGE 2011- 2015 (Miles de US\$ y porcentajes).

Años	Monto ICE	PGE	Participación
2011	55.980	23.950	0,23%
2012	73.030	26.109	0,27%
2013	83.755	32.366	0,26%
2014	105.896	34.300	0,28%
2015	98.050	36.317	0,26%

Adaptado del Ministerio de finanzas (2015).

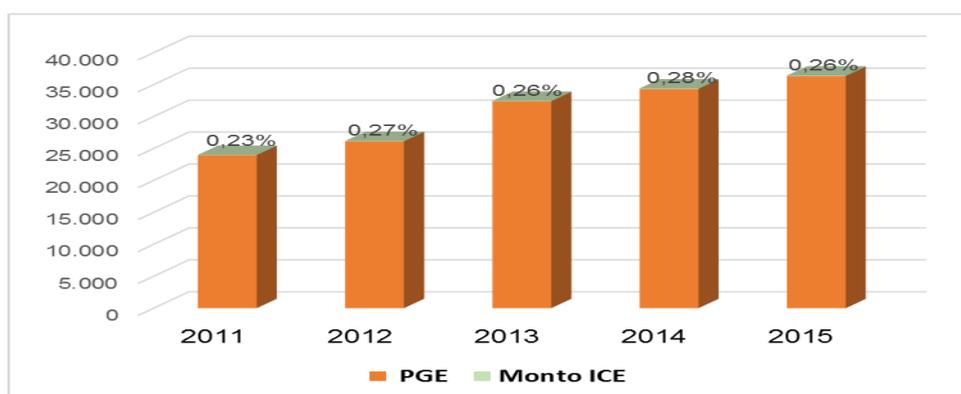


Figura 18. Aportación del ICE del sector automotriz en el PGE 2011- 2015 (Miles de US\$ y porcentajes).

Tomado del Ministerio de finanzas (2015).

Por otra parte está la participación del ICE de la industria automotriz que en el 2011 es de 0,23% en la totalidad del financiamiento estatal de \$23.950 miles, al 2012 su porcentual es de 0,27% en la suma global del PGE de \$ 26.109 miles, con un pequeño decrecimiento al 2013 fija su cuota de aportación de 0,26% al cifra de la administración fiscal obtenida que fue de \$32.366 miles.

De esta manera como se puede apreciar en la figura No. 17 la participación del ICE recaudado no logra salir de este porcentual, situándose en el 0,28% del monto de \$34.300 miles del PGE, inmediatamente al año precedente vuelva a repetir su participación de 0,26% al incrementado calor recaudado por el fisco de \$ 36.317 miles.

No obstante, es necesario precisar que a pesar de que los niveles de participación pueden ser considerados bajos, al ser el sector automotor una industria que mueve millones de dólares, estos escasos porcentuales representan cifras contundentes dentro la economía. Por lo que la incidencia del IVA e ICE mostrada definen la importancia de sus actividades.

Capítulo VI

6. Conclusiones y Recomendaciones

6.1. Conclusiones

Luego de analizar los datos recabados dentro de este estudio se puede llegar a la conclusión de que el sector automotriz ha sido afectado y beneficiado de manera general por las reformas adoptadas por el gobierno en el periodo 2011- 2015, por lo que se ha podido constatar en la recopilación de la información detallada en los capítulos que conforman esta investigación.

Las limitaciones a la importación aplicadas por el régimen repercutieron en una disminución de ingresos de la industria vehicular, especialmente en los primeros años en los que el sector no estaba preparado para enfrentar esta restricción, llevándola a ubicar sus ventas muy por debajo de los montos monetarios alcanzados en años anteriores.

Por lo que el declive de las comercializaciones vehiculares obligó a los empresarios del sector a prescindir de la mayoría de sus colaboradores que finalmente pasaron a engrosar la lista de desempleo y en otras circunstancias algunas firmas paralizaron sus actividades por tiempo indefinido tras la espera de que la situación mejore.

No obstante, un paso muy importante que la industria logró construir en este lapso fue el fortalecimiento del parque automotor que ayudó a mantener su importancia dentro de la economía, al consolidarse nuevas plantas de ensamblajes y servicios relacionados con la industria, que generaron nuevas fuentes de trabajo a los ciudadanos.

Otro punto que se puede destacar de esta limitación a los vehículos provenientes de otros países, es la aceptación que se destacó en la capacidad alcanzada del sector vehicular, donde la demanda local elevó su interés por los vehículos ensamblados internamente al evitar pagar los impuestos adheridos a la importación.

Sin embargo, en los últimos años el sector automotriz se ha convertido en uno de los más regulados en el país, por lo que a pesar de estos aspectos positivos no se puede negar la afectación de la ampliación de otros cargos sumadas a los cupos de importación, entre estos está el IVA que está ligado a toda acción de compra y el ICE que incrementaba su porcentual de cobro dependiendo las características del vehículo.

Respectivamente, dentro de la recaudación tributaria que es el eje central de este estudio, no se puede negar que la fricción analizada por las restricciones a la importación de vehículos ha sido enorme, ya que al disminuir los ingresos del sector automotor por la ventas de vehículos importados el monto recaudado por el Servicio de Rentas Internas por concepto de IVA también reflejó descensos importantes.

Contrario al escenario que registró el ICE en la recaudación tributaria estatal en este periodo, que si mostró niveles crecientes en cada año observado, sin embargo, se puede comprender que la magnitud de estos ingresos no estaban siendo generados por la “buena estabilidad de la industria”, sino más bien estos estaban siendo originados por su ampliación que se elevó hasta un 35% luego de haber iniciado en el 5%.

Por lo tanto se crea una cadena de declive en la economía ecuatoriana, que inicia en la industria automotriz por la situación a la que es sometida por el gobierno nacional. Demostrando su evolución al último año de investigación donde refleja la continua baja incesante de ambos rubros en la recaudación pública, que por ende minimiza su aporte a los ingresos fiscales y al Presupuesto General del Estado como destino final.

6.2. Recomendaciones

El gobierno nacional debe aprovechar el contexto forjado en este tiempo para impulsar nuevos proyectos que logren el desarrollo sostenible de la industria automotriz de tal manera que beneficie la economía y competitividad del país. Estos deberían enfocarse en un crecimiento conjunto de manera que ambas partes salgan ganando.

Se debe considerar la replantación de las cargas tributarias de carácter equitativo tanto para los fines del gobierno como los fines comerciales del sector, que finalmente recaen en la economía ecuatoriana al generar más fuentes de trabajos, por ende más ingresos fiscales que puedan financiar más obras en bienestar de los ciudadanos.

Es importante buscar nuevos mercados a través de acuerdos comerciales que permitan ampliar las unidades de vehículos exportadas como fuente de ingreso de divisas por la manufactura nacional, esto permitirá ganar espacio en mercados extranjeros, reconocimiento del país y competitividad de la misma.

Por el encadenamiento productivo de la industria automotriz y sus subsectores se debe crear incentivos tributarios como medida estratégica para incrementar el interés de los empresarios a seguir invirtiendo en la misma y por qué no atraer inversión extranjera que aumente las posibilidades de crecimiento de la industria del parque automotor.

Aprovechando el reconocimiento y posicionamiento a nivel mundial de las marcas más vendidas en el país como Chevrolet, Kía, Hyundai entre otras, se puede establecer convenios de producción con estas firmas en beneficio de ambas partes, con el propósito de maximizar y proteger el ensamblaje local.

Tabla 31. Resumen Final

Resumen Final

Importaciones.- las importaciones vehiculares era una de las principales actividades mediante las cuales el sector automotriz generaba grandes fuentes de ingresos, sin embargo, mediante este estudio se puede reflejar que debido a las condiciones que atravesó la industria esta acción se disminuyó en un 40 % en comparación al primer año de análisis llegando mostrarse con una cantidad muy baja al último año del periodo investigado.

Ensamblaje Local.- Por otro lado, producto de las medidas impuestas por el gobierno la producción nacional manifestó un dinamismo muy significativo para la industria dentro de todos los subsectores que lo conforman, llegando a mantener la productividad dentro de los años de estudio que finalmente se vieron afectados por el desequilibrio de la economía ecuatoriana que limitó su capacidad de crecimiento reflejado en este tiempo.

Exportaciones.- Durante este lapso, las exportaciones no tuvieron gran suceso ya que escasamente se mantuvieron cifras muy pequeñas de los automóviles que se comercializaban en el exterior al igual que los pocos países que estaban adquiriendo las unidades vehiculares ensamblados en el territorio nacional. Con el paso de los años las facturaciones por este rubro fueron desapareciendo quedando solo Colombia como principal socio comercial a pesar de las bajas cantidades de compra.

Ventas.- En cuanto a las ventas estas, se vieron mermadas por los cambios arancelarios que afectaron al parque automotor durante este tiempo, en los primeros años la demanda local respondió positivamente a la ofertas del sector no obstante, la industria no pudo mantener el nivel de ventas ya que cada año los precios de los vehículos se incrementaban en considerables cantidades monetarias. Otro factor negativo fue la restricción económica que enfrenta la economía del país, que incidió en el interés de los ciudadanos por los autos al priorizar sus gastos. De esta manera los ingresos que el estado recibió de este sector también se vio afectado dentro de la recaudación fiscal del IVA, y del ICE en comparación a otros años donde la industria no había sido limitada por la carga impositiva del gobierno ecuatoriano.

Referencias

- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (24 de 03 de 2014). *Sector en cifras*. Obtenido de Sector en cifras: /<https://sites.google.com/>
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador AEADE. (2015). *Sector en Cifras*. Obtenido de Anuario 2015: <https://sites.google.com>
- Aduana del Ecuador. (15 de 06 de 2012). *Resolución No. 66 -* . Obtenido de Resolución No. 66 - : <http://www.aduana.gob.ec/>
- ASOCIACIÓN DE EMPRESAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR. (2012). *AEADE*. Obtenido de <https://docs.google.com/viewer?a=v&pid=sites&srcid=ZGVmYXVsdGRvbWFpbnhZWVkZWVjdWFKb3J8Z3g6NTc4N2JmMTRIMWMOYTizNQ>
- ASOCIACIÓN DE EMPRESAS AUTOMOTRICES DEL ECUADOR. (2015). *AEADE*. Obtenido de <https://docs.google.com/>
- Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador. (2015). *Sector en Cifras* . Obtenido de Anuario : <https://sites.google.com/>
- Asociación Industriales de Textiles del Ecuador . (07 de 2011). *Boletín Mensual* . Obtenido de www.aite.com.ec/
- Baena, G. (2009). *Investigación Estratégica*. Barranquilla: Editorial de marketing Colombia.
- Banco Central del Ecuador . (06 de 2015). *documentos/PublicacionesNotas/RiesgosIntern_jun_15.pdf*. Obtenido de <https://contenido.bce.fin.ec/>
- Banco Central del Ecuador . (2016). *Cuentas Nacionales Trimestrales del Ecuador ...* Obtenido de <https://contenido.bce.fin.ec/>
- Banco central del Ecuador. (2015). *Crecimiento del PIB (% anual)* . Obtenido de |Data: <http://www.bancomundial.org/>
- Banco Centro Mundo . (05 de 01 de 2016). *Evolución del Sector automotriz Ecuatoriano 2011- 2015*. Obtenido de <http://www.bcmecuador.com/>
- Banco Mundial . (07 de 06 de 2016). *Perspectivas económicas mundiales*. Obtenido de <http://www.bancomundial.org/es/>
- BonillaCastro, E., & Sehk, P. R. (2005). *Más allá del dilema de los métodos: la investigación en ciencias sociales*. Bogota: Grupo Editorial Andes.
- Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador. (2011). *Convenio de Complementación en el Sector Automotor*. Obtenido de <http://www.cinae.org.ec/index.php/norm/can>
- Centro de Estudios e Investigaciones Estadísticas UCM - ESPOL . (22 de febrero de 2011). *Grupo de Sectores Municipales de Guayaquil*. Obtenido de <http://www.dspace.espol.edu.ec/>: https://www.dspace.espol.edu.ec/bitstream/123456789/14779/43/2_SECTORES%20MUNICIPALES.pdf
- COMEX. (2015). *COMEX ECUADOR*. Obtenido de www.comercioexterior.gob.ec

- Esteban, I. G. (2009). *Fundamentos y de Investigación comercial*. Madrid: Editorial ESIC.
- Flasco. (2011). *Boletín mensual del Análisis Sectorial de Pymes*;. Obtenido de Elaboración de autopartes para el sector automotor: <https://www.flasco.edu.ec/>
- Flores, O., & Zepeda, B. (S. f). *Importancia de la incorporación temprana a la investigación científica*.
- Fontes, S., Gallego, C., Quintanilla, L., Rodríguez, R., Rubio, P., Sanchez, E., & Gracia, I. (2015). *FUNDAMENTOS DE INVESTIGACIÓN*. Madrid: Publicaciones Uned.
- Hernández, R., Collado, C., & Lucio, B. (2010). *Metodología de la Investigación*. México: INTERAMERICANA EDITORES, S.A. DE C.V. .
- Instituto Nacional de Estadística y Censos. (01 de 11 de 2012). *Análisis Sectorial*. Obtenido de Ecuador en Cifras: <http://www.ecuadorencifras.gob.ec/>
- Kvale, S. (2011). *Las entrevistas en Investigación Cualitativa*. Madrid: Ediciones Moratas, S.L.
- León, I. H., & Garrido, J. T. (2007). *Paradigmas y Métodos de Investigación en Tiempos de Cambios*. Caracas: CEC. S.A. .
- Mendoza, V., Mendoza, C., & Rivadeneira, I. (2010). *Impacto en sector Automotriz y en la Recaudación de Servicios de Renta Internas(SRI), del Incremento en las tarifas del Impuesto al Consumo Especial(ICE) a los vehículos, en la ley de equidad*. Obtenido de Impacto en sector Automotriz y en la Recaudación de Servicios de Renta Internas(SRI), del Incremento en las tarifas del Impuesto al Consumo Especial(ICE) a los vehículos, en la ley de equidad.: <https://www.dspace.espol.edu.ec/>
- Ministerio Coordinador de Producción . (2012). *Resolución 18*. Obtenido de <http://www.produccion.gob.ec/>
- Ministerio de Comercio Exterior. (2014). *Instructivo General del Importador*. Obtenido de <http://www.comercioexterior.com.ec/>
- Ministerio de Comercio Exterior. (5 de 03 de 2015). *Resolución-011-2015*. Obtenido de Resolución-011-2015: www.comercioexterior.gob.ec/
- Ministerio de finanzas . (2015). *Justificativo de Proforma del Presupuesto General del Estado*. Obtenido de Ejercicio Fiscal : <http://www.finanzas.gob.ec/>
- Ministerio de Industrias y Productividad . (2013). *Licencias de Importación*. Obtenido de Licencias de Importación: <http://www.industrias.gob.ec/>
- Ministerio de Industrias y Productividad . (2014). *El MIPRO impulsa el encadenamiento productivo en la "Feria Inversa Metalúrgica y Siderúrgica para el Sector Automotriz"*. Obtenido de www.industrias.gob.ec
- Ministerio de Industrias y Productividad . (2014). *Encadena Ecuador 2014"*,. Obtenido de una vitrina al mundo para exponer la producción nacional con calidad: <http://www.industrias.gob.ec/>
- Ministerio de Industrias y Productividad . (2015). *Registro de ensambladoras*. Obtenido de Registro de ensambladoras: www.industrias.gob.ec ›
- Ministerio de Industrias y productividad (MIPRO). (15 de 12 de 2015). *Suspensión de planta ensambladora responde a factores externos*. Obtenido de <http://www.industrias.gob.ec/>

- Presidencia de la República de Ecuador. (06 de 03 de 2015). *Comunicado oficial: nuevo sistema de salvaguardias*. Obtenido de <http://www.presidencia.gob.ec/>
- Pro Ecuador. (2105). *compradores/oferta-exportable/automotriz/*. Obtenido de www.proecuador.gob.ec/
- Pro- Ecuador. (2013). *Normativa de Origen*. Obtenido de <http://www.comercioexterior.gob.ec/>
- Pro Ecuador. (2013). *PROECUADOR*. Obtenido de ANÁLISIS DEL SECTOR AUTOMOTRIZ: http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC_AS2013_AUTOMOTRIZ1.pdf
- Pro Ecuador. (2015). */compradores/oferta-exportable/automotriz/*. Obtenido de <http://www.proecuador.gob.ec/>
- PROECUADOR. (2015). *PROECUADOR*. Obtenido de www.proecuador.gob.ec/banano
- PRO-ECUADOR. (s.f.). *Barreras arancelarias* . Obtenido de 2015: <http://www.proecuador.gob.ec/>
- Registro oficial de Ecuador. (22 de 01 de 2013). Obtenido de Archivo mensual: <https://www.registroficial.gob.ec/>
- Ruiz, F. J. (2010). *Temas de investigación comercial*. España: Editorial Club Universitario .
- Sanchez, G. V. (2006). *Introducción a la Teoría Económica un Enfoque Latinoamericano*. México: Cámara Nacional de la Industria Mexicana.
- Sánchez, J. C. (2012). *La investigación científica y tecnológica*. Madrid: Ediciones Díaz de Santos.
- Sánchez, J. C. (2012). *Los métodos de investigación*. Madrid : Editorial Diaz de Santos .
- Sanz, M. J. (2010). *Introducción a la investigación de mercados*. Madrid: Esic Editorial.
- Sanz, M. J. (2010). *Introducción a la investigación de mercados*. Madrid: Editorial ESIC.
- Secretaria Nacional de Planificación y Desarrollo . (2015). *Ecuador notifica inicio de negociaciones para adhesión a mercosur*. Obtenido de <http://www.planificacion.gob.ec/>
- SENAE. (2015). *Ampliación Asignación Directa de cupo*. Obtenido de Ampliación Asignación Directa de cupo: <https://www.ventanillaunica.gob.mx/cs/>
- SENAE. (11 de 02 de 2015). *Listado de declaraciones de regímenes aduaneros especiales*. Obtenido de Listado de declaraciones de regímenes aduaneros especiales: <http://www.aduana.gob.ec/>
- Servicio de Rentas Internas. (Diciembre de 2015). *Departamento de Estadísticas Generales de Recaudación* . Obtenido de Servicio de Rentas Internas: <http://www.sri.gob.ec/>
- Servicio de Rentas Internas del Ecuador. (25 de 08 de 2015). *aspectos-importantes ICE*. Obtenido de aspectos-importantes ICE: <http://www.sri.gob.ec/>
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador. (12 de 01 de 2012). *Resoluciones del Directorio de la CAE con normas técnicas provisionales para operativizar el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones*. Obtenido de Resoluciones del Directorio de la CAE con normas técnicas provisionales para operativizar el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.: <http://www.aduana.gob.ec/>

SRI. (2015). Obtenido de ICE Vehiculos: <http://www.sri.gob.ec/>

SRI. (2016). *Normativas ISD* . Obtenido de <http://www.sri.gob.ec/>

Uribe, F. (29 de 13 de 2014). *Informe sectorial Ecuador: Sector automotriz*. Obtenido de <http://www.ratingspcr.com/>

Uribe, F. G. (2009). *Diccionario de metodología de la investigación científica*. México: Limusa Noriega Editores .

Anexos

Figura 19. Tarifas del impuesto a consumos especiales

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

2. Vehículos motorizados híbridos o eléctricos de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle:	
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 35.000	0%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 35.000 y de hasta USD 40.000	8%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000	14%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000	20%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000	26%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000	32%
3. Aviones, avionetas y helicópteros excepto aquellas destinadas al transporte comercial de pasajeros, carga y servicios; motos acuáticas, triceres, cuadrones, yates y barcos de recreo:	15%