



UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

**TESIS PRESENTADA PARA OPTAR EL GRADO DE
MAGÍSTER EN TRIBUTACIÓN Y FINANZAS**

TEMA:

**“RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE
VEHÍCULOS Y SU IMPACTO EN LA RECAUDACIÓN DE
IVA E ICE A LAS IMPORTACIONES, PERIODO 2010 –
2012”.**

AUTOR: ECONOMISTA JUAN JACOBO CARRILLO GILER

TUTOR: ING. CARLOS MARIN QUIJIJE, MG.

Guayaquil – Ecuador

ABRIL2014



Presidencia
de la República
del Ecuador



Plan Nacional
de Ciencia, Tecnología,
Innovación y Saberes



SENESCYT

SECRETARÍA NACIONAL DE EDUCACIÓN SUPERIOR,
CIENCIA, TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN

REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGIA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS

TÍTULO Y SUBTÍTULO: RESTRICCIONES A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS Y SU IMPACTO EN LA RECAUDACIÓN DE IVA E ICE A LAS IMPORTACIONES, PERIODO 2010 – 2012

AUTOR: ECON. JUAN JACOBO CARRILLO GILER.

REVISORES: ING. CARLOS MARIN QUIJIJE, MG.

INSTITUCIÓN: UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL

FACULTAD: CIENCIAS ECONÓMICAS

CARRERA: MAESTRIA EN TRIBUTACIÓN Y FINANZAS

FECHA DE PUBLICACION: ABRIL 2014

Nº DE PÁGS: 124

ÁREAS TEMÁTICAS:

- SECTOR AUTOMOTRIZ.
- RECAUDACIÓN TRIBUTARIA.
- RESTRICCIONES ARANCELARIAS.
- IMPUESTOS INDIRECTOS

PALABRAS CLAVE:

- RESTRICCIONES ARANCELARIAS
- RECAUDACIÓN FISCAL
- SECTOR AUTOMOTOR

RESUMEN:

LAS RESTRICCIONES A LA IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS HA PROVOCADO QUE ESTE SECTOR SE VEA AFECTADO, DEBIDO A QUE TIENEN MENOS OPORTUNIDADES DE SATISFACER LA DEMANDA DE LOS DISTINTOS USUARIOS; SIN EMBARGO, EL ESTADO ECUATORIANO SE HA VISTO BENEFICIADO PORQUE A PESAR DE AQUELLAS RESTRICCIONES IMPUESTAS LA RECAUDACIÓN NO SOLO DE LOS IMPUESTOS INDIRECTOS HAN AUMENTADO, SINO TAMBIÉN LA RECAUDACIÓN TRIBUTARIA; MOTIVO POR EL CUAL, LA PRESENTE INVESTIGACIÓN PERMITE DETERMINAR LA INCIDENCIA DE ESTAS ESTRICCIONES EN LA RECAUDACIÓN DEL IMPUESTO AL VALOR AGREGADO (IVA) E IMPUESTO A LOS CONSUMOS ESPECIALES (ICE).

Nº DE REGISTRO (en base de datos):

Nº DE CLASIFICACIÓN:

DIRECCIÓN URL (tesis en la web):

ADJUNTO PDF:

SI X

NO

CONTACTO CON AUTOR/ES:

Teléfono: 0987596425

E-mail: Juanc@ecugye.eculine.net

CONTACTO EN LA INSTITUCIÓN:

Nombre: Econ. Natalia Andrade Moreira

Teléfono: 2293083 - 2293052

E-mail: www.ug.edu.ec

Quito: Av. Whympier E7-37 y Alpillana, edificio Delfos, teléfonos (593-2) 2505660/ 1; y en la Av. 9 de octubre 624 y Carrión, edificio Prometeo, teléfonos 2569898/ 9. Fax: (593 2) 250-9054

INFORME DEL TUTOR

Guayaquil, 19 de mayo de 2014

Señor Economista

Fernando García Falconi

Decano de la Facultad de Ciencias Económicas

Universidad de Guayaquil

Presente.

Señor Decano:

Me permito poner a su consideración el informe relativo a la tesis de la Maestría en Tributación y Finanzas, titulada “**Restricciones a las importaciones de vehículos y su impacto en la recaudación de IVA e ICE a las importaciones, periodo 2010 – 2012**” presentado por el Eco. **Juan Carrillo Giler**, y que la facultad se dignó nombrarme como tutor, al respecto debo señalar lo siguiente:

1. La estructura metodología del trabajo es la adecuada y cumple con los puntos planteados en el proyecto de tesis aprobado oportunamente por la Dirección de la Maestría.
2. La tesis cumple los parámetros técnicos, metodológicos y científicos que la amerita.
3. La investigación del maestrante está muy bien lograda, tanto sus conclusiones como recomendaciones son las adecuadas.

Por el antecedente expuesto, apruebo la tesis con los méritos académicos que corresponde, por lo que solicito a usted, autorice la conformación del tribunal para la revisión y aprobación de la misma y la sustentación.

Atentamente,



Ing. Carlos Marín Quijije, Mg.

Tutor

AGRADECIMIENTO:

Al término de este trabajo tan arduo, el mismo que tuvo sus altibajos en general, es inevitable no sentirse contento con lo realizado, y es cuando empezamos a recordar por todas las situaciones y sacrificios que tuvimos que pasar, como no disfrutar más tiempo con la familia, regresar de clases y seguir trabajando. Sin duda toda una aventura inigualable para contar a nuestros hijos, cuando atraviesen por la misma o parecida situación. Pero a la vez también es momento de recordar que esta maestría no lo hubiera podido lograr solo, pues muchas veces, uno suele perder el interés, el enfoque y ánimo de seguir adelante, es esos momentos entran otros actores importantes como: Dios, nuestra pareja, nuestros padres, hermanos, la familia en general, incluso nuestro asesor de proyecto y toda esa gente que de una manera u otro siempre estuvo a nuestro lado apoyándonos y dándonos ánimo.

Para todas las personas mencionadas y para cada uno que de una u otra manera colaboró en la consecución de este objetivo va este agradecimiento sincero

DEDICATORIA:

Esta tesis está dedicada a mi novia que me apoyó siempre, a mis hijos para que tengan un modelo a seguir de responsabilidad y perseverancia; a mis padres que siempre serán incondicionales, a mis amistades a quienes molesté cuando la ocasión se ameritó.

Mis hermanos que me dan dinamismo a mis ejecuciones y por último de manera especial a mi señora madre quien es mi modelo y guía a seguir, a la que siempre le estaré agradecido en impulsarme toda la vida a mejorar y salir de la mediocridad y del promedio, con el único propósito de que me supere cada día.

ÍNDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN	1
CAPÍTULO I	
SECTOR AUTOMOTRIZ EN LA ECONOMÍA DEL ECUADOR	
1.1. Origen y antecedentes del sector automotriz en Ecuador.	4
1.2. Importancia económica del sector automotriz (PIB).	7
1.3. Importancia social del sector automotriz en el Ecuador.	9
1.4. Principales marcas del sector automotriz en el Ecuador.	11
1.5. Producción de vehículos.	14
1.6. Importación de vehículos.	17
1.7. Ventas de vehículos.	22
CAPÍTULO II	
MARCO LEGAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ, 2010 – 2012	
2.1. Ley de Fomento Industrial y el sector automotriz.	27
2.2. Ley de Fomento a la industria automotriz.	30
2.3. Ley de Fomento Ambiental y optimización de los ingresos del Estado.	32
2.4. Ley de Régimen Tributario Interno y el sector automotriz.	34
2.5. Régimen de importación y el sector automotriz.	36
2.6. Impuestos, subsidios, aranceles, barreras de entradas y el sector automotriz.	43
2.6.1. Impuesto a los consumos especiales (ICE).	44
2.6.2. Impuesto al valor agregado (IVA).	44
2.6.3. Impuesto a la salida de divisas (ISD)	44
2.6.4. Aranceles	45
2.7. Restricciones impuestas por el Comité de Comercio Exterior y el sector automotriz.	48
2.8. Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) y el sector automotriz.	49

2.9.	Restricciones al sector automotriz.	50
2.10.	Entes gubernamentales encargados de velar por el cumplimiento de las reformas aplicadas por el Gobierno Nacional del Ecuador.	51
2.10.1.	Servicio de Rentas Internas (SRI).	52
2.10.2.	Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE).	54
2.10.3.	Comité de Comercio Exterior (COMEX)	56
2.11.	Análisis de la AEADE frente a los aspectos legales ejecutados por el Gobierno ecuatoriano.	56

CAPÍTULO III

IMPORTACIÓN, PRODUCCIÓN Y VENTAS DE VEHÍCULOS PERIODO 2010 – 2012

3.1	Importación de vehículos.	59
3.1.1	Importación de vehículos por marcas	61
3.1.2	Importación por tipo de vehículo	67
3.1.3	Importación por costo de vehículo	69
3.1.4	Orígenes de las importaciones de vehículos	71
3.2	Producción nacional del sector automotriz.	73
3.2.1	Producción nacional por marcas	75
3.2.2	Producción nacional por tipo de vehículo	77
3.2.3	Destino de las exportaciones de vehículo.	78
3.3	Ventas de vehículos	79
3.3.1	Ventas de Vehículos por marcas de vehículos importados	80
3.3.2	Ventas de Vehículos por tipo de vehículo importado	82
3.3.3	Ventas de vehículos por rangos de precios	84
3.3.4	Ventas de vehículo de producción nacional.	85
3.4	Incidencia del sector automotriz en las importaciones y exportaciones del Ecuador	88
3.5	Sector automotriz: producción nacional vs importaciones	89

CAPÍTULO IV

EVOLUCIÓN DE LA RECAUDACIÓN TRIBUTARIA DEL IVA E ICE A LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS

4.1. Recaudación tributaria total del sector automotriz en el período 2010 – 2012.	93
4.2. Recaudación tributaria de IVA a la importación de vehículos periodo 2010 - 2012.	95
4.3. Recaudación tributaria del ICE a la importación de vehículos, período 2010 – 2012.	97
4.4. Recaudación tributaria del IVA e ICE por la importación de vehículos.	99
4.4.1. Recaudación de IVA e ICE total periodo 2010 - 2012.	101
4.4.2. Recaudación del IVA e ICE del total de las importaciones periodo 2010 – 2012.	105
4.4.3. Recaudación del IVA e ICE de las operaciones Internas periodo 2010 – 2012.	108
4.5. Recaudación de IVA e ICE del sector automotriz y su contribución en el Presupuesto General del Estado.	110

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones	116
5.2. Recomendaciones	118

BIBLIOGRAFÍA	119
---------------------	------------

ÍNDICE DE CUADROS

Cuadro No.1	Participación de la fabricación de equipos de transporte en el PIB. Periodo: 2008 – 2012. Millones de dólares	7
Cuadro No. 2	Personal ocupado en la fabricación de vehículos. Año 2012	10
Cuadro No.3	Principales marcas de vehículos, 2012. (Porcentaje)	12
Cuadro No. 4	Producción Nacional de Vehículos en Ecuador. Periodo: 2008 – 2012	15
Cuadro No. 5	Automóviles importados. Periodo: 2008 – 2012	21
Cuadro No. 6	Venta de vehículos en Ecuador. Periodo: 2008 – 2012	23
Cuadro No. 7	Tarifas de cobro a vehículos motorizados. Dólares y porcentaje	36
Cuadro No. 8	Recaudación tributaria. Periodo: 2008 – 2012. (Millones de dólares)	52
Cuadro No. 9	Recaudación de impuestos aduaneros. Periodo: 2008 – 2012. Millones de dólares	54
Cuadro No. 10	Importaciones de vehículos. Periodo: 2010 – 2012. Unidades	59
Cuadro No. 11	Importación por marcas de carro, año 2010. Unidades	62
Cuadro No. 12	Importación por marcas de carro, año 2011. Unidades	64
Cuadro No. 13	Importación por marcas de carro, año 2012. Unidades	65
Cuadro No. 14	Importación por tipo de vehículo. Periodo: 2010 – 2012. Unidades	67
Cuadro No. 15	Importación por costo de vehículo. Periodo: 2010 – 2012. Millones de dólares	70
Cuadro No. 16	Importación por país de origen. Periodo: 2010 – 2012. Unidades	72

Cuadro No. 17 Producción nacional del sector automotriz. Periodo: 2010 – 2012. Unidades	73
Cuadro No. 18 Producción nacional por ensambladora. Periodo: 2010 – 2012. Unidades	75
Cuadro No.19 Producción por tipo de vehículo. Periodo: 2010 – 2012. Unidades	77
Cuadro No. 20 Destino de las exportaciones de vehículo. Periodo 2010 – 2012. Unidades	78
Cuadro No. 21 Venta nacional. Periodo: 2010 – 2012. Unidades	79
Cuadro No. 22 Ventas de vehículos importados. Periodo: 2010 – 2012. Unidades	80
Cuadro No. 23 Ventas por tipo de vehículo. Periodo: 2010 – 2012. Unidades	82
Cuadro No. 24 Precio promedio de venta. Periodo: 2010 – 2012. Dólares	84
Cuadro No. 25 Ventas de producción nacional. Periodo: 2010 – 2012. Unidades	86
Cuadro No. 26 Importaciones y exportaciones de vehículos. Periodo: 2010 – 2012. Unidades	88
Cuadro No. 27 Producción nacional vs importaciones. Periodo: 2010 – 2012. Unidades	89
Cuadro No. 28 Recaudación tributaria del sector automotriz. Periodo: 2010 – 2012. Millones de dólares	94
Cuadro No. 29 Recaudación tributaria por concepto de IVA a la importación de vehículos. Periodo: 2010 – 2012. Millones de dólares	96
Cuadro No. 30 Recaudación tributaria por concepto de ICE a la importación de vehículos. Periodo: 2010 – 2012. Millones de dólares	98

Cuadro No. 31 Recaudación tributaria del IVA e ICE a la importación de vehículos. Periodo: 2010 – 2012. Millones de dólares	99
Cuadro No. 32 Participación del IVA a vehículos importados en el total de IVA recaudado. Periodo: 2010 – 2012. Millones de dólares y porcentaje	101
Cuadro No. 33 Participación del ICE a vehículos importados en el total de ICE recaudado. Periodo: 2010 – 2012. Millones de dólares y porcentaje	103
Cuadro No. 34 Participación del IVA a vehículos importados en el total de IVA de importación. Periodo: 2010 – 2012. Millones de dólares y porcentaje	105
Cuadro No. 35 Participación del ICE a vehículos importados en el total de ICE de importación. Periodo: 2010 – 2012. Millones de dólares y porcentaje	106
Cuadro No. 36 Participación del IVA a vehículos importados y el IVA de operaciones internas en la recaudación tributaria. Periodo: 2010 – 2012. Millones de dólares y porcentaje	109
Cuadro No. 37 Participación del IVA de sector automotriz en el PGE. Periodo: 2010 – 2012. Millones de dólares y porcentaje	110
Cuadro No. 38 Participación del ICE de sector automotriz en el PGE. Periodo: 2010 – 2012. Millones de dólares y porcentaje	112

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico No. 1	Personal ocupado en la fabricación de vehículos, año 2012. Porcentajes	10
Gráfico No. 2	Principales marcas de vehículos, 2012. Porcentaje	12
Gráfico No. 3	Producción Nacional de Vehículos en Ecuador. Periodo: 2008 – 2012. Unidades producidas	16
Gráfico No. 4	Automóviles importados. Periodo: 2008 – 2012	21
Gráfico No. 5	Venta de vehículos en Ecuador. Periodo: 2008 – 2012	24
Gráfico No. 6	Evolución de la recaudación tributaria. Periodo: 2008 – 2012. Millones de dólares	53
Gráfico No. 7	Evolución de la recaudación de impuestos aduaneros. Periodo: 2008 – 2012. Millones de dólares	55
Gráfico No. 8	Importación de vehículos. Periodo: 2010 – 2012. Unidades	60
Gráfico No. 9	Importación por tipo de vehículo. Periodo: 2010 – 2012. Unidades	67
Gráfico No. 10	Producción nacional. Periodo: 2010 – 2012. Unidades	74
Gráfico No. 11	Ventas por tipo de vehículo. Periodo: 2010 – 2012. Unidades	83
Gráfico No. 12	Ventas de producción nacional. Periodo: 2010 – 2012. Unidades	87
Gráfico No. 13	Producción nacional vs importaciones. Periodo: 2010 – 2012. Unidades	90
Gráfico No. 14	Recaudación fiscal del sector automotriz. Periodo: 2010 – 2012. Millones de dólares	94
Gráfico No. 15	Recaudación fiscal por concepto de IVA a la importación de vehículos. Periodo: 2010 – 2012. Millones de dólares	96

Gráfico No. 16 Recaudación fiscal por concepto de ICE a la importación de vehículos. Periodo: 2010 – 2012. Millones de dólares	98
Gráfico No. 17 Recaudación tributaria del IVA e ICE a la importación de vehículos. Periodo: 2010 – 2012. Millones de dólares	100
Gráfico No. 18 Participación del IVA a vehículos importados en el total de IVA recaudado. Periodo: 2010 – 2012. Millones de dólares y porcentaje	101
Gráfico No. 19 Participación del ICE a vehículos importados en el total de ICE recaudado. Periodo: 2010 – 2012. Millones de dólares y porcentaje	103
Gráfico No. 20 Participación del IVA a vehículos importados en el total de IVA de importación. Periodo: 2010 – 2012. Millones de dólares y porcentaje	105
Gráfico No. 21 Participación del ICE a vehículos importados en el total de ICE de importación. Periodo: 2010 – 2012. Millones de dólares y porcentaje	107
Gráfico No. 22 Participación del IVA a vehículos importados y el IVA de operaciones internas en la recaudación tributaria. Periodo: 2010 – 2012. Millones de dólares y porcentaje	109
Gráfico No. 23 Participación del IVA de sector automotriz en el PGE. Periodo: 2010 – 2012. Millones de dólares y porcentaje	111
Gráfico No. 24 Participación del ICE de sector automotriz en el PGE. Periodo: 2010 – 2012. Millones de dólares y porcentajes	113

INTRODUCCIÓN

El trabajo de investigación “Restricciones a las importaciones de vehículos y su impacto en la recaudación de IVA e ICE a las importaciones, periodo 2010 – 2012”, analiza si estas restricciones aplicadas por el Gobierno Nacional en el periodo comprendido 2010 – 2012, provocaron una disminución en la recaudación tributaria del IVA e ICE. Para ello se han analizado diversas fuentes de información que están relacionadas con la recaudación de estos dos impuestos, así como también con el sector automotriz ecuatoriano.

Para dicho análisis, se utilizó las recaudaciones publicadas por el Servicio de Rentas Internas (SRI), durante el periodo de estudio, y la información estadística publicada por la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), las cuales fueron de gran utilidad para constatar que a pesar de las restricciones a las importaciones de vehículos, la recaudación de los impuestos indirectos igualmente aumentó y; por consiguiente, el nivel de recaudación fiscal también.

Al concluir el trabajo, se desarrollaron las respectivas conclusiones y recomendaciones, mediante las cuales se procedió a determinar si la hipótesis planteada debía ser aceptada o rechazada.

Hipótesis

Las restricciones a la importación de vehículos aplicadas por el Gobierno Nacional en el periodo comprendido 2010 – 2012, provocaron una disminución en la recaudación tributaria del IVA e ICE.

Objetivo general

- Analizar las restricciones a las importaciones de vehículos y su impacto en la recaudación de IVA e ICE a las importaciones, periodo 2010 – 2012

Objetivos Específicos

- Analizar los antecedentes, la importancia económica y social del sector automotriz del Ecuador, las importaciones, la producción nacional y las ventas.
- Analizar el marco legal del sector automotriz y su importancia para su desarrollo.
- Medir cuantitativamente la importación de vehículos, la producción nacional y ventas de vehículos por marcas, por tipo y su incidencia en las importaciones y exportaciones periodo 2010 - 2012
- Cuantificar las recaudaciones tributarias del IVA y del ICE a la importación de vehículos periodo 2010 - 2012.

CAPÍTULO I
SECTOR AUTOMOTRIZ EN LA ECONOMÍA DEL
ECUADOR

CAPÍTULO I

SECTOR AUTOMOTRIZ EN LA ECONOMÍA DEL ECUADOR

1.1. Origen y antecedentes del sector automotriz en Ecuador.

El origen del sector automotriz en el Ecuador, se remonta a principios del siglo xx con el surgimiento de los primeros importadores y distribuidores de vehículos motorizados en las ciudades más importantes del país a finales de la década de los 50. Adicionalmente, el Estado ecuatoriano comenzó a sustituir las importaciones de los vehículos; razón por la cual, dio paso al nacimiento de la industria de ensamblaje automotriz en la región Sierra, en el año 1976, con el objetivo de contribuir al desarrollo de las ciudades andinas bajo un marco favorable mediante la Ley de Fomento Industrial y protecciones arancelarias¹.

Con la puesta en marcha del Pacto Andino, este sector comenzó a evolucionar de manera dinámica, impulsado por las políticas de industrialización e integración regionales². Posteriormente, se ejecutaron políticas proteccionistas en lo concerniente a la importación de automóviles y; a su vez, se instaló una subsidiaria de Volkswagen en el país. Esta protección mencionaba que estaba prohibida la importación de vehículos armados y más bien permitía tan solo la entrada de vehículos por partes.

¹General Motors Continental (GMC). (2 de diciembre de 2012). Ómnibus BB Transportes S.A. 2 35 Años impulsando la industria automotriz ecuatoriana”. Quito – Ecuador.

²Sistema de Información Sobre Comercio Exterior (SICE). (16 de septiembre de 1979). “Comunidad Andina de Naciones (CAN): Convenio de Complementación del Sector Automotriz”. La Paz - Bolivia.

Esta prohibición se rebajó años más tarde; no obstante, se mantuvieron altos aranceles y se inició el desarrollo de un programa de elaboración de automóviles de bajo costo, el cual llevaba el nombre de –carro popular–, por lo que se seleccionaron dos marcas y dos clases de automóviles para ser ensamblados de manera masiva en el territorio nacional, con el objetivo de representar al menos el 40% de las importaciones para ensamblaje. En 1991 se clausuró este programa y; por consiguiente, se eliminaron las restricciones sobre las importaciones para ensamblaje; motivo por el cual, a raíz de esto se pudo incluso exportar a Colombia y Perú automóviles de menor costo ensamblados en Ecuador, mientras se importaban vehículos suntuarios desde otros países. Con ello se dio entonces una especialización entre las subsidiarias de las transnacionales localizadas en los países del Pacto Andino, a los cuales el Estado ecuatoriano exportaba barato, debido a la baja carga fiscal que existía en estos, e importaba caro; principalmente, desde Venezuela³.

El motivo en el cual se sustenta el nacimiento del sector automotor ecuatoriano es la perspectiva de un gran mercado subregional como es la Comunidad Andina de Naciones (CAN), conocido previamente como Grupo Andino. Precisamente, esta comunidad se estableció como objetivo participar en el mundo industrial automotriz y para el año 1992, periodo en el cual se elimina la restricción de importaciones en el territorio nacional, ingresaron al Ecuador una gran gama de automotores que crearon una fuerte competencia a la industria ecuatoriana, pero; así mismo, generó la posibilidad al Ecuador de exportar a Colombia y Venezuela.

Consecuentemente, esto provocó que se establecieran ensambladoras en el país, siendo la planta pionera la de Autos y Máquinas del Ecuador S.A. (AYMESA), fundada en el año 1970 y que comenzó sus operaciones a partir de 1973. Para el año 1975, entra en funcionamiento la compañía

³Calderón, Xavier. (noviembre de 2005). PICAVAL. “Análisis del Sector Automotor”. Quito - Ecuador

ÓMNIBUS BB TRANSPORTES S.A., la ensambladora que más carros ha ensamblado durante la década del 90 y hasta la actualidad. Adicionalmente, otra empresa que decidió participar en este sector fue Manufacturas, Armaduras y Repuestos del Ecuador (MARESA), la que fue fundada en 1976 y que inició sus actividades en el año 1979.

La última empresa ensambladora de autos en el Ecuador fue Corporación Ensambladora Automotriz Nacional (COENANSA), la que se estableció en Manta y se encontraba bajo el régimen de la familia Noboa, iniciando sus actividades en el año 1991 y que se retiró del mundo del ensamblaje en 1997⁴.

Debido al crecimiento que experimentaba el país, en lo concerniente al sector automotriz, tanto en el ensamblaje de automóviles como en la importación, generó que se incrementen los concesionarios automotrices, quienes eran los encargados de hacer llegar los vehículos al consumidor final.

Con el afán de tener una industria automotriz competitiva y eficiente, Venezuela, Ecuador y Colombia, cuentan con una política automotriz comunitaria desde el año 1993, la que fue actualizada en 1999 con la suscripción de un nuevo Convenio de Complementación del Sector Automotor; que entró en vigencia en el año 2001 y tiene una duración de 10 años prorrogables. Cabe señalar que con la firma de ese convenio, los países involucrados esperaban aumentar la producción subregional de automóviles de 212.000 a 500.000 unidades anuales, durante el lapso de los 10 años⁵.

⁴Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). (2006). "El sector en cifras". Quito – Ecuador.

⁵Cabal, Jaime (2000). "Convenio de Complementación Automotor Andino". Ministerio de Comercio Exterior y Desarrollo Económico de Colombia. Bogotá – Colombia.

1.2. Importancia económica del sector automotriz (PIB).

De acuerdo a la Clasificación Internacional Industrial Uniforme (CIIU), la industria dedicada a la fabricación de equipos de transporte corresponde a la industria manufacturera. Su contribución dentro del Producto Interno Bruto (PIB) es baja; no obstante, es un pilar fundamental para la economía del Ecuador. En el cuadro No. 1, se aprecia la participación de la fabricación de equipos de transporte en el PIB.

Cuadro No. 1
Participación de la fabricación de equipos de transporte en el PIB
2008 – 2012
(Millones de dólares)

Años	Fabricación de equipos de transporte	PIB	Participación
2008	\$57,000.000	\$ 61.762,00	0,09%
2009	\$43,000.000	\$ 62.519,00	0,07%
2010	\$39,000.000	\$ 67.513,00	0,06%
2011	\$49,000.000	\$ 76.769,00	0,06%
2012	\$61,000.000	\$ 84.039,00	0,07%

Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE) (2012). "Industria Automotriz". Quito - Ecuador. Elaborado por: Juan Carrillo.

Es evidente, que este sector dinamiza la economía, tal como se observa en el cuadro precedente. Durante el periodo 2008 – 2012, la participación en el PIB ha sido cambiante. En el año 2008, la fabricación de equipos de transporte generó US\$ 57 millones con una participación en el Producto Interno Bruto (PIB) de 0,09%. Para el año 2009 hubo una disminución de US\$ 14 millones con respecto al año anterior y; a su vez, en la contribución en el PIB, debido a que en este periodo fue del 0,07%; esta reducción se debió principalmente a la crisis mundial suscitada en el año

2008; motivo por el cual se encarecieron las partes y piezas automotrices que se importaban.

En el 2010, los equipos de transporte registraron una participación con respecto al PIB de 0,06%, que significó una reducción de 0,01% con respecto al año anterior. De igual manera, hubo una disminución en términos monetarios de US\$ 4 millones; es decir, para este periodo este sector generó US\$ 39 millones. En el 2011, ocurre algo muy llamativo si se observa la tabla superior, y es que el porcentaje de participación en el PIB fue de 0,06%; es decir, igual al del año 2010; pero cómo esto es posible? la respuesta es lógica, si bien el ingreso obtenido en este año fue de US\$ 49 millones, es decir, US\$ 10 millones adicionales con respecto al periodo precedente se debe indicar que el PIB también se incrementó, pasó de US\$ 67.513 millones en el año 2010 a US\$ 76.769 en el siguiente periodo.

En el año 2012, la fabricación de equipos de transporte generó US\$ 61 millones y; en consecuencia, contribuyó al PIB con un 0,07%, lo que refleja que la participación fue superior a la del año anterior con 0,01%; esto demostró que poco a poco este sector comenzaba a salir a flote de los efectos de la crisis. Adicionalmente, en lo que respecta al Producto Interno Bruto (PIB) se evidencia que, durante el periodo 2008 – 2012, se ha incrementado a pesar de la crisis mundial, lo que muestra que muchas de las acciones tomadas por el Gobierno actual para afrontar la crisis fueron acertadas.

Es importante mencionar, que la fabricación de equipos de transporte, durante el periodo 2008 – 2012, obtuvo un total de ingresos de US\$ 249 millones y; el PIB totalizó US\$ 352.602 millones, que generó una participación promedio de este sector de 0,07%.

1.3. Importancia social del sector automotriz en el Ecuador.

El sector automotriz es importante para el Estado ecuatoriano, debido a que genera ingresos mediante el cobro de impuestos y aranceles, los cuales son de mucha utilidad para los objetivos que debe cumplir el Gobierno, especialmente, en la parte social. Estos ingresos financian el Presupuesto General del Estado (PGE) que son utilizados para el financiamiento de obras en distintos sectores del país, como por ejemplo salud, educación y vivienda, entre otros.

Sin embargo, así como este sector genera ingresos al Estado, también origina fuentes de empleo, a las cuales muchos ecuatorianos se pueden acoger; es decir, este sector impulsa el desarrollo productivo del Ecuador y de igual manera contribuye con la reducción de índice de desempleo y subempleo. Además, el Gobierno ha brindado ayuda a este sector, mediante las distintas reformas tributarias aplicadas en el país, durante el periodo 2008 – 2012, dirigidas a incentivar la producción nacional.

El rol de la industria automotriz es vital en la economía ecuatoriana, porque es generadora de empleo; se encuentra que, el 2,5% del personal ocupado en la industria manufacturera pertenece a la industria automotriz⁶ siendo el sector de mayor aporte el de fabricación de vehículos automotores.

La fabricación de automóviles, según la clasificación del Banco Central del Ecuador (BCE), es la siguiente:

- Fabricación de vehículos automotores.
- Fabricación de remolques y semirremolques.

⁶Banco Central del Ecuador (BCE) (2012).” Industria Automotriz 2012”. Quito – Ecuador.

- Fabricación de piezas y accesorios para vehículos automotores, automotores y sus motores.

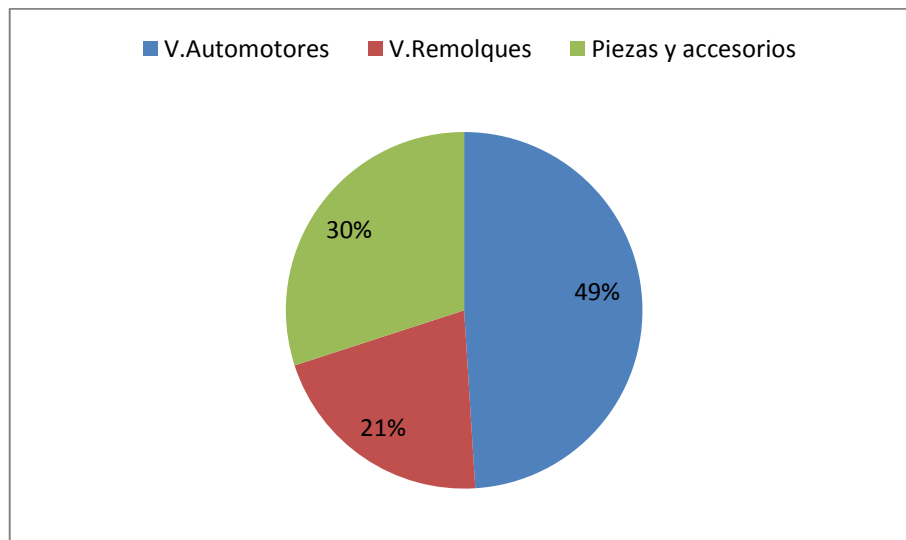
Cuadro No. 2
Personal ocupado en la fabricación de vehículos
2012

Fabricación	Personas	%
V.Automotores	52.430	49%
V.Remolques	22.470	21%
Piezas y accesorios	32.100	30%
Total	107.000	100%

Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE) (2012). "Fabricación de vehículos de transporte". Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

Gráfico No. 1
Personal ocupado en la fabricación de vehículos
2012
(Porcentajes)



Fuente: Banco Central del Ecuador (BCE) (2012). "Fabricación de vehículos de transporte". Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

En el año 2012, el sector generó empleo en la rama de fabricación de vehículos automotores a 52.430 personas, el 49%. Las otras dos clasificaciones, fabricación de remolques y semirremolques y fabricación de piezas y accesorios de automotores, generaron empleo a 22.470 personas y 32.100 personas, respectivamente.

En la actividad industrial del sector automotriz se emplea principalmente a obreros, los que representan el 82,4% del total, de los cuales el 90% es masculino⁷.

Las remuneraciones pagadas en la industria automotriz representan el 2,7% del total pagado en toda la industria manufacturera y dentro de la industria automotriz las remuneraciones pagadas por la fabricación de vehículos automotores son las de mayor participación, y representan el 65%.

1.4. Principales marcas del sector automotriz en el Ecuador.

En el Ecuador, se comercializan algunas marcas de vehículos, los que son adquiridas principalmente para uso personal del dueño; no obstante, no se puede dejar de lado, aquellos carros que son adquiridos para trabajar, los cuales resultan productivos para el país debido a que son destinados principalmente a la construcción, manufactura o agricultura, ya que se los utiliza para la carga y transporte de mercadería de un lugar a otro.

El cuadro No. 3 y el gráfico No. 2, muestran las principales marcas de carros que se usan en Ecuador, y son las marcas principales debido a que son las más demandadas por los ecuatorianos y a su vez, por el porcentaje de participación que representan en el mercado.

⁷ Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) (2012). "Empleo, Desempleo y Subempleo". Quito – Ecuador.

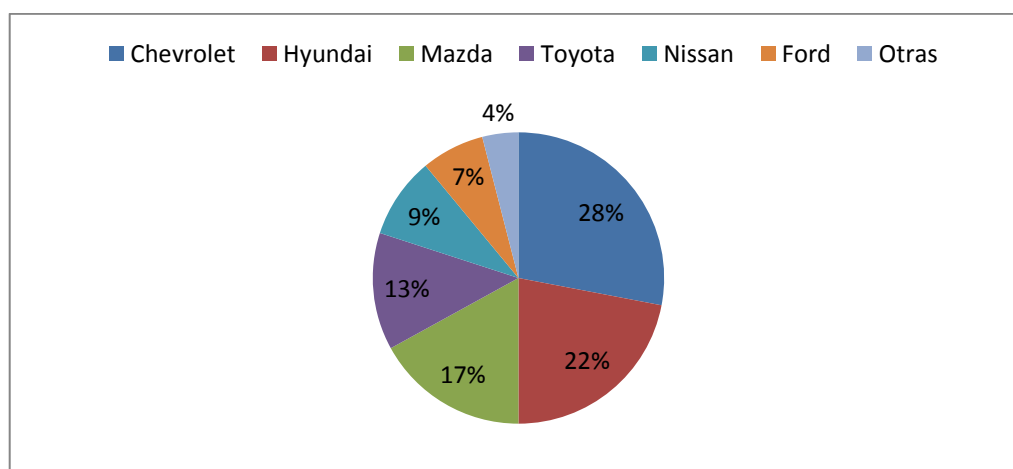
CuadroNo.3
Principales marcas de vehículos, 2012
(Porcentaje)

Marcas	Participación de mercado
Chevrolet	28%
Hyundai	22%
Mazda	17%
Toyota	13%
Nissan	9%
Ford	7%
Otras	4%

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). (2012). “Principales marcas de vehículos”. Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

Gráfico No.2
Principales marcas de vehículos, 2012
(Porcentaje)



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). (2012). “Principales marcas de vehículos”. Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

En el gráfico No. 2, se aprecia que la marca preferida por la mayoría de ecuatorianos es la Chevrolet, debido a que posee autos de confort y sobre todo accesible a los bolsillos de los ecuatorianos. Esta marca ocupó en el año 2012 el 28% del mercado automotriz ecuatoriano, la segunda

ubicación fue la marca Hyundai, ésta marca surcoreana también es muy bien acogida por los ecuatorianos, debido a que oferta carros cómodos, espaciosos y de buena calidad a un precio que los consumidores sí pueden pagar. En este año representó el 22% del mercado automotriz ecuatoriano.

En tercer lugar, se encuentra la marca Mazda, que representa el 17% del mercado automotriz ecuatoriano y su ubicación se sustenta, en que en comparación con las dos marcas anteriores los vehículos son relativamente más caros; sin embargo, los carros son igual de confortables que los de las dos primeras marcas mencionadas.

Con el 13% del mercado automotriz se ubica la marca Toyota, es una de las mejores, pero asimismo su calidad se refleja en el precio de venta de cada carro, que es un tanto elevado en comparación con las anteriores mencionadas e incluso sus repuestos son un poco caros. Luego se puede evidenciar a la marca Nissan, esta ocupa el 9% del mercado total y su ubicación se basa en que son carros para vender a personas de un nivel socioeconómico medio alto, por ejemplo: el carro Nissan Armada 4x4 es muy completo, fuerte y sobretodo de lujo en su interior; además, es V8 lo que significa que demanda muchos galones de gasolina para llenar el tanque; motivos suficientes para cancelar US\$ 105.000⁸, cifra que en la economía ecuatoriana es demasiado elevada para un auto.

En sexta ubicación, se encuentra la marca Ford, que ocupa el 7% del mercado automotor y en este lugar porque los diseños de los carros no son tan llamativos para la mayoría de ecuatorianos; el precio es muy accesible en comparación con otros. Un ejemplo, la camioneta Ford FX – 150 4x4, es un carro, para muchas personas, muy tosco y excesivamente largo y alto; su precio es de US\$ 47.790; el cual si se lo compara con el del Nissan Armada, es bajo.

⁸NISSAN (2012). “Autos”. Quito – Ecuador.

El resto de vehículos en la participación del mercado, lo componen otras marcas no mostradas en el gráfico No. 2, pero que se la denominó – otras–, que representan el 4% del mercado automotriz ecuatoriano. El sector se ha visto afectado, al igual que muchos otros, por las distintas reformas tributarias aplicadas por el Gobierno Central; pese a aquello, igual han podido subsistir en estos últimos periodos.

1.5. Producción de vehículos.

En el país existen empresas ensambladoras de vehículos, que se dedican a ensamblar carros y; a su vez fabrican partes o piezas. Es importante recalcar que cuando se menciona ensambladoras se hace referencia a la producción nacional de vehículos.

La industria de autopartes es el reflejo del dinamismo de toda la industria automotriz, generan un encadenamiento productivo en ámbitos muy diversos, que incluyen desde pequeñas y medianas empresas hasta grandes industrias de bienes y servicios, en esta cadena están involucradas al menos 14 ramas de actividad económica, entre ellas se encuentran la metálica, la petroquímica, textil, servicios y transferencias tecnológicas, entre otras. En la actualidad, existen alrededor de 200 empresas proveedores de bienes y servicios para la industria automotriz ecuatoriana.

Adicionalmente, se ha logrado desarrollar aspectos tecnológicos de calidad, especialización y responsabilidad, cumpliendo con estándares de calidad muy exigentes.

En Ecuador a lo largo de 36 años se ha logrado ensamblar 600.000 vehículos de diferentes modelos. La industria de ensamblaje de automóviles representa la mitad de las exportaciones de mediana tecnología en el Estado ecuatoriano. Las empresas ensambladoras y

productoras de auto partes han logrado el reconocimiento por la alta calidad de sus productos y se encuentran calificados por las normas internacionales de calidad especiales para la industria automotriz, como las QS 9000 y la norma ISO TS 16949:2002, más avanzada que la anterior, también aplican otras normas como la ISO 14.000 sobre medio ambiente y la 18.000 sobre la ergonomía. Estas empresas ensambladoras y autopartistas se encuentran trabajando en el modelo de gestión para la competitividad que busca el mejoramiento.

Como se puede observar en el gráfico No. 3, durante el periodo 2008 – 2012, las unidades producidas de vehículos han sido muy inestables; es decir, en algunos años la producción ha sido superior a otras.

En el año 2008, la producción nacional reflejó un total de 71.210 unidades, esto equivale al 40,79% del mercado local. Es oportuno aclarar que cuando se menciona –mercado local– se hace referencia al mercado automotriz.

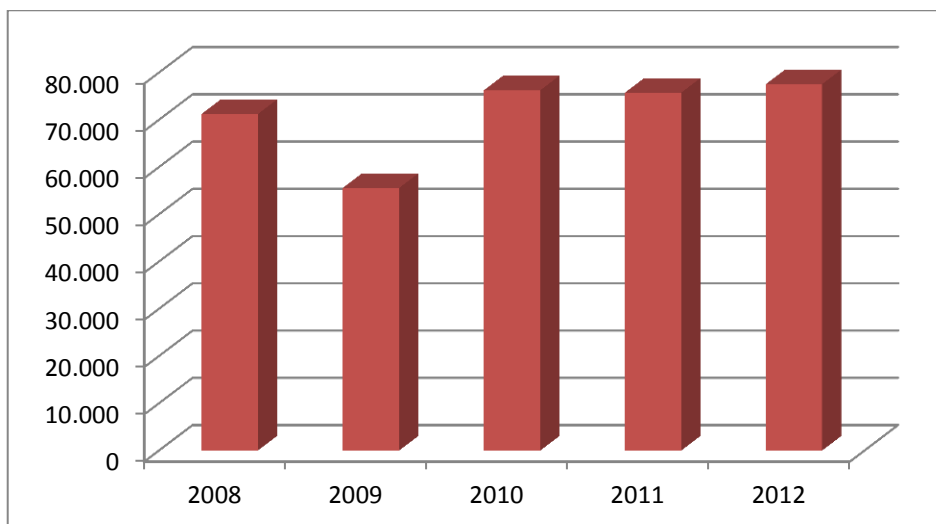
Cuadro No. 4
Producción Nacional de Vehículos en Ecuador
2008 – 2012

Año	Unidades Producidas	% Participación anual de la producción ecuatoriana en el mercado local.
2008	71.210	40,79
2009	55.561	50,65
2010	76.252	47,21
2011	75.743	43,68
2012	77.537	48,32
Total	356.303	46,13

Fuente: Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE) (2012). "Producción Nacional de Vehículos en Ecuador". Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

Gráfico No. 3
Producción Nacional de Vehículos en Ecuador
2008 – 2012
(Unidades producidas)



Fuente: Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE) (2012). “Producción Nacional de Vehículos en Ecuador”. Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

Para el periodo, 2009, las unidades producidas fueron 55.561, cifra que refleja una disminución de 15.649 unidades con respecto al año 2008, estas unidades producidas en este año representaron un 50,65% de participación del mercado total. Esta cifra resulta interesante porque ¿cómo se explica que reduciendo la producción nacional se incremente el porcentaje de participación en comparación con el del año precedente? la respuesta es sencilla, esto se debió a la crisis financiera mundial originada en el año 2008 en EE. UU. la cual incidió en la disminución de importaciones de vehículos y piezas automotrices; en consecuencia, la producción nacional fue superior a esta.

En el 2010, las unidades producidas fueron 76.252 y su participación en el mercado local fue de 47,21%. Es decir, en términos absolutos hubo un incremento de 20.691 unidades en comparación con el total del año 2009 y; en términos porcentuales, decreció en 3,44 puntos. Con ello se

evidencia que la producción nacional crecía y; a su vez, que eran más las personas que podían optar por un puesto laboral.

En lo concerniente al periodo 2011, las unidades producidas fueron 75.743; cifra que refleja una disminución en comparación con la producción del 2010, esta reducción fue de 509 unidades. Asimismo, la participación en el total del mercado local se redujo en 3,53%; es decir, que para este año la participación de la producción nacional fue de 43,68%.

El 2012, fue mejor que los dos años previos, debido a que se produjeron 77.537 unidades, cantidad que denota un incremento de 1.285 unidades con respecto al 2010 y de 1.794 unidades con referencia al año 2011, que equivale también a un incremento porcentual de 1,11% en comparación con el periodo 2010 y de 4,64% con respecto al 2011, lo que probablemente augura un desarrollo de este sector en periodos posteriores.

1.6. Importación de vehículos.

El otro componente del sector automotriz ecuatoriano, es la importación, que se diferencia del ensamblaje de autos, porque el vehículo llega al país completamente terminado, es decir, para ser enviado al concesionario respectivo para su posterior venta al consumidor final.

La coyuntura actual, en la que se encuentra el Ecuador, es un proceso de transición histórica, con un cambio de modelo económico que gira de manera central en una participación más activa del Estado, obliga al Gobierno a implantar medidas que permitan acrecentar el rubro de recaudaciones tributarias para financiar sus políticas de gasto público y; a su vez, tratar de lograr, mediante una reforma integral al sistema tributario, una mejor y más justa distribución de la riqueza.

Estas reformas, se dieron principalmente por el proyecto de ley presentado por el presidente de la república, denominado Ley de Equidad Tributaria para el Ecuador, a la Asamblea Nacional Constituyente, que se aprobó el 29 de diciembre del 2007 y que entró en vigencia el 1 de enero del año 2008.

Estas reformas implementadas tienen por objetivo cumplir con ciertas metas, la principal de todas es incrementar el nivel de recaudación, infundir una fuerte cultura tributaria a nivel nacional, eliminar o al menos reducir el nivel de evasión fiscal que tanto daño le hace al país y reducir la brecha de la desigualdad.

Entre estos cambios, hay algunos que afectaron a las importaciones en general y en especial a las de vehículos, por ejemplo con el cobro del impuesto a la salida de divisas (ISD) se encareció aún más el precio del automotor, porque no solo se debían cancelar los impuestos aduaneros, el impuesto al valor agregado y el impuesto a los consumos especiales, que se reformó la tabla de cobro en base al precio del vehículo; sino también el 0,5% por concepto de salida de capital del territorio nacional.

Resolución del Comité de Comercio Exterior (COMEX), acerca de las importaciones vehículos al territorio ecuatoriano⁹.

Artículo 1.- Las importaciones de vehículos automóviles y demás vehículos terrestres de acuerdo con la subpartida 9808.00.0094 del Arancel Nacional de Importaciones, se regirán con las siguientes disposiciones:

a) Se permite la importación de vehículos automóviles únicamente del año en curso y que el modelo sea del año en curso o del año siguiente.

⁹Comité de Comercio Exterior (COMEX) (27 de marzo de 2012). "Resolución No. 51". Quito – Ecuador.

b) La importación de partes y piezas automotrices se permiten, solo si estas son nuevas.

c) Todas las importaciones acogidas en esta resolución deben cumplir con las normas vigentes para protección del medio ambiente.

d) Los vehículos terrestres que hayan ingresado al país para cumplir con una obra pública, bajo Régimen de Importación Temporal con Reexportación y que en el transcurso del desarrollo de la obra y que soliciten cambio de Régimen de Importación a Consumo serán considerados como nuevos siempre que cumplan con lo estipulado en el artículo 1 de la presente resolución.

Artículo 2.- Se pueden importar motores que pertenezcan a las partidas arancelarias 84.07 y 84.08, siempre y cuando, estos sean nuevos, exceptuando lo siguiente:

a) Importación de motores de aviación y para el impulso de barcos que se encuentren bajo las subpartidas arancelarias 8417.10.00, 8407.29.00 y 8408.10.00.

b) Se permite la importación de los demás motores remanufacturados, que se encuentran en las partidas 8408.9010 y 8408.90.20.

c) Está permitida la importación de partes remanufacturadas, clasificadas en la partida arancelaria 84.09, siempre que sean para motores de las subpartidas descritas en los literales a) y b) anteriores.

Artículo 3.- Está permitida la libre importación de equipos agrícolas, caminero y sus componentes, siempre que su año modelo corresponda a los últimos 15 años previos con respecto al periodo de importación.

Artículo 4.- Se encuentra permitida la libre importación de vehículos especiales, usados y donados, para instituciones privadas o públicas sin fines de lucro. Cabe señalar que estos no pueden ser objeto de traspaso de dominio.

Artículo 5.- Las instituciones privadas o públicas, sin fines de lucro, que se beneficien de las donaciones de vehículos citados en el artículo anterior, deben presentar ante el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) los siguientes documentos:

- Copia certificada del Convenio de Donación, legalizado por el Cónsul del Ecuador en el país de origen.
- Copia certificada de los estatutos de la entidad beneficiada, aprobados por el Ministerio del ramo respectivo.

Artículo 6.- Se permite la importación de otros vehículos automotores terrestres usados, siempre que se demuestre que sus características o condiciones impidan la normal circulación de estos en la vía pública y dentro de las carreteras del país.

Artículo 7.- La nacionalización de vehículos usados por funcionarios que gocen de inmunidad diplomática está permitida, siempre que se acredite en el país sede desde donde retorna el funcionario.

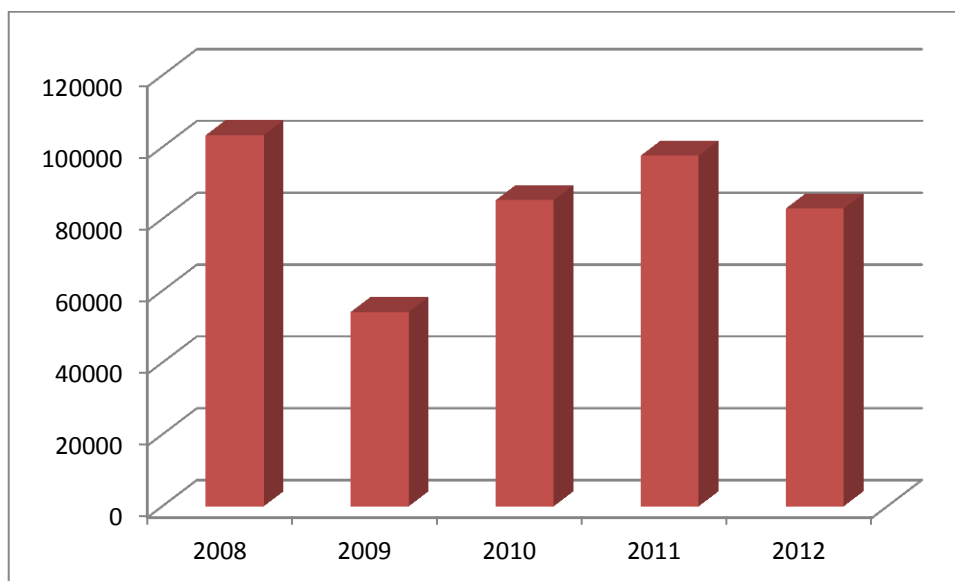
Unidades importadas durante el periodo de estudio.

Cuadro No. 5
Automóviles importados
2008 – 2012

Años	Unidades
2008	103.367
2009	54.135
2010	85.265
2011	97.661
2012	82.929

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) (2012). "Vehículos importados". Quito – Ecuador.
Elaborado por: Juan Carrillo.

Gráfico No. 4
Automóviles importados
(2008 – 2012)



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) (2012).
"Vehículos importados". Quito – Ecuador.
Elaborado por: Juan Carrillo.

Las unidades importadas en el año 2008 totalizaron 103.367, cifra que como es evidente no es nada insignificante para la economía ecuatoriana. Para el año siguiente, 2009, la importación de vehículos fue de 54.135

unidades; es decir, hubo una disminución de 49.232 de vehículos importados lo que representa una reducción porcentual de 47,63 % en comparación con el año 2008, suscitada por el encarecimiento de productos a nivel mundial a causa de la crisis mundial originada en Estados Unidos.

Para el año 2010, al Ecuador ingresaron 85.265 unidades, lo cual significa que este periodo fue mejor para el país en concepto de importaciones de vehículos en comparación con el total del 2009, ya que existió un incremento en términos absolutos de 31.130 unidades, cifra que; a su vez, equivalió a un aumento de 57,50 %. Estas cifras alentaban que el país se recuperaba de a poco de la crisis mundial.

En el 2011, se registra la mayor cantidad de vehículos importados durante el periodo 2008 – 2012. Para este año, fue un total de 97.661 vehículos importados, cantidad que se encuentra por encima de la cantidad total del 2010, debido a que estas se incrementaron en 12.396 unidades y; que, representó un incremento porcentual de 14,54 puntos.

Para el año 2012, las unidades importadas fueron 82.929, lo que significó que existió un decremento de 14.732 vehículos con respecto al 2011, en que hubo una reducción de 15,08%. No obstante, se debe aclarar que esta disminución se originó gracias a las restricciones implementadas a la importación de vehículos en este año y; además, por el incremento de la tasa de cobro del Impuesto a la Salida de Divisas (ISD) en el 2011, la que pasó de 2 % a 5 %.

1.7. Ventas de vehículos.

El hecho de que una persona se compre o adquiera un carro es considerado de lujo para algunos, principalmente para los que gobiernan este país, ya que se cree que el que tiene la posibilidad de comprarlo, es

una persona con un gran poder adquisitivo o de nivel socio económico (NSE) medio, medio alto y alto; no es menos cierto que si no fuera por estas adquisiciones, el sector automotriz no se dinamizaría y mucho menos se desarrollaría.

Todas las medidas implementadas por el Gobierno, son para incentivar la producción nacional y a su vez, reducir la brecha de la desigualdad, para que todos tengan una vida digna del Buen Vivir que se promulga. Pero la realidad es otra, porque si bien incentiva la producción nacional y en consecuencia, se realiza por medio de la generación de empleo, todas aquellas personas que acceden a laborar; en su mayoría, ganan el Sueldo Básico Unificado (SBU) (US\$ 318), el que no es digno para solventar el costo de la canasta básica que se encuentra en US\$ 575,87 según lo determinó el Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC).

Esto refleja que a pesar de que el Gobierno indica que el país está progresando, porque el desempleo se reduce, no menciona que la mayoría gana el SBU, al menos en la industria automotriz; no obstante, las empresas automotrices han sabido subsistir pese a todas las externalidades que plantea el Estado ecuatoriano, no solo generando y pagando impuestos, sino incrementando sus ventas o al menos manteniéndolas.

CuadroNo. 6
Venta de vehículos en Ecuador
2008 – 2012

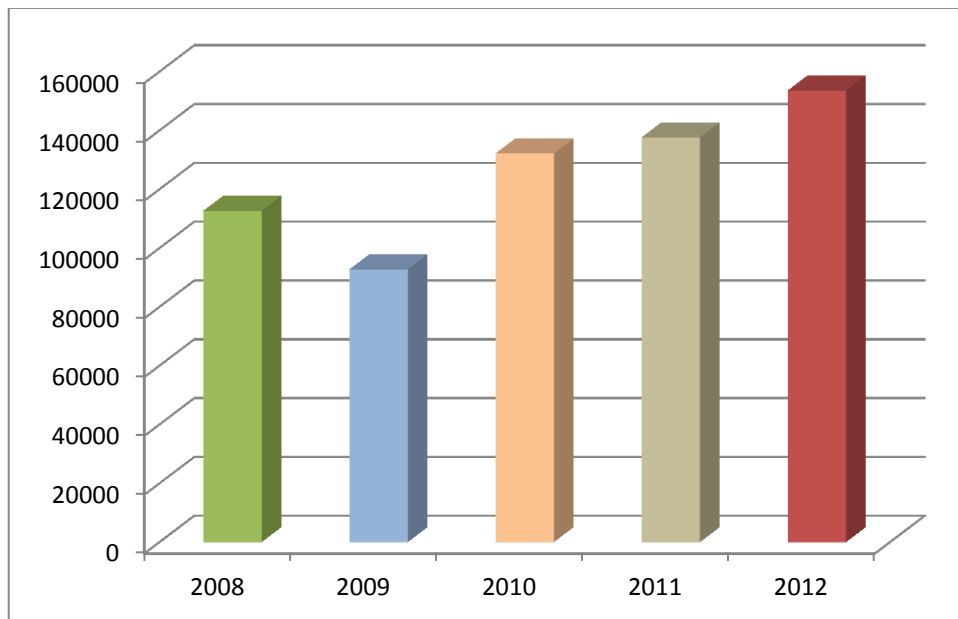
Años	Unidades
2008	112.684
2009	92.764
2010	132.172
2011	137.651
2012	153.597

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) (2012). "Ventas de vehículos". Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

Las ventas de vehículos para el año 2008 fueron de 112.684 unidades, la cual es la cuarta cifra más elevada de todo el periodo de estudio y que se vio mermada en cierto modo por la crisis mundial a finales del periodo.

GráficoNo. 5
Venta de vehículos en Ecuador
2008 – 2012



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) (2012). "Ventas de vehículos". Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

Para el año 2009, la venta de vehículos en el territorio nacional fue de 92.764 unidades, cifra que es inferior a la del año precedente con 19.920 unidades, esto sin lugar a dudas se ocasionó por la crisis financiera mundial de los préstamos subprime en América del Norte y; por consiguiente, los consumidores vieron mermados sus ingresos. Esta cifra representa una reducción porcentual de 17, 68 puntos con respecto al periodo anterior.

En el 2010, la industria automotriz ecuatoriana vendió 132.172 vehículos. Esta cantidad refleja un aumento de 39.408 unidades en comparación con la del año 2009 y; en consecuencia, un aumento porcentual de 42,48 %,

lo cual indica que el sector comenzaba a superar los efectos de la crisis parcialmente. En el año 2011, los autos vendidos fueron 137.651 unidades, lo cual sustenta aún más que la industria comenzaba a superar los efectos de la crisis de manera paulatina, debido a que el total de autos vendidos se incrementó en 5.479 en comparación con los del año 2010 y; a su vez, el incremento porcentual fue de 4,15 puntos.

Al año 2012, se vendieron en el Ecuador 153.597 vehículos, cifra que equivale a un incremento de 15.946 unidades si se lo compara con el año 2011 y; en términos porcentuales fue de 11,58 puntos. Durante el periodo 2008 – 2012, se vendieron un total de 628.868 autos, lo cual permite evidenciar que a pesar de la crisis, las distintas reformas fiscales y el alto índice de desempleo, siempre habrá consumidores dispuestos a demandar al menos uno, ya sea para uso personal o empresarial.

CAPÍTULO II
MARCO LEGAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ, 2010 – 2012

CAPÍTULO II

MARCO LEGAL DEL SECTOR AUTOMOTRIZ, 2010 – 2012

2.1. Ley de Fomento Industrial y el Sector Automotriz.

Esta ley, radica en el interés del Estado en incentivar y promover la producción nacional, mediante la participación activa y proactiva de las industrias, como por ejemplo; la agropecuaria, pesquera y automotriz, entre otras, orientadas siempre al crecimiento y desarrollo del Estado ecuatoriano. Esto a su vez, ayuda al Gobierno a cumplir con sus objetivos planteados, gracias a la generación de fuentes de empleo que se originan en estas industrias, como por ejemplo eliminar o al menos reducir la miseria y erradicar la pobreza, entre otros.

Toda empresa industrial existente o aquellas que se formen dentro del territorio nacional se encuentran en capacidad de acogerse a la presente ley, siempre y cuando, sus fines sean de beneficio para el desarrollo del Ecuador. Además, cabe señalar que la presente aplica solo a aquellas actividades industriales de transformación.

Para la implementación de esta ley es necesaria la conformación de un Comité Interministerial de Fomento Industrial, el que debe estar integrado de la siguiente manera:

- Ministro de Comercio Exterior, Industrialización, Pesca y Competitividad o Subsecretario, quien lo preside.
- Ministro de Economía y Finanzas o Subsecretario.

- Tres asesores que no tienen voto, los que actúan como representantes de los siguientes sectores:

- Agropecuario.
- Industrial.
- Comercial.

Esta ley clasifica a las empresas industriales en tres categorías:

- Especial.
- A.
- B.

En la categoría –Especial– se clasifican a aquellas empresas que cumplen con una de las siguientes características:

- Que se dediquen a la elaboración de nuevos proyectos categorizados como de alta prioridad para el crecimiento económico del Estado ecuatoriano.
- Que destinen esfuerzos al desarrollo de actividades industriales cuya implementación sea de carácter urgente, para los intereses del país.
- Que se ubiquen en áreas o zonas del país cuyo desarrollo se quiera promover aceleradamente y; a su vez, elaboren las actividades industriales establecidas para cada región.
- Que se sitúen dentro de los plazos, bajo las condiciones tecnológicas y con un tamaño que le permita usar las ventajas que determinan para el país las herramientas de integración regional o subregional, o las oportunidades que presente el mercado mundial.

El Gobierno formula anualmente la lista de los proyectos industriales que a criterio de la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES), pueden ser considerados como de categoría especial.

En la categoría –A– pueden ser clasificadas aquellas empresas industriales que cumplan con las siguientes características:

- Las existentes o nuevas, incluso aquellas que se dediquen a las de armadura y montaje y que; además, logren exportar al menos la mitad de lo que producen.
- Las existentes o nuevas que produzcan materia prima, productos semielaborados, maquinarias, herramientas, aparatos científicos, repuestos y vehículos, para ser empleados en los procesos productivos de las actividades forestal, industrial, agropecuaria, pesquera o minera.
- Las nuevas o existentes que reemplacen o vayan a reemplazar bienes que son traídos desde el exterior al Ecuador y que demanden de considerables inversiones, así como también que realicen procesos de transformación avanzados.
- Aquellas que, a criterio de la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES), se hagan acreedoras de ser consideradas dentro de esta categoría.
- Las empresas industriales, a que se refieren los puntos previamente citados, constarán en la lista de actividades industriales que señalará anualmente el Gobierno, previa recomendación de la Secretaría Nacional de Planificación y Desarrollo (SENPLADES).

Dentro de la categoría –B– las empresas industriales nuevas o existentes que, demuestren su beneficio para el crecimiento económico del Ecuador

y; al mismo tiempo, brinden ventajas para su instalación y funcionamiento¹⁰.

2.2. Ley de Fomento a la Industria Automotriz.

La ley hace referencia a que el Gobierno Nacional, los entes de derecho privado y público con objetivos sociales y públicos, así como también todas las demás que gocen de algún beneficio provincial, municipal, estatal, o que tengan un rol de fondos públicos, deben abastecerse obligatoriamente con productos de la industria nacional¹¹.

Adicionalmente, esta ley establece como objetivos fundamentales de la industria automotriz, lo siguiente¹²:

- El cumplimiento de las responsabilidades asumidas por el país, en lo concerniente de la programación automotriz del Grupo Andino.
- La difusión del crecimiento ordenado y armónico del sector automotor mediante el establecimiento de nuevas empresas industriales y el mejoramiento de las ya existentes cuya labor sea la fabricación de vehículos y componentes.
- Aportar a la satisfacción de las necesidades de transporte terrestre conforme a las condiciones económicas, climáticas y topográficas del Ecuador y de la subregión.
- Infundir el progreso de las industrias básicas de fundición y forja así como las tecnologías fundamentales de estampado, tratamiento térmico, maquinado, extrusión y otras.

¹⁰ Sistema Integrado de Legislación Ecuatoriana (SILEC) (2006). "Ley de Fomento Industrial, Codificación". Quito – Ecuador.

¹¹ Correa, Rafael (2011). Presidente Constitucional de la República del Ecuador. "Decreto No. 668". Quito – Ecuador.

¹² Universidad Tecnológica Equinoccial (2010). Comunidad Andina de Naciones (CAN). Convenio de Complementación del Sector Automotriz. Quito – Ecuador.

- Medir la industria de vehículos y componentes para lograr una máxima eficiencia productiva, tendiendo a limitar la cantidad de modelos de vehículos que se elaboren en el Estado ecuatoriano.
- Incentivar la exportación y el reemplazo de productos automotores.
- Captar, adaptar y desarrollar la tecnología automotriz, para incrementar el nivel tecnológico de la industria nacional.
- Propender a una máxima ocupación del talento humano en el sector automotor.
- Proteger los beneficios y derechos de los usuarios en lo que respecta a la calidad, precios y abastecimiento de productos automotores.
- Contribuir a la multipolarización industrial del país de acuerdo con la política fijada por el Estado.

Adicionalmente, toda empresa industrial relacionada con el parque automotriz, clasificada o no en esta Ley, que haya iniciado sus funciones debe registrarse en el Ministerio de Industrias, Comercio e Integración, el mismo que procede a otorgar el certificado correspondiente.

La Subsecretaría de Industrias, reglamenta todo lo concerniente con el Registro Industrial Automotor, teniendo como referencia que el objetivo es mantener un sistema de información básica, actualizada y real de todo el sector industrial automotriz.

Motivo por el cual, se aprueba y se expide mediante resolución, un formulario solicitando la información pertinente a las empresas de dicho sector, cuya presentación está a cargo del representante legal de la empresa, quien debe llenarlo y suscribirlo para obtener la concesión del certificado. Cabe señalar que la presentación de falsa información es penada de acuerdo a los preceptos respectivos de la presente ley.

2.3. Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado.

Esta ley fue presentada por el Presidente de la República del Ecuador, economista Rafael Vicente Correa Delgado, a la Asamblea Nacional con carácter de urgente en materia económica el día 24 de octubre del 2011; y fue aprobada y entró en vigencia el 24 de noviembre del 2011, con Registro Oficial 583.

En esta ley se incorpora a la Ley de Régimen Tributario Interno los impuestos ambientales, en caso específico, el impuesto ambiental a la contaminación vehicular, bajo el sustento o argumento de que la sociedad debe avanzar hacia un sistema de producción eficiente que garantice no solo el crecimiento y desarrollo de las empresas, sino también la calidad de vida de todos los ciudadanos.

Además, esta ley afirma que la contaminación ambiental no debe ser una preocupación solamente de los ambientalistas, debido a que sus consecuencias afectan de manera directa a toda la población en general en lo que a salud se refiere y a su vez, a las finanzas de esta, así como también al Presupuesto General del Estado (PGE) mediante el gasto público realizado en el sector salud.

Con todo esto, se pretende que todos los ecuatorianos hagan conciencia de la importancia que representa la preservación del medio ambiente para el país, por ello es importante que en trabajo conjunto tanto empresas como personas reduzcan los niveles de contaminación, las primeras aplicando procesos que garanticen un adecuado y correcto control ambiental, y las segundas reduciendo el consumo de productos contaminantes.

El impuesto a la contaminación vehicular (IACV), grava a los vehículos motorizados de transporte terrestre que contaminen el ambiente, su hecho generador es la contaminación ambiental producida por los vehículos previamente mencionados.

El sujeto activo de este impuesto es el Estado ecuatoriano, cobrado mediante la eficiente gestión del erario nacional, Servicio de Rentas Internas (SRI). Por otra parte, el sujeto pasivo de este impuesto son todas las personas naturales, sucesiones indivisas y las sociedades, nacionales y extranjeras, que sean dueñas de vehículos motorizados de transporte terrestre.

Así como se cobra el IACV, también existen exenciones con respecto al pago¹³.

Exenciones.

- Los vehículos que pertenezcan a las entidades del sector público, según la definición del artículo 225 de la Constitución de la República del Ecuador.
- Los vehículos usados para el transporte público de pasajeros que tengan el permiso para su funcionamiento concedido según lo establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito, y Seguridad Vial.
- Los vehículos de transporte escolar y taxis con el permiso de funcionamiento concedido, según lo establece la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito, y Seguridad Vial.
- Los vehículos de transporte terrestre usados por el contribuyente para actividades productivas.

¹³ Asamblea Nacional (2011). “Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado”. 24 de noviembre. Quito – Ecuador.

- Las ambulancias y hospitales rodantes.
- Los vehículos considerados como clásicos.
- Los vehículos eléctricos.
- Los vehículos destinados para el uso y traslado de personas con discapacidad.

2.4. Ley de Régimen Tributario Interno y el Sector Automotriz.

Esta ley nace con el objetivo de fortalecer el sistema de imposición interna, debido a que los ingresos del Estado ecuatoriano mantenían una gran dependencia de los recursos petroleros del país. Por ello es necesario definir en el Ecuador un sistema de establecimiento de utilidades de tipo real para que se corrijan aquellas distorsiones que se producen, como por ejemplo la evasión fiscal.

Además, afirma que el sistema impositivo debe coadyuvar en el propósito de alcanzar una eficiente distribución de recursos que asegura la equidad del sistema y que; a su vez, se alcance el máximo resultado de neutralidad económica a través de la eliminación de distorsiones en la selección de consumidores.

Se debe racionalizar y limitar la proliferación de incentivos y exenciones que generan distorsiones en la progresividad de las tarifas, para que de esta manera se conlleve al establecimiento de un impuesto progresivo único, en base a la capacidad real de pago de los contribuyentes, asegurando así que quienes perciban menores ingresos estén sometidos a una menor carga fiscal y; en contraste, quienes perciban mayores ingresos deban cancelar una mayor carga tributaria.

Por otra parte, también establece que es necesario mejorar la administración tributaria; razón por la cual, es imprescindible simplificar los mecanismos de control, reducir los respectivos costos administrativos

y, finalmente, obtener mejores resultados a base de eficiencia recaudatoria¹⁴.

En lo referente a vehículos esta ley afirma en su artículo 55, numeral 14, que las transferencias e importaciones con tarifa cero aplican a los vehículos híbridos cuyo precio de venta al público sea de hasta US\$ 35.000

De igual manera, en el artículo 74, asegura que el IVA pagado por discapacitados previamente calificados por el organismo respectivo, en lo concerniente a la adquisición de vehículos ortopédicos, tienen el derecho a que este impuesto les sea devuelto sin intereses, en un lapso no mayor a 90 días.

Adicionalmente, la presente ley establece una tarifa de cobro del impuesto a los consumos especiales (ICE), dependiendo de las características del carro. Así por ejemplo, los vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga cuyo precio de venta al público sea de hasta US\$ 20.000 se les aplica la tarifa de 5%. Las camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate cuyo PVP sea de hasta US\$ 30.000 se acogen a la tarifa del 5%. Así también, los vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones, y vehículos de rescate, que tengan un PVP superior a US\$ 20.000 y menor o igual a US\$ 30.000, se les impone una tarifa del 10%.

El cuadro No. 7 presenta las tarifas del ICE sobre vehículos motorizados, dependiendo del precio de venta al público.

¹⁴ H. Congreso Nacional (2004). "Ley de Régimen Tributario Interno". Publicada en el R.O. Suplemento 463 del 17 de noviembre. Quito – Ecuador.

Cuadro No. 7
Tarifas de cobro a vehículos motorizados
(Dólares y porcentaje)

PVP	Tarifa
US\$ 30.000 - US\$ 40.000	15%
US\$ 40.000 - US\$ 50.000	20%
US\$ 50.000 - US\$ 60.000	25%
US\$ 60.000 - US\$ 70.000	30%
Mayor a US\$ 70.000	35%

Fuente: Ley de Régimen Tributario Interno (2004). H. Congreso Nacional.
 Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

2.5. Régimen de importación y el sector automotriz.

Las distintas reformas tributarias aplicadas en el sector financiero y a su vez, la extensión de los cupos a la importación de vehículos, durante el año 2013, dejan en una gran incógnita al sector automotriz.

Precisamente, en ese último punto, entra en juego o toma cartas en el asunto el Comité de Comercio Exterior (COMEX), el que estableció la tabla de cupos, por marca, para los importadores ecuatorianos en el año 2013. Cabe mencionar que esta medida tiene vigencia hasta este año¹⁵.

Según Clemente Ponce, quien es el director Ejecutivo de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), el impacto es superior al del año 2012, debido a que para esta ocasión el Ministerio de Industrias no les extendió las licencias que, en el año inmediato anterior, que les permitió ingresar más unidades al territorio nacional. Por esta razón, considera que se importaron 20.000 vehículos menos y en consecuencia, se logrará vender 110 mil vehículos.

¹⁵ Diario El Comercio (2013). Sección Negocios. “El sector automotor tendrá un año de difícil pronóstico”. 12 de enero. Quito – Ecuador.

Sin embargo, el sector automotriz no solo se ve afectado por los regímenes a las importaciones, sino también de manera indirecta por las regulaciones tributarias a la banca, lo cual produce que se contraigan los créditos otorgados a los consumidores interesados en adquirir su propio vehículo.

Para sustentar lo expuesto en el párrafo anterior, cabe citar lo manifestado por un asesor comercial, quien explica que las instituciones financieras, bancos, tiendan a ser más rígidos en el análisis del crédito para compras de vehículos, lo cual puede reducir la demanda¹⁶.

Esta restricción en los créditos, sin duda alguna, genera un efecto dominó, ya que si los bancos comienzan a ajustar sus restricciones, es lógico que no otorgarán el dinero con mucha facilidad y; por consiguiente, las casas automotrices sufren una desaceleración en la entrega del vehículo al consumidor final.

Para sustentar lo expresado en el párrafo anterior, es oportuno detallar lo manifestado por una vendedora de vehículos, quien afirma que el año 2013 resulta un periodo indescifrable, a causa de todas las nuevas regulaciones implementadas por el Gobierno nacional¹⁷.

Ahora bien, es importante detallar los regímenes de importación vigentes en el Estado ecuatoriano¹⁸.

Régimen común: hace referencia a las importaciones que se hacen para su consumo y uso contiguo, una vez cumplidas las formalidades.

¹⁶ Espín, Francisco (2013). Diario El Comercio. "Rigidez de la banca para otorgar un crédito". Quito – Ecuador.

¹⁷ Rivas, Ximena (2013). "El 2013 es un año indescifrable". Quito – Ecuador.

¹⁸ Barzallo, Diego; Marín, Sandra (2012). Universidad de Cuenca. "Estudio de los aspectos tributarios e importaciones en el sector automotriz por el periodo 2012". Cuenca – Ecuador.

- Importación a consumo.

La mercadería es nacionalizada y puesta a libre disposición para uso definitivo una vez cancelados los tributos de comercio exterior y arancelario.

Régimen Particular o de Excepción: son aquellas importaciones que por sus actividades aduaneras particulares deben ser sometidas a regulaciones especiales.

- Tráfico postal internacional.

Importación o exportación de paquetes transportados a través de cualquier tipo de correo, ya sea público o privado.

- Tráfico fronterizo.

Permite el intercambio de mercancías para el uso o consumo doméstico entre poblaciones fronterizas. Y están libres de pago de impuestos aduaneros.

- Zona de libre comercio.

Viabiliza el intercambio de mercaderías libres de impuestos aduaneros entre países de una zona o territorio delimitado.

Regímenes especiales: son modos de importación que, según sea el caso, se caracterizan por ser suspensivos, liberatorios o devolutivos de tributos aduaneros.

- Tránsito aduanero.

Es el régimen a través del cual las mercancías son transportadas entre jurisdicciones aduaneras, entrada al país y destino final, bajo responsabilidad y control de la Aduana del Ecuador. Su plazo máximo no es mayor a 3 días. Es importante mencionar que cuando se transporta

mercancía hacia las ciudades de Quito, Latacunga y Cuenca, se emplea una guía de movilización interna; y, para movilizar hacia las demás ciudades se debe presentar una Declaración Aduanera Única (DAU) y; por consiguiente, hacer los trámites en el distrito de partida (llegada).

- Importación temporal con reexportación en el mismo Estado. En este caso se suspende temporalmente el pago de impuestos a la importación de mercaderías con un objetivo específico, para, posteriormente, ser reexportadas sin que hayan sufrido ninguna alteración. Además, pueden permanecer en el país hasta por un lapso de 180 días hábiles.
- Importación temporal para perfeccionamiento activo. Es el régimen que suspende el pago de impuestos y permite recibir mercadería extranjera en el territorio aduanero, para ser reexportadas. Estas pueden permanecer dentro del territorio nacional un lapso de hasta 90 días hábiles, siendo reexportadas en un periodo posterior al de su proceso de transformación, elaboración o reparación.
- Devolución condicionada de tributos (Drawback). Este tipo de régimen permite a las empresas exportadoras que puedan tener derecho a la devolución de los impuestos de importación cancelados sobre los insumos o materias primas que formen parte del bien a salir del territorio ecuatoriano.

El Drawback, es un mecanismo aduanero a través del cual se retribuyen de manera parcial o total los montos abonados por concepto de tributos que previamente hayan gravado a la importación para consumo, siempre

que estos bienes sean exportados para consumo; además, se puede aplicar a los siguientes tipos de mercaderías:

- a) Las sometidas a un proceso de transformación.
 - b) Insumos que hacen parte del producto final.
 - c) Los envases o acondicionamientos.
- Depósitos aduaneros.
Es el régimen suspensivo del pago de impuestos por el cual las mercaderías se quedan almacenadas, por un determinado periodo, dentro del depósito aduanero autorizado y bajo la supervisión de la Administración Aduanera. El plazo de permanencia de las mercaderías es de 6 meses. Los depósitos aduaneros se clasifican o subdividen en:
 - Depósitos aduaneros comerciales.
Las mercaderías provenientes del extranjero se guardan sin ningún tipo de alteración o modificación. Por otra parte, se debe tener presente que el depósito comercial es público, cuando son propiedad de terceros y privado cuando son propiedad del concesionario del depósito.
 - Depósitos aduaneros industriales.
Hace referencia que las mercaderías que ingresan al territorio ecuatoriano, que son de propiedad del concesionario, se guardan para su transformación. En otras palabras, cambian su forma y/o naturaleza llegando a ser un bien diferente al ingresado al Estado ecuatoriano.

- Almacenes libres y especiales.
Es el régimen liberatorio de tributos destinado al aprovisionamiento, reparación y mantenimiento de naves, aeronaves y vehículos (de transporte terrestre) internacionales. Pueden permanecer hasta 1 año dentro del territorio nacional. Por otra parte, también se encuentra el – Duty Free– el cual es el régimen exonerador de tributos que facilita, en puertos y aeropuertos internacionales, el almacenamiento y venta de mercaderías extranjeras y nacionales a pasajeros que dejan el territorio nacional.
- Exportación temporal para perfeccionamiento activo.
Es el régimen que suprime el pago de impuestos, lo cual permite la salida del territorio aduanero de mercaderías nacionales o nacionalizadas, para ser reimportadas luego de un proceso de transformación, elaboración o reparación. El plazo para la reimportación no es superior a 1 año.
- Exportación temporal con reimportación en el mismo Estado.
Suprime el pago de impuestos y; a su vez, permite la salida de territorio aduanero de mercaderías nacionales o nacionalizadas a ser empleadas fuera del territorio nacional, durante cierto periodo, con un fin determinado y ser reimportadas sin alteraciones, exceptuando la depreciación normal por el uso. El plazo fuera del territorio ecuatoriano no es superior a 1 año.
- Reposición con franquicia arancelaria.
Es un régimen que permite importar mercaderías parecidas sin el pago respectivo de impuestos, para de esta manera compensar a aquellas mercaderías importadas previamente y que regresaron al exterior luego de ser sometidas a un

proceso de transformación dentro del Ecuador, o que pudieron ser usadas para producir, envasar o acondicionar mercancías exportadas. La importación se efectúa dentro del plazo de 6 meses, contados a partir de la fecha de aceptación de la declaración aduanera.

- Zona Especial de Desarrollo Económico (ZEDE).
Régimen que libera de impuestos a mercancías que entran a espacios autorizados en el Ecuador, basados en el principio de extraterritorialidad:
 - a) Comerciales: las mercaderías admitidas permanecen sin transformación, en espera de su destino posterior.
 - b) Industriales: las mercancías admitidas deben someterse a procesos autorizados de transformación y perfeccionamiento en espera de su destino posterior.

- Régimen de maquila.
Suspende de manera parcial el pago de impuestos y; por consiguiente, permite el ingreso de mercaderías por un tiempo determinado, para que luego de un proceso de modificación estas sean reexportadas.

- Régimen de ferias internacionales.
Este régimen es suspensivo de tributos y permite el ingreso de mercaderías (no consideradas en cantidades comerciales) y que estén destinadas a exhibición por un periodo determinado para degustación, promoción y decoración en recintos, previo cumplimiento de los requisitos determinados en la Ley Orgánica de Aduanas y su

Reglamento General. El plazo es la duración del evento, más 15 días, luego de haber finalizado el mismo.

2.6. Impuestos, subsidios, aranceles, barreras de entradas y el sector automotriz.

Aspectos tributarios que inciden en el sector automotriz, y las administraciones tributarias dedicadas a la gestión de impuestos de carácter nacional que recaudan las dos clases de tributos, aplicadas a las importaciones de vehículos, son:

- El Servicio de Rentas Internas (SRI), ente gubernamental que gestiona los impuestos internos y; por consiguiente, regula la conducta de los sujetos pasivos en todo lo concerniente a:
 - Impuesto a los Consumos Especiales (ICE).
 - Impuesto al Valor Agregado (IVA).
 - Impuesto a la Salida de Divisas (ISD).

- El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) es el ente estatal encargado de gestionar los impuestos externos; es decir, tiene a su cargo los tributos del comercio exterior originado por importaciones y exportaciones, denominados:
 - Aranceles de aduana.
 - Aranceles de importación.
 - Tasas portuarias.

2.6.1. Impuesto a los consumos especiales (ICE).

Es un tributo de naturaleza indirecta que grava al consumo, es decir, recae sobre el cliente final. Los bienes o productos sobre los que se grava son suntuarios, como por ejemplo televisión pagada, y los dañinos para la salud como cigarrillos, cervezas y vehículos, entre otros.

En lo que respecta a vehículos, la Ley de Régimen Tributario Interno determina que se grava ICE a los vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga.

En el caso de las importaciones, la liquidación del ICE se efectúa en la declaración de importación y su pago se realiza antes del despacho de productos por parte de la oficina de aduanas correspondiente.

2.6.2. Impuesto al valor agregado (IVA).

Tributo de naturaleza indirecta, ya que al igual que el ICE, grava al consumo y es cancelado o pagado por el consumidor final. La tarifa es del 12% con excepción de ciertos bienes gravados con tarifa 0%. La base imponible del IVA, en las importaciones es el resultado de sumar al valor CIF los impuestos, aranceles, tasas, derechos, recargos y otros gastos que se encuentren en la declaración de importación.

2.6.3. Impuesto a la salida de divisas (ISD)

Este impuesto grava al valor de todas las operaciones y transacciones que se efectúen en el exterior, con o sin intervención de las instituciones del sistema financiero. La tarifa de cobro de este tributo es del 5%. Las transferencias realizadas al exterior de hasta US\$ 1.000 están libres del pago de este impuesto y; por consiguiente, el gravamen solo recae sobre

lo que supere tal valor. En lo que respecta al uso de tarjetas de crédito o de débito que den origen al hecho generador, no se aplica esta exención.

Los importadores del sector automotriz que hagan sus pagos a los proveedores externos, originan también el impuesto a la salida de divisas (ISD), debido a que se produce un pago al exterior, es decir, hay salida de dinero del territorio nacional.

En los regímenes especiales aduaneros, el impuesto se produce al momento de cambio a régimen de consumo, con excepción del depósito comercial y del de almacenes libres en que se causa al momento de la declaración a régimen especial.

Con ello, el Estado ecuatoriano ha conseguido preservar la liquidez de la economía ecuatoriana y a su vez, incrementar el nivel de ingresos mediante la recaudación fiscal efectuada por el erario nacional.

2.6.4. Aranceles

Las importaciones se encuentran estrechamente ligadas al pago de derechos arancelarios AD-VALOREM. Teniendo como base imponible el CIF (Costo, Seguro y Flete).

Conforme al Programa de Renovación del Parque Automotor, se determinó en forma temporal un arancel de 0% para importaciones anual de carros terminados, chasis y carrocerías para transporte público cuyas partidas arancelarias son:

- 8701.20.0: tractores de carretera para semirremolque.
- 8704.22.00: de peso total con carga máxima superior a 5 t, pero inferior o igual a 20 t.
- 8704.23.00: de peso total con carga máxima superior a 20 t.

- 8706.00.00: chasis de carros de las partidas 8701 a 8705, equipado con su motor.
- 8707.00.00: carrocerías.
- 87.02: vehículos automóviles para transporte de 10 o más personas, incluido el conductor.
- 8704.21: de peso total con carga máxima inferior o igual a 5 t
- 87.03: carros de turismo y demás automóviles destinados principalmente para transporte de personas, incluido los de tipo familiar y de carrera.
- 8704.21: carros con motor de émbolo, de encendido con diesel de peso total con carga máxima inferior o igual a 5 t.
- 8704.31: carros con motor de émbolo, de encendido por chispa, de peso total con carga máxima menor o igual a 5 t.

El valor CIF, es la base imponible para el cálculo de los impuestos y abarca la suma de los siguientes valores:

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

Adicionalmente, en lo concerniente a subsidios, el Estado ecuatoriano durante muchos años siempre ha ayudado a quienes tienen un vehículo, mediante el subsidio de combustible o gasolina; no obstante, el Presidente Constitucional de la República del Ecuador, señor economista Rafael Vicente Correa Delgado, considera que el Estado gasta opierde mucho dinero, subsidiando gasolina a quienes poseen vehículo.

Esto se origina, debido a que el presidente considera que de no dar ese subsidio, el ahorro que tendría el Gobierno por este concepto le permitiría

realizar mayores obras en distintos sectores del país, entre los prioritarios, durante este Gobierno de Revolución Ciudadana, siempre han sido salud, educación, vivienda e infraestructura vial. Además, otro de los argumentos del presidente, basado en su ideología socialista o también conocida de izquierda, es que los pobres no tienen ni para comer; en consecuencia, mucho menos van a estar en capacidad de adquirir un vehículo, entonces a ellos no les afecta.

Esta medida tomada por el presidente, que al parecer se implementará en el año 2015¹⁹, no toma en cuenta a aquellas personas de nivel socio económico (NSE) medio bajo y medio, quienes si bien tienen ingresos superiores al precio de la canasta básica, que en el 2012 fue de US\$ 595,70; tampoco pueden hacer frente a un precio de galón de gasolina diferente al que han estado acostumbrados a cancelar, mientras el Estado lo ha subsidiado²⁰.

El subsidio de combustibles costó al Estado ecuatoriano US\$ 3.405,66 millones en el año 2012 que indica que la mayor parte (47%) se debe a la comercialización de diesel, cifra que si se la compara con los ingresos obtenidos por concepto de impuestos en el mismo periodo, US\$ 11.239 millones, representaría el 30%. Lo cual sin duda alguna, esto reafirma el deseo del mandatario ecuatoriano de quitar el subsidio a la gasolina.

Cabe señalar, que en caso de retirarse el subsidio al combustible, solo se lo hará a aquellos vehículos de uso particular; es decir, aquellos destinados a la producción y transporte público seguirán recibiendo el subsidio sin problema alguno. Esto claramente es otra barrera de entrada para las empresas del sector automotriz, porque aparte de la inestabilidad política que existe, las distintas reformas tributarias y la alta competencia

¹⁹ Enlace ciudadano No.321. "El subsidio a la gasolina". Quito – Ecuador.

²⁰ Agencia Pública de Noticias del Ecuador y Suramérica (ANDES) (2013). "Ecuador finalizó el 2012 con 4,16% de inflación y una canasta básica de 595,70 dólares". 5 de enero. Quito – Ecuador.

en el mercado, se suma la del retiro del subsidio a la gasolina; especialmente, para los nuevos emprendedores que deseen abrir una nueva empresa automotriz, como por ejemplo un concesionario, o a su vez, otra sucursal en el caso de las ya existentes, porque sin esta ayuda por parte del Estado, las personas pensarán muchas veces si es conveniente comprarse un vehículo o no, lo cual afecta a las ventas del parque automotor y a su vez, al crecimiento de esta industria.

2.7. Restricciones impuestas por el Comité de Comercio Exterior y el sector automotriz.

El Comité de Comercio Exterior (COMEX) tiene la potestad de regular, facilitar o prohibir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercaderías internacionales y nacionalizadas; además, aprueba contingentes de importación o medidas restrictivas a las operaciones de comercio exterior²¹.

Adicionalmente, se decretaron dos resoluciones que afectan al sector automotriz, que hacen referencia a las importaciones que pueden realizar los consignatarios:

- Resolución 66

Fue publicada el 11 de junio de 2012, en la que se determinan las restricciones a las importaciones de vehículos, se establecen cuotas en dólares y en unidades en las cuales los concesionarios pueden importar, esta restricción tiene una duración hasta el año 2014.

²¹ Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI). “Comercio Exterior”. Art.72 literales e, i, p. año 2010, Quito – Ecuador.

- Resolución 65

Esta resolución, publicada el 11 de junio del 2012, establece una restricción cuantitativa para la importación de las mercaderías consideradas como Car Completely Knock Down (CKD) por sus siglas en inglés, o en español vehículo totalmente desarmado para ensamble; es decir, para la importación de partes y accesorios de automóviles para ser ensamblados en el Estado ecuatoriano.

2.8. Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI) y el sector automotriz.

El código, en lo que respecta a los tipos de Zonas Especiales de Desarrollo Económico (ZEDE), especifica lo siguiente:

- Para desarrollar servicios logísticos, tales como: almacenamiento de carga con fines de consolidación y desconsolidación, empaque, reempaque, coordinación de operaciones de distribución nacional o internacional de mercaderías; así como también el mantenimiento o reparación de naves, aeronaves y vehículos de transporte terrestre de mercaderías²².
- El código establece que están exentas del pago de impuestos, las importaciones a consumo de las siguientes mercaderías²³:
- Vehículos para usos especiales, como ambulancias, vehículos clínicos o radiológicos, carros de bomberos y siempre que su función coincida con la actividad de la institución beneficiaria.
- Los aparatos médicos, ayudas técnicas, herramientas especiales y aquellos que sean de uso exclusivo de personas

²² Asamblea Nacional (2010). “Zonas Especiales de Desarrollo Económico (ZEDE)”. Art. 36. Literal C. R.O. 351. 29 de diciembre. Quito – Ecuador.

²³ Asamblea Nacional (2010). “Exenciones”. Capítulo 3. Art. 125. Literales E,I. R.O. 351. 29 de diciembre. Quito – Ecuador.

minusválidas, siempre y cuando se encuentren dentro de los límites previstos en la Ley sobre discapacidades.

- Adicionalmente, el COPCI establece que debe ser sancionado con prisión de 2 a 5 años el contrabando que se realice bajo el acto de ocultamiento por cualquier mecanismo de mercaderías extranjeras en aeronaves, naves y vehículos de transporte, sin que hayan sido sometidas al control de autoridades aduaneras²⁴.
- Para las comercializadoras y distribuidoras de gasolina en el sector automotriz, el coeficiente correspondiente al total de ingresos gravables a efecto de impuesto a la renta es reemplazado por el 0,4% del total del margen de comercialización correspondiente.
Restricciones al sector automotriz²⁵.

2.9. Restricciones al sector automotriz.

A parte de las restricciones que se han puntualizado, se puede mencionar otra, que sin duda alguna también incidirá de manera negativa en el sector automotor ecuatoriano, y que el Estado, se beneficiará con esta nueva medida que implementará, en ese caso los vehículos de alto cilindraje saldrán de circulación. El Gobierno pretende reducir el consumo de combustible y por consiguiente, minimizar el impacto ambiental. Es decir, no basta con los impuestos verdes para alcanzar aquel objetivo, sino que ahora también deben salir vehículos de circulación.

El Gobierno Nacional, mediante el Ministro de Finanzas, Fausto Herrera, restringirá la circulación de vehículos cuyos motores tengan desde 6.000

²⁴ Asamblea Nacional (2010). "Contrabando". Capítulo 2. Art. 177. Literal F. R.O. 351. 29 de diciembre. Quito – Ecuador.

²⁵ Asamblea Nacional (2010). "Disposiciones reformativas". Art. 41. Literal J. R.O. 351. 29 de diciembre. Quito – Ecuador.

cc en adelante, con el objetivo de disminuir el subsidio a combustibles que al 2012 representó un gasto para el Estado de US\$ 3.405 millones.

Adicionalmente, otro de los objetivos del Gobierno, a través de esta nueva imposición, es la disminución del parque automotor; especialmente, de los carros más antiguos, debido a que consumen más gasolina o diesel y en consecuencia, generan un mayor nivel de contaminación cual atenta contra el medio ambiente.

Según la Asociación de Industrias Automotrices (AEADE), en el Ecuador hay 469.934 autos con más de 20 años en circulación, que equivale al 24,07% del universo del parque automotriz, porque en el país hay 1.952.163 vehículos²⁶.

Esto claramente refleja, que la industria cada vez más se ve afectada, porque las medidas tomadas en lugar de contribuir al desarrollo de esta la merman. Sin embargo, lo positivo de esta medida es el recurso humano, ya que habrá menos contaminación y por ende, existirán menos personas enfermas que acudan a hospitales, los cuales contarán con mejores equipos para la atención de pacientes gracias al ahorro en subsidio al combustible, que tendrá el Gobierno y que, sin duda alguna, destinará mediante el gasto público a distintos sectores prioritarios, entre ellos el de la salud.

2.10. Entes gubernamentales encargados de velar por el cumplimiento de las reformas aplicadas por el Gobierno Nacional del Ecuador.

De todas las reformas aplicadas por el Gobierno, los entes gubernamentales que se encargan de velar por su cumplimiento son

²⁶ Diario Hoy (2013). "Más restricciones para la industria automotriz". 15 de julio. Quito – Ecuador.

todos los ministerios e instituciones del Estado, en untrabajo conjunto. No obstante, solo se mencionarán tres:

- Servicio de Rentas Internas (SRI).
- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE).
- Comité de Comercio Exterior (COMEX).

2.10.1. Servicio de Rentas Internas (SRI).

Es una entidad autónoma que se encarga de cumplir y hacer cumplir la política fiscal; así como también las distintas reformas tributarias que decida el Gobierno. Por ejemplo, con la creación de la Ley de Equidad Tributaria en Ecuador, uno de los objetivos planteados por el Estado era el incremento del nivel de recaudación, para lo cual la gestión del SRI debía ser efectiva y en consecuencia, incrementar el nivel de ingresos para el país por concepto de impuestos, durante los últimos 5 años. (Cuadro no. 8 y gráfico no. 6).

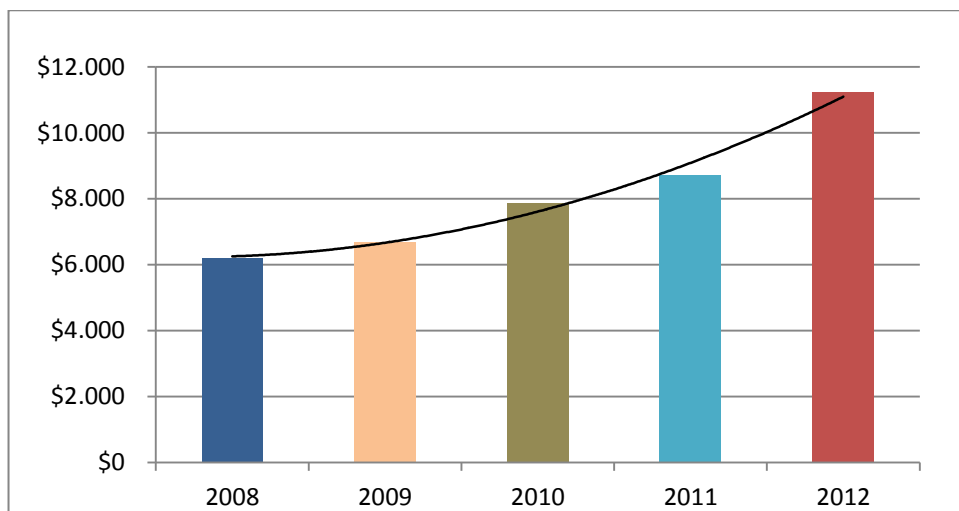
Cuadro No. 8
Recaudación tributaria
2008 – 2012
(Millones de dólares)

Años	Recaudación tributaria
2008	\$ 6.195
2009	\$ 6.693
2010	\$ 7.864
2011	\$ 8.721
2012	\$ 11.239

Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) (2013). Departamento de Planificación y Estadística. "Recaudación tributaria nacional". Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

Gráfico No. 6
Evolución de la recaudación tributaria
2008 – 2012
(Millones de dólares)



Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) (2013). Departamento de Planificación y Estadística. “Recaudación tributaria nacional”. Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

Como se puede evidenciar en el cuadro no. 8 y gráfico no.6, el nivel de recaudación fiscal ha aumentado, lo cual confirma que el trabajo realizado por el Servicio de Rentas Internas, ha sido efectivo. No solo porque se consiguió una mayor recaudación, sino que también la cultura tributaria infundida en todos los contribuyentes ha sido muy receptada. El claro ejemplo está en la evolución de la recaudación, empezando el año 2008 con US\$ 6.195 millones y en el periodo 2009 con US\$ 6.693 millones; es decir, que con respecto al año 2008 hubo un incremento en la recaudación de US\$ 498 millones.

Para el año 2010, la recaudación fiscal fue de US\$ 7.864 millones, lo cual equivale a un aumento en la recaudación de US\$ 1.171 millones con respecto al año anterior, incremento que permite comprobar una vez más que la gestión del SRI estaba siendo efectiva y por consiguiente, cumpliendo con las metas y reformas planteadas por el Gobierno. En el

2011, la recaudación tributaria totalizó una cantidad de US\$ 8.721 millones, la que comparada con la del año 2010, representa un incremento de US\$ 857 millones.

Para el año 2012, el Servicio de Rentas Internas (SRI), alcanzó una cifra récord en recaudación, siendo no solo la más alta del periodo, sino también de la historia en el país. En este año la recaudación obtenida fue de US\$ 11.239 millones, cantidad que es muy superior a la del 2011 por US\$ 2.518 millones.

2.10.2. Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE).

Es un ente gubernamental que se encarga del control y supervisión de las mercancías que ingresan al territorio nacional, las que salen de este. Además, cumple con las disposiciones que establece el Gobierno en el ámbito de exportaciones e importaciones y a su vez, se encarga de la recaudación de impuestos aduaneros.

Recaudación obtenida por parte de esta institución estatal, durante el periodo 2008 – 2012:

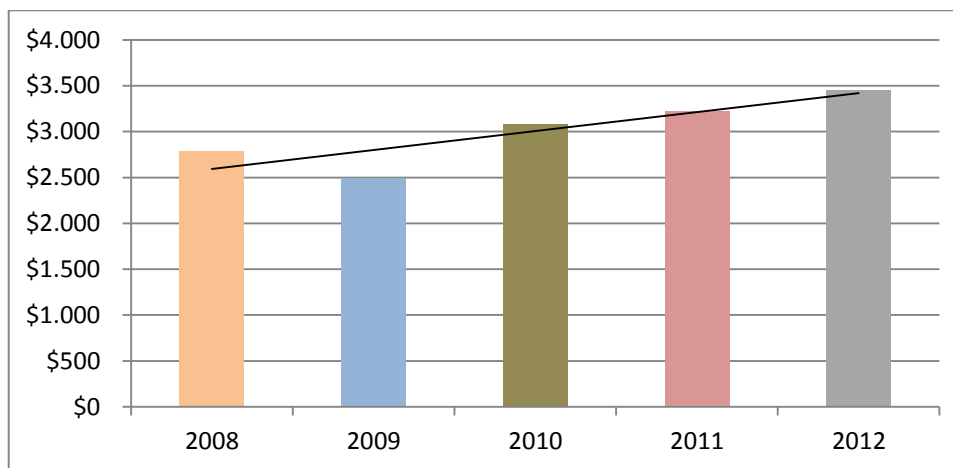
Cuadro No. 9
Recaudación de impuestos aduaneros
2008 – 2012
(Millones de dólares)

Años	Impuestos aduaneros
2008	\$ 2.781
2009	\$ 2.490
2010	\$ 3.081
2011	\$ 3.225
2012	\$ 3.450

Fuente: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) (2013). Departamento de Estadística. "Recaudación tributos aduaneros". Guayaquil – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

Gráfico No. 7
Evolución de la recaudación de impuestos aduaneros
2008 – 2012
(Millones de dólares)



Fuente: Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) (2013). Departamento de Estadística. “Recaudación tributos aduaneros”. Guayaquil – Ecuador.
 Elaborado por: Juan Carrillo.

En el gráfico no. 7, se puede observar que el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE), durante el periodo 2008 – 2012, ha tenido altos montos de recaudación. En el año 2008, la recaudación fue de US\$ 2.781 millones, cifra que sumada a la recaudación del SRI fue de gran ayuda para los planes del Gobierno, debido a que totalizó una cantidad de US\$ 8.976 millones, solo por la gestión realizada de estas administraciones tributarias.

Para el periodo 2009, la recaudación del SENAE decayó en US\$ - 291 millones en comparación con la del año 2008, en que se obtuvo una recaudación de US\$ 2.490 millones. Esto ocurrió debido a la crisis financiera mundial, suscitada en septiembre del 2008 en los Estados Unidos (EE. UU.), ya que como consecuencias las exportaciones y las importaciones se vieron afectadas.

En el año 2010, la recaudación de impuestos aduaneros fue de US\$ 3.081 millones, cifra que comparada con la del periodo 2009, representa

un incremento de US\$ 591 millones. Este incremento refleja que las medidas implementadas por el Gobierno estaban siendo efectivas y a su vez, el trabajo realizado por el SENA E, todo con el afán de preservar la liquidez en la economía ecuatoriana para así reducir los efectos de la crisis mundial.

En el 2011, el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador obtuvo una recaudación de impuestos de US\$ 3.225 millones, lo cual refleja una vez más que el trabajo realizado por esta institución estatal era eficiente, porque la recaudación se incrementó en US\$ 144 millones con respecto a la del año 2010.

En el año 2012, la recaudación lograda por concepto de impuestos aduaneros fue de US\$ 3.450 millones, cifra que comparada con la del año anterior, refleja un aumento de US\$ 225 millones, lo cual ratifica la buena gestión del SENA E.

2.10.3. Comité de Comercio Exterior (COMEX)

Es el organismo gubernamental, que regula la política comercial, mediante las disposiciones y decretos implementados por el Gobierno, con el afán de apoyar a la producción nacional, es decir, que se prefiera primero los productos elaborados de manera local en lugar de los importados, para así incentivar el desarrollo productivo que necesita el Estado ecuatoriano.

2.11. Análisis de la AEADE frente a los aspectos legales ejecutados por el Gobierno ecuatoriano.

La Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador afirma que las restricciones a las importaciones de automóviles, establecidas por el Comité de Comercio Exterior (COMEX) ocasiona una pérdida en ventas

de 28.000 vehículos por una cantidad total de US\$ 242 millones, lo que a su vez, pone en riesgo la estabilidad de varias empresas y también de las 14.000 fuentes de empleo que dependen de este sector.

Adicionalmente, la AEADE señala que esta medida corresponde a la necesidad del Gobierno de quitar el subsidio a la gasolina de carros particulares, pero también asegura que estas restricciones, generaría²⁷:

- El cierre de empresas y la pérdida de empleos.
- La aplicación retroactiva de la medida generaría desconfianza internacional y preocupación de los proveedores, debido a que ya se colocaron y pagaron órdenes de vehículos con anticipación que ya no se pueden nacionalizar.
- Las disposiciones del Gobierno en materia de importaciones de autos son drásticas, debido a que limitan el cupo en dólares y en unidades, cuando antes era solo en dólares que se realizaba esta limitación.
- Afectaría a negocios que dependen directa e indirectamente del sector automotriz.
- Generaría el incremento en el precio de los vehículos, lo cual incidiría negativamente en el desarrollo del parque automotor.

²⁷ Diario El Comercio (2012). Sección Negocios. “El sector automotor del Ecuador prevé que sus ventas caerán en US\$ 242 millones”. 2 de julio. Quito – Ecuador.

CAPÍTULO III
IMPORTACIÓN, PRODUCCIÓN Y VENTAS DE VEHÍCULOS
PERIODO 2010 – 2012

CAPÍTULO III
IMPORTACIÓN, PRODUCCIÓN Y VENTAS DE VEHÍCULOS PERIODO
2010 – 2012

3.1 Importación de vehículos.

La importación de vehículos en el Ecuador tiene una gran incidencia en la dinamización de la economía, debido a que contribuye al desarrollo del país mediante la generación de empleo. Además, las cantidades monetarias que intervienen en el sector automotriz son muy representativas.

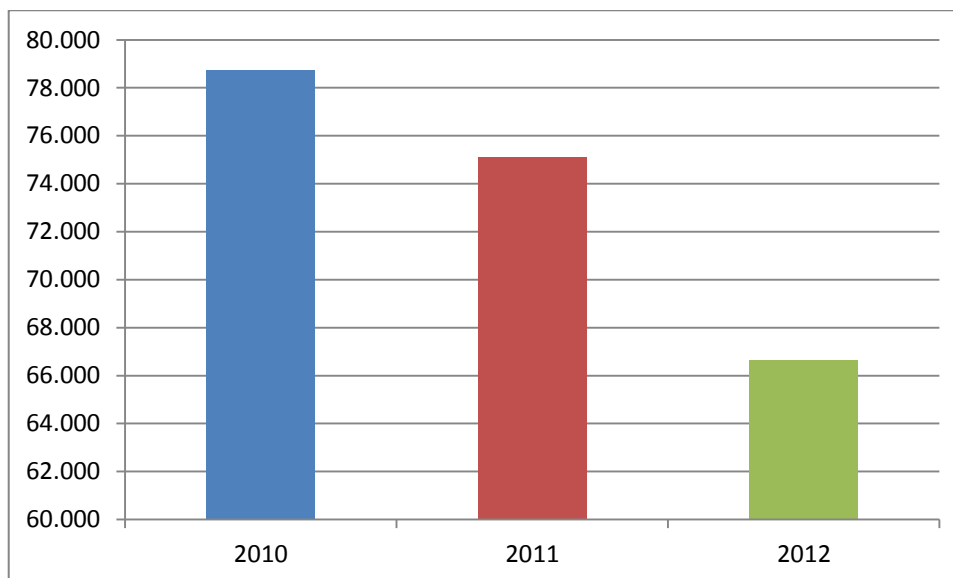
Sin embargo, las importaciones se han visto afectadas, principalmente, por las restricciones implementadas por el Gobierno, razón por la cual, el sector automotriz tuvo que implementar ciertas medidas para mermar el impacto. Se observa el comportamiento de las importaciones, durante el periodo 2010 – 2012 en el cuadro No. 10:

Cuadro No. 10
Importaciones de vehículos
2010 – 2012
(Unidades)

Años	Unidades
2010	78.757
2011	75.101
2012	66.652

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE).
"Anuario 2012". Quito – Ecuador.
Elaborado por: Juan Carrillo.

GráficoNo. 8
Importación de vehículos
2010 – 2012
(Unidades)



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). “Anuario 2012”.
Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

Como se aprecia en el gráfico No. 8, las importaciones de vehículos se han visto disminuidas, dado que la situación política y tributaria en el Estado ecuatoriano no es estable²⁸, así como algunos sectores económicos se han visto afectados, el automotriz no ha sido la excepción.

En el año 2010, el sector automotriz ecuatoriano importó un total de 78.757 unidades, cantidad que sin duda alguna era alentadora para el sector en aquel momento, debido a que se empezaba a recuperar de los efectos de la crisis mundial suscitada en el año 2008 y además, porque fue superior a la del año 2009, donde claramente la crisis mundial incidió en el volumen de importaciones. La diferencia existente con respecto al año 2009, en el volumen de vehículos fue de 38.108 unidades.

²⁸Diario Hoy (2012). “Las bajan en el país”. Quito – Ecuador.

En el periodo 2011, la industria automotriz registró por concepto de importación de vehículos un total de 75.101 unidades, cifra que comparada con la del periodo 2010 es inferior por 3.656 vehículos. Este decremento se debe a las distintas reformas tributarias implementadas, por ejemplo, la del incremento del porcentaje de cobro del impuesto a la salida de divisas (ISD) que en aquel año pasó del 1% al 2%, lo cual generó que todas las importaciones se vean mermadas, entre ellas, las del sector automotor del país.

Para el año 2012, la importación de vehículos en el Ecuador fue de 66.652 unidades, lo cual permite evidenciar que por segundo año consecutivo, el volumen de importación de vehículos descendió, porque comparado con el año 2011, existió una disminución de 8.449 unidades.

Esto se sustenta en la implementación de restricciones en el cupo de importaciones de vehículos a las empresas automotrices por parte del Gobierno Nacional, a través de las resoluciones 66 y 67 del Comité de Comercio Exterior (COMEX), el 15 de junio del 2012²⁹.

Como se muestra en el gráfico No. 8, el año de mayor importación de vehículos por parte de la industria automotriz fue el 2010, que fue superior a los años 2011 y 2012, por 3.656 y 12.105 unidades, respectivamente.

3.1.1 Importación de vehículos por marcas

La importación de vehículos si bien contribuye al desarrollo socio económico del país, también es importante tener presente cuáles son las marcas que más participación tienen en el mercado automotor ecuatoriano y por consiguiente, aportan a ese desarrollo.

²⁹ Diario El Comercio (2012). "Cupos a la importación golpean a cuatro sectores". Negocios – Mercado. 5 de septiembre. Quito – Ecuador.

Es importante evidenciar el nivel de importación por marcas de carro; que más acogida tienen por parte de los consumidores.

Cuadro No. 11
Importación por marcas de carro
2010
(Unidades)

Marcas	Cantidad
Chevrolet	22.865
Hyundai	18.830
Mazda	9.735
Toyota	9.625
Nissan	9.510
Ford	5.357
Otras	2.835

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). "Anuario 2012". Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

El cuadro No. 11 muestra la cantidad de autos importados por marcas, entre las cuales se destacan: Chevrolet, Hyundai, Mazda, Toyota, Nissan y Ford, durante el periodo 2010.

La marca de carros más importada fue la Chevrolet, con un total de 22.865 unidades. En segundo lugar, se encuentra Hyundai, empresa Coreana que importó 18.830 autos, cantidad que si se la compara con la de Chevrolet es inferior por 4.035 unidades.

En tercer lugar, la marca Mazda con una importación de 9.735 carros, que en comparación con el nivel de importación de la marca Hyundai es inferior por 9.095 unidades. En cuarta ubicación se encuentra, la marca Toyota, la cual es una de las preferidas de algunos ecuatorianos, debido a que su marca se asocia con "buena calidad", pero asimismo, tiene un

precio mayor a las otras, dependiendo del modelo del vehículo. Para el año 2010, se importaron 9.625 unidades.

La marca Nissan, de la cual se importaron 9.510 carros y que comparada con la cantidad importada de la marca Toyota, esta es inferior por 115 autos. Dicha cifra permite observar que la diferencia en el nivel de importación, entre estos dos gigantes del mundo tuerca, no es mucha, lo cual refleja que ambas decidieron importar aquellas cantidades debido a que tienen buena acogida por los ecuatorianos.

En sexto lugar, se encuentra la marca de autos norteamericana Ford, de la cual en el año 2010 se importaron 5.357 unidades. Esta se encuentra por debajo de la Nissan debido a que la importación realizada por la Ford fue muy inferior, la diferencia existente entre estas dos marcas, en lo concerniente a la cantidad de autos importados, fue de 4.153 unidades.

La categoría "otras", engloba la importación de vehículos de diversas marcas, como por ejemplo Renault, Citroën y Peugeot, entre otras, que totalizaron al año 2010, una importación de 2.835 autos.

Las marcas que cuentan con mayor participación en el mercado automotor, en base a las importaciones realizadas, son la Chevrolet y la Hyundai y para sustentar esto se puede observar la diferencia que existe entre la Chevrolet con las demás marcas que componen la categoría otras, la cual es de 20.030 carros.

Cuadro No. 12
Importación por marcas de carro
2011
(Unidades)

Marcas	Cantidad
Chevrolet	24.869
Hyundai	16.433
Mazda	12.368
Toyota	8.139
Nissan	4.337
Ford	6.126
Otras	2.829

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). "Anuario 2012".
 Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

En el 2011, las marcas de carros mantuvieron el mismo orden que el año anterior, por concepto de cantidad de autos importados, donde Chevrolet fue la de mayor importación totalizando una cantidad de 24.869 unidades.

Hyundai por su parte, importó un total de 16.433 carros; es decir, 8.436 unidades menos en comparación con los autos importados de la marca Chevrolet.

La marca Mazda, en el año 2011, importó un total de 12.368 unidades; lo cual representa una cantidad inferior en comparación con la de su competidor Hyundai, la diferencia entre estas dos marcas es de 4.065 carros, razón por lo cual, explica que en el país haya más concesionarias de vehículos Hyundai que de Mazda.

Toyota, se ubica en el cuarto lugar, con un total importado de 8.139 unidades y por su parte la empresa japonesa Nissan, durante el mismo periodo, importó un total de 4.337 carros. Tal como se puede observar en el cuadro No. 12, la diferencia existente en lo que respecta al volumen de

importación de autos de estas dos marcas, es de 3.802 carros. Es decir, que en comparación con el año 2010, esta sí fue muy superior, ya que solo fue de 115 unidades.

En el puesto número 7, se encuentra la marca norteamericana Ford, la que en este año importó un total de 6.126 unidades; por consiguiente, la diferencia que existe en comparación con el volumen de importación de la marca Nissan es de 1.789 autos, lo que significa que en este periodo se importaron más carros de la marca norteamericana que de la marca japonesa.

Las otras marcas de carro, como por ejemplo Citroën, Peugeot y Renault, entre otras, totalizaron un volumen de importación de 2.829 autos. De igual modo que en el periodo anterior, se ratifica una vez más tanto Chevrolet y Hyundai son las marcas de carro que mayor entrada tienen en el país. Para este lapso, la diferencia existente entre Chevrolet y las demás marcas de autos, fue de 22.040.

CuadroNo. 13
Importación por marcas de carro
2012
(Unidades)

Marcas	2012
Chevrolet	19.987
Hyundai	12.325
Mazda	11.369
Toyota	8.340
Nissan	7.241
Ford	4.123
Otras	3.267

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). "Anuario 2012". Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

Para el periodo 2012, la marca Chevrolet por tercer año consecutivo se ubicó en el primer lugar, para esta ocasión se importaron 19.987 unidades, reafirmando que es la marca de autos con más unidades en el territorio nacional. Hyundai, para este año, importó un total de 12.325 autos, cifra que comparada con el total de autos importados marca Chevrolet, es inferior por 7.662 unidades, razón por la cual, la marca surcoreana se ubica en segundo lugar por tercer año consecutivo.

Mazda, por su parte, ocupó el tercer lugar en el año 2012, ya que se importaron 11.369 autos, que comparada con el volumen de importación de la marca Hyundai es inferior por solo 956 unidades, lo cual permite observar que la diferencia entre estas dos empresas no es grande y a su vez, que tienen buena acogida por parte de los ecuatorianos.

En cuarto lugar se puede observar a la marca Toyota, la cual para el 2012, registró una importación de autos de 8.340 unidades, es decir, que esta es inferior por 3.029 unidades si se compara con la cantidad de autos importados marca Mazda. A pesar de que Toyota es mejor marca que Mazda, especialmente por la calidad del auto en lo que respecta a su motor, esta registra un nivel inferior de importación debido a su precio, ya que al ser de mejor calidad implica un costo más alto, con respecto a Mazda³⁰.

La marca Nissan se encuentra en quinto lugar con una importación de autos de 7.241 unidades, la misma que se encuentra por debajo del nivel de importación de los autos marca Toyota por una diferencia de 1.099 autos.

En sexta ubicación, se encuentra la marca Ford debido a que se importaron 3.118 unidades menos en comparación con la marca Nissan, es decir, se importó un total de 4.123 unidades marca Ford. Las demás

³⁰ Ochoa, Richard (2011). "Estudio de algunas marcas de vehículos en Ecuador". Guayaquil – Ecuador.

marcas, que conforman la partida otras, totalizaron un volumen de importación de 3.267, que se encuentra por debajo de la marca Ford por 856 unidades, durante el periodo 2012.

3.1.2 Importación por tipo de vehículo

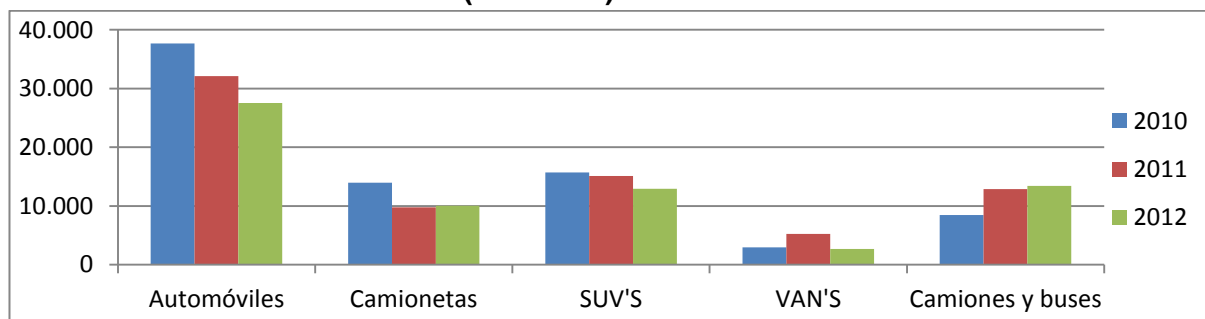
Para tener una mejor idea del tipo de vehículos que se importan al territorio nacional, es necesario observar las categorías que establece la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), durante el periodo 2010 – 2012.

CuadroNo. 14
Importación por tipo de vehículo
2010 – 2012
(Unidades)

Años	Automóviles	Camionetas	SUV'S	VAN'S	Camiones y buses	Total
2010	37.690	13.964	15.713	2.938	8.452	78.757
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

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). "Anuario 2012".
Quito – Ecuador.
Elaborado por: Juan Carrillo.

GráficoNo. 9
Importación por tipo de vehículo
2010 – 2012
(Unidades)



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). "Anuario 2012".
Quito – Ecuador.
Elaborado por: Juan Carrillo.

Como se observa en el gráfico No. 9, la importación por tipo de vehículo se clasifica en:

- automóviles
- camionetas
- SUV's
- VAN's
- camiones y buses

En el periodo 2010, tal como lo muestra el gráfico No. 9, se importaron un total de 37.690 automóviles. En lo concerniente al año 2011, se importó un total de 32.090 unidades, lo cual demuestra un decremento en el nivel de importación de este tipo de vehículos y, en el 2012 se refleja un nivel de importación de 27.545 autos. Es claro, que tanto en los años 2011 como 2012, hubo un descenso de 5.600 y 4.545 unidades con respecto de su año inmediato anterior, debido a las distintas reformas tributarias implementadas en el Ecuador, así como también a las restricciones arancelarias impuestas a la importación de vehículos.

De igual manera, en el 2010, las camionetas registraron un total de 13.964 unidades, es decir, que comparado con el nivel de importación de automóviles este fue inferior. Para el 2011, el total importado de camionetas, fue de 9.782 unidades, lo cual refleja un decremento de 4.182 camionetas en comparación con lo importado el año anterior. Para el año 2012 se registró un total de 10.064 camionetas, es decir, que hubo un incremento de 282 unidades en comparación con el año 2011.

Las SUV's³¹ en el 2010 totalizaron 15.713 unidades, para el 2011 la cantidad de 15.088, es decir, hubo un decremento en comparación con el año anterior y, en el 2012 totalizó 12.908 unidades.

Las Van's³² en el 2010 registraron un total de 2.938 unidades, para el siguiente año, 2011, hubo un incremento, en un total de 5.264 y, para el 2012 la cantidad total fue de 2.692 unidades.

Los camiones y buses en el 2010, totalizaron una cantidad de 8.452 unidades; para el siguiente periodo hubo un aumento en comparación con el año anterior con un total de 12.877 y para el 2012, un total de 13.443, es decir, superior en comparación con la del año anterior.

3.1.3 Importación por costo de vehículo

En las importaciones de vehículos en el Ecuador, las casas automotrices tienen en cuenta el costo de los vehículos, para de esa manera traer al territorio ecuatoriano la cantidad que estimen conveniente, es decir, que va a tener acogida por parte de los consumidores³³. En el cuadro No. 15 el costo total de los principales vehículos por marcas, durante el periodo 2010 – 2012.

³¹ Las SUV'S se los considera a los carros grandes y espaciosos, ya sean 4x2 o 4x4, principalmente utilizadas para uso personal y, generalmente, transportar una familia promedio de 5 personas; como por ejemplo el Grand Vitara SZ.

³² Las VAN'S son vehículos con mayor capacidad de transporte de pasajeros, teniendo como soporte máximo un total de 15 personas, así como por ejemplo los expresos escolares.

³³ Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE) (2013). "Boletín informativo". Quito – Ecuador.

CuadroNo. 15
Importación por costo de vehículo
2010 – 2012
(Millones de dólares)

Marcas	2010	2011	2012
Chevrolet	12	13.5	15
Hyundai	10.7	11.9	13
Mazda	9.3	10.7	11.8
Toyota	8.8	9.5	10.3
Nissan	7.4	8.3	9.7
Ford	7	7.8	9

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). “Boletín informativo” (2012). Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

En el año 2010, las marcas que más se importaron por costo de vehículo, se ubican en el siguiente orden, comenzando con la Chevrolet la que importó US\$ 12 millones, seguida de Hyundai con US\$ 10.7 millones, la marca Mazda con US\$ 9.3 millones, seguida de Toyota con US\$ 8.8 millones y, sexta y séptima ubicación, se encuentran las marcas Nissan y Ford con US\$ 7.4 millones y US\$ 7 millones, respectivamente.

Para el 2011, las marcas que más se importaron por costo de vehículo mantuvieron el mismo orden que en el inmediato año anterior, empezando con la Chevrolet con un total de importación de US\$ 13.5 millones, seguida de Hyundai con US\$ 11.9 millones. En tercera ubicación se encontró a la marca Mazda con US\$ 11.8 millones, en cuarta posición Toyota con US\$ 9.5 millones, en la sexta y séptima ubicación se encuentran las marcas Nissan y Ford con US\$ 8.3 millones y US\$ 7.8 millones, respectivamente.

En el 2012, por tercer año consecutivo las marcas de vehículos más importantes en el Ecuador mantuvieron sus posiciones. Para esta ocasión la Chevrolet registró un total de importación de US\$ 15 millones, seguida de Hyundai con US\$ 11.9 millones. En el tercer lugar, la marca Mazda con US\$ 10.7 millones, en cuarta ubicación Toyota con US\$ 10.3 millones. Y en las dos últimas posiciones se ubicaron las marcas Nissan y Ford con US\$ 9.7 millones y US\$ 9 millones, respectivamente.

3.1.4 Orígenes de las importaciones de vehículos

Debido a las distintas relaciones y acuerdos comerciales que tiene el Ecuador con otros estados, es posible que muchas de las empresas automotrices ecuatorianas tengan más posibilidades de importar vehículos de diferentes países, así como también ingresar al territorio nacional diversos modelos de autos, para de esta manera abarcar y captar la atención de un mayor número de consumidores. El cuadro No. 16, con los países de donde provienen las diferentes marcas de vehículos.

Cuadro No. 16
Importación por país de origen
2010 – 2012
(Unidades)

Países	2010	2011	2012
Corea	21.475	23.492	18.917
Colombia	10.756	9.587	7.861
China	10.231	9.295	7.997
México	10.045	9.252	6.726
Japón	8.168	7.748	7.633
Tailandia	7.845	6.066	5.136
EE.UU.	2.976	3.303	5.262
Brasil	2.946	1.930	2.644
India	1.123	1.657	1.830
Otros	3.192	2.771	2.646

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). "Boletín informativo" (2012). Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

Durante el periodo 2010 – 2012, el país más representativo para el mercado ecuatoriano fue Corea, debido a que de este se importaron en el año 2010, un total de 21.475 unidades; para el 2011 se importó un total de 23.492 vehículos y en el 2012 la cantidad total registrada fue de 18.917 unidades, el segundo puesto fue muy fluctuante debido a que lo ocuparon Colombia y China, del primero en el año 2010 se importaron 10.756 unidades, en el 2011 un total de 9.587 y en el 2012 una cantidad de 7.861; de China en cambio, se importó un total de 10.231 unidades en 2010, para el siguiente periodo la cifra fue de 9.295 y en el 2012 la cantidad fue de 7.997.

Otros países, tanto del continente americano como del asiático, México es el cuarto más importante de América, y de los países asiáticos, Japón es el quinto más representativo para el mercado automotor nacional.

3.2 Producción nacional del sector automotriz.

La producción nacional ecuatoriana, en lo concerniente al sector automotriz, es reconocida en varios entornos, debido a que genera una importante contribución a la economía del Estado, mediante el cobro de aranceles e impuestos y además, por las diversas fuentes de empleo que genera.

Esto sin duda alguna permite, que la calidad de vida de las personas mejore y a su vez, incentiva la producción nacional, lo cual es uno de los objetivos del Gobierno de la Revolución Ciudadana, es decir, donde se prevalezca lo elaborado, fabricado o confeccionado a nivel local por sobre lo desarrollado en el exterior y traído al territorio ecuatoriano.

El cuadro No. 17 presenta las unidades producidas en el sector automotriz ecuatoriano, durante el periodo 2010 – 2012, para evidenciar la evolución de este sector.

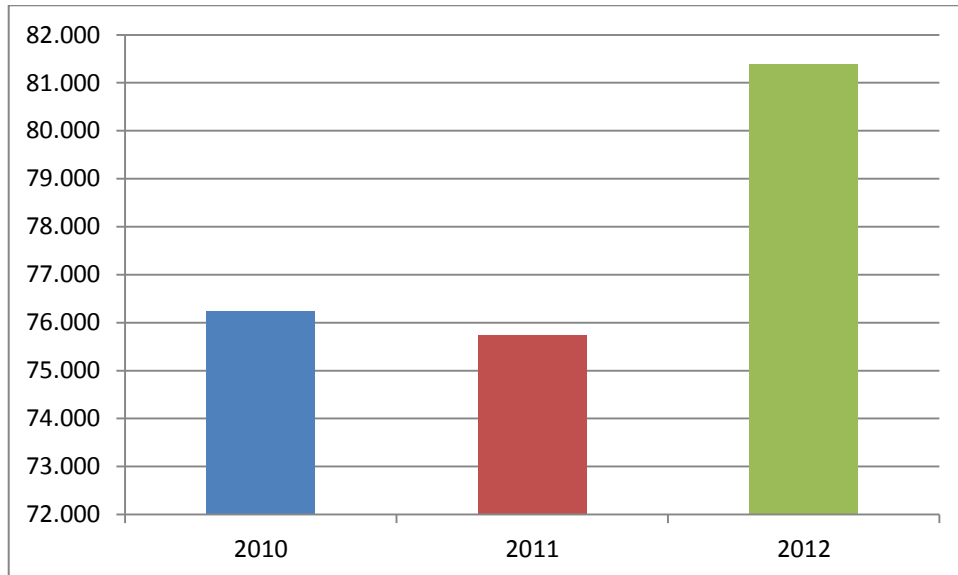
Cuadro No. 17
Producción nacional del sector automotriz
2010 – 2012
(Unidades)

Años	Vehículos
2010	76.252
2011	75.743
2012	81.398

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). "Anuario 2012".
Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

GráficoNo. 10
Producción nacional
2010 – 2012
(Unidades)



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). "Anuario 2012".
Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

La producción nacional en el sector automotriz, ha presentado altas y bajas, durante el periodo 2010 – 2012. En el año 2010, la producción nacional de vehículos registró un total de 76.252 unidades, cifra que es muy representativa para la producción y la economía ecuatoriana, debido a que dinamiza el mercado automotor y por consiguiente, las cifras monetarias que en ellas se encuentran incurridas³⁴.

En el año 2011, la producción de vehículos en el Estado ecuatoriano fue de 75.743 unidades, es decir, que en comparación con la cantidad producida en el año anterior, existe un decremento de 509 unidades.

³⁴ Yonfá, Carlos (2013). "La producción nacional de vehículos". Guayaquil – Ecuador.

Para el año 2012, la producción nacional fue de 81.398 unidades, cifra que comparada con la del año anterior refleja un incremento de 5.655 unidades, que a pesar de las distintas imposiciones gubernamentales la producción nacional pudo salir adelante. Es indudable que el 2012, fue el mejor año para la producción nacional automotriz y a su vez, para todo el talento humano que en ella se encuentra³⁵.

3.2.1 Producción nacional por marcas

La producción nacional automotriz por empresa ensambladora, y las unidades ensambladas de las principales marcas ensambladoras de Ecuador, durante el periodo 2010 – 2012.

Cuadro No. 18
Producción nacional por ensambladora
2010 – 2012
(Unidades)

Empresas	2010	2011	2012
AYMESA	13.092	13.909	18.613
MARESA	8.995	8.129	9.826
OMNIBUS BB	54.165	53.705	52.959

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). "Anuario 2012".
 Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

En el 2010, Aymesa registra una producción total de 13.092 unidades ensambladas, por su parte Maresa totalizó una producción de 8.995 unidades, es decir, 4.097 unidades menos que lo que produjo Aymesa. Omnibus BB produjo 54.165 unidades, es decir, que superó a Aymesa y a Maresa por 41.073 y 45.170 unidades, respectivamente.

³⁵ Poveda, Estefanía (2012). "El crecimiento de la producción nacional". Guayaquil – Ecuador.

El 2011, Aymesa produjo 13.909 unidades, cifra que muestra un incremento de 817 con respecto a lo que produjo el año anterior. Por otra parte, Maresa muestra un total de 8.129 unidades, es decir, 866 unidades menos en comparación con lo que produjo el año anterior y a su vez, 5.780 unidades menos en comparación con lo que produjo Aymesa en este periodo.

Adicionalmente, Omnibus BB produjo un total de 53.705 unidades, lo cual muestra un decremento de 460 unidades en comparación con lo que produjo en el 2010, no obstante, comparado con la producción de Aymesa y Maresa en este año, tiene un aumento de 39.796 y 45.576 unidades, respectivamente.

En el 2012, Aymesa ensambló 18.613 unidades, lo cual refleja que hubo un incremento de 4.704 unidades con respecto a lo producido en el año 2011. Maresa produjo 9.826 unidades, cifra que comparada con la del año anterior refleja un aumento de 1.697 unidades, sin embargo, comparada con la producción de Aymesa en este mismo año refleja un descenso de 8.787 vehículos.

En lo que respecta a Omnibus BB, en este periodo, totalizó una cantidad de 52.959 unidades, la más pequeña de todo el periodo 2010 – 2012, pero una vez más superior a las de Aymesa y Maresa por 34.346 con respecto a la primera y 43.133 unidades en lo concerniente a la segunda. Esto deja en evidencia que Omnibus BB es la más importante y más grande empresa ensambladora de vehículos dentro del Estado ecuatoriano³⁶.

³⁶ Alarcón, Andrea (2013). "Las ensambladoras en el Estado ecuatoriano". Quito – Ecuador.

3.2.2 Producción nacional por tipo de vehículo

En el mercado ecuatoriano existen diversos tipos de vehículos, de los cuales algunos son ensamblados localmente y sin lugar a dudas, también contribuyen a la dinamización de la economía nacional. Se presenta la producción por tipo de vehículo en el cuadro No. 19.

Cuadro No.19
Producción por tipo de vehículo
2010 – 2012
(Unidades)

Tipos	2010	2011	2012
Automóviles	26.564	27.228	34.544
Camionetas	23.299	23.618	24.893
SUV'S	24.598	22.247	17.970
VAN'S	1.791	2.629	2.209
Camiones y buses	-	21	1.782
Total	76.252	75.743	81.398

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). "Anuario 2012". Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

En el año 2010, la producción por tipo de vehículo totalizó una cantidad de 76.252 unidades, de las cuales la de mayor participación fue la de automóviles con una cifra de 26.564, seguida de las SUV'S con 24.598; posteriormente, se encuentran las camionetas con 23.299 y en último lugar las VAN'S con 1.791. En este año no hubo producción de camiones y buses.

En el 2011, la producción total fue de 75.743 unidades, es decir, fue inferior a la del año anterior por 509 unidades, a pesar de que en el 2011, si hubo ensamblaje de camiones y buses, 21 unidades, y a su vez, un incremento de 664 y 319 unidades con respecto a la producción de automóviles y camionetas del año anterior, respectivamente. No obstante,

el decremento en las SUV'S de 2.351 unidades fue superior a todos los incrementos en los demás tipos de vehículos, razón por la cual, se explica el motivo del descenso en la producción de unidades en este periodo.

Para el 2012, la producción fue la más alta de todo el periodo, debido a que en esta se generó un total de 81.398 unidades y el motivo principal de este incremento radica en el aumento en la producción de automóviles, ya que pasaron de 27.228 en 2011 a 34.544 unidades en el siguiente periodo, asimismo la producción de camionetas aumentó en 1.275 unidades con respecto al 2011 y también la de camiones y buses, porque pasó de 21 a 1.782 unidades.

3.2.3 Destino de las exportaciones de vehículo.

El Gobierno Nacional, en su afán de impulsar el crecimiento y desarrollo de la nación, ha impulsado la exportación de vehículos ensamblados para de esta manera tener otra fuente de ingresos distinta a las tradicionales, como por ejemplo la exportación de banano y petróleo, entre otros. En el cuadro No. 20 se presentan los niveles de exportación, durante el periodo 2010 - 2012.

CuadroNo. 20
Destino de las exportaciones de vehículo
2010 – 2012
(Unidades)

Destino	2010	2011	2012
Colombia	11.437	13.569	13.071
Venezuela	5.986	6.875	11.744
Rep. Dominicana	13	6	-
Total	17.436	20.450	24.815

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). "Anuario 2012". Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

Como se observa en el cuadro No. 20, las exportaciones en el 2010, totalizaron 17.436 unidades, de las cuales 11.437 fueron a Colombia, 5.986 a Venezuela y 13 a República Dominicana. Para el siguiente periodo, 2011, las exportaciones registraron una cantidad de 20.450; es decir, 3.014 unidades más que el año anterior, debido al incremento en las exportaciones a Colombia y Venezuela de 2.132 y 889 unidades respectivamente en comparación con la realizada en 2010. En este periodo las exportaciones a República Dominicana tuvo un decremento en 7 unidades.

En el 2012, las exportaciones fueron de 24.815 unidades, que muestran un incremento de 4.365 vehículos en comparación con el 2011, este incremento se debió principalmente por el aumento en las exportaciones a Venezuela, que para este periodo fueron de 11.744, a pesar de que a Colombia disminuyeron y a República Dominicana no existieron.

3.3 Ventas de vehículos

Las ventas de vehículos en el país tienen gran acogida por parte de los consumidores, cada año impulsan el crecimiento del sector automotriz. Comportamiento de las ventas, durante el periodo 2010 – 2012.

Cuadro No. 21
Venta nacional
2010 – 2012(Unidades)

Años	Unidades
2010	132.172
2011	139.893
2012	121.446

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE).
"Anuario 2012". Quito – Ecuador.
Elaborado por: Juan Carrillo.

En el año 2010, se vendieron un total de 132.172 unidades dentro del territorio nacional, para el siguiente periodo 2011, las ventas fueron de 139.893 vehículos, es decir, existió un incremento de 7.721 unidades con respecto al año anterior, lo cual afirma que para este año el sector automotriz había crecido³⁷. Para el periodo 2012 las ventas registradas mostraron una cantidad de 121.446 vehículos lo que demuestra que hubo un descenso de 18.447 unidades en comparación con el año 2011, debido a la serie de restricciones que instauró el Gobierno en lo que a importación de vehículos se refiere³⁸.

3.3.1 Ventas de vehículos por marcas de vehículos importados

CuadroNo. 22
Ventas de vehículos importados
2010 – 2012
(Unidades)

Marcas	2010	2011	2012
Chevrolet	53.429	59.189	59.386
Hyundai	17.241	14.879	12.156
Mazda	8.589	11.965	9.321
Toyota	8.722	8.012	6.290
Nissan	9.407	4.116	6.803
Ford	4.080	3.842	3.985
Otras	14.791	19.212	17.346

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). "Anuario 2012". Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

La marca de mayor aceptación y acogida por parte de los ecuatorianos es la Chevrolet y el cuadro No. 22 lo demuestra, debido a que en 2010 se vendieron 53.429 unidades, luego se ubica Hyundai con 17.241

³⁷ Colón, Mario (2012). "Ventas del sector automotriz". Quito – Ecuador.

³⁸ Párraga, Nicole (2013). "Efecto de las restricciones arancelarias". Cuenca – Ecuador.

unidades, es decir, entre estas dos marcas existió una diferencia de 36.188 vehículos.

Posteriormente, se encuentra la marca Mazda con un total registrado de 8.589 vehículos, cantidad que comparada con la registrada por Hyundai es inferior por 8.652 unidades. Luego la marca Toyota con un total de 8.722 vehículos y posteriormente a la Nissan con 9.407 unidades. Y se puede apreciar a la marca Ford con 4.080 vehículos y a las demás que totalizan 14.791 vehículos.

En el 2011, la Chevrolet reflejó un total de 59.189 unidades, Hyundai 14.879 vehículos, mostrando una diferencia entre las dos marcas de vehículos más representativas en el Ecuador de 44.310 unidades, lo cual demuestra que la Chevrolet incrementó sus ventas con respecto al año anterior, mientras que Hyundai más bien disminuyó. Luego se puede apreciar a Mazda con un total de 11.965 unidades seguida de Toyota con 8.012; el decremento en el número de unidades de esta última se debió a causa del accidente que sufrió una persona en Estados Unidos (EE. UU.) en uno de los vehículos de dicha marca, motivo por el cual, la calidad de este se vio afectada así como también la imagen³⁹.

Además, se puede apreciar a Nissan con un total de 4.116 unidades, luego a la Ford con 3.842 vehículos, lo cual muestra una diferencia entre estas dos marcas de 274 y por último, las demás marcas registraron un total de 19.212.

Para el 2012, la Chevrolet vendió un total de 59.386 unidades, es decir, 197 vehículos más que el año anterior. Por su parte Hyundai vendió un total 12.156 vehículos, lo cual demuestra que la empresa surcoreana ha sufrido algunos problemas, debido a que durante el periodo de estudio solo ha mostrado decrementos. Mazda en este periodo totalizó un total

³⁹ Estrada, Carlos (2012). "Toyota ha deteriorado su imagen". Quito – Ecuador.

en ventas de 9.321 vehículos, lo cual significa que hubo un decremento de 2.644 unidades con respecto al año anterior; del mismo modo, Toyota decreció en lo que a ventas se refiere, debido a que en este año vendieron 1.722 unidades menos en comparación con lo vendido en 2011. Ford, por su parte, incrementó sus ventas en 143 unidades con respecto al año anterior y, las demás marcas registraron un total de 17.346 unidades vendidas.

3.3.2 Ventas de vehículos por tipo de vehículo importado

Ventas por segmento o tipo de vehículos durante el periodo 2010 – 2012.

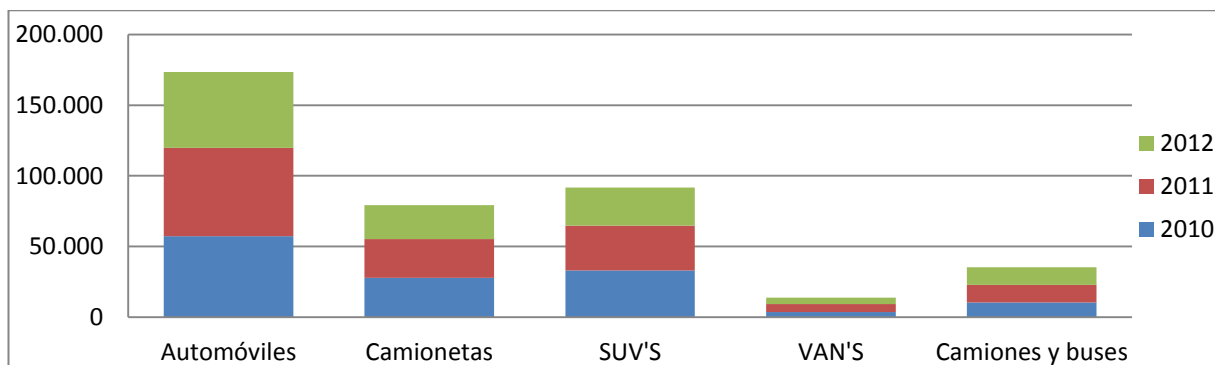
CuadroNo. 23
Ventas por tipo de vehículo
2010 – 2012
(Unidades)

Tipos	2010	2011	2012
Automóviles	57.278	62.585	53.526
Camionetas	27.808	27.469	23.922
SUV'S	32.972	31.712	27.118
VAN'S	3.702	5.678	4.463
Camiones y buses	10.412	12.449	12.417
Total	132.172	139.893	121.446

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). "Anuario 2012".
Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

GráficoNo. 11
Ventas por tipo de vehículo
2010 – 2012
(Unidades)



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). "Anuario 2012". Quito – Ecuador.
 Elaborado por: Juan Carrillo.

Como se puede observar en el gráfico No. 11, en el año 2010, se vendieron un total de 132.172, de los cuales 57.278 fueron automóviles, representando el 43,34% de toda la venta nacional. Las camionetas con un total de 27.808 unidades, lo que equivale al 21,04% del total. Las SUV'S tuvieron una gran influencia en el gran total, debido a que las 32.972 unidades registradas representan el 24, 95%, las VAN'S registraron un total en ventas de 3.702 unidades, representaron el 2,80% del total vendido en ese periodo; los camiones y buses registraron un total de 10.412 unidades vendidas, cantidad que representa el 7,88% del total vendido en este periodo.

En el 2011, se vendieron un total de 139.893 vehículos en el territorio ecuatoriano, de los cuales 62.585 fueron automóviles, representando el 44,74% del total vendido. Las camionetas por su parte reflejaron un total de 27.469 unidades, lo que equivale a una participación del 19,64% del total, los SUV'S tuvieron una gran influencia en el gran total, debido a que las 31.712 unidades registradas representan el 22, 67%. Por otra parte, se vendieron 5.678 VAN'S y en consecuencia, esta cantidad representó el 4,06% del total vendido en este 2011; finalmente, los camiones y buses

registraron un total de 12.449 unidades vendidas, cantidad que a su vez representa el 8,90% del total vendido en este año.

Para el 2012, el total vendido fueron 121.446 unidades en el país, donde los automóviles registraron un total de 53.426 vehículos, representando el 44,07%. Las camionetas, por su parte, mostraron un total vendido de 23.922 vehículos con el 19,70% del total. De igual forma, las SUV'S registraron un valor total en ventas de 27.118 unidades, cantidad que representa el 22,33% del total vendido en ese periodo, es decir, hubo un decremento con respecto al año anterior. Las VAN'S mostraron un total en ventas de 4.463 unidades, lo que equivale a un nivel de participación de 3,67% y finalmente, se vendieron 12.417 camiones y buses, lo cual equivale al 10,22% de participación.

3.3.3 Ventas de vehículos por rangos de precios

CuadroNo. 24
Precio promedio de venta
2010 – 2012
(Dólares)

Tipos	2010	2011	2012
Automóviles	15.656	16.029	17.298
Camionetas	25.924	27.034	31.020
SUV'S	28.203	28.485	31.437
VAN'S	27.285	23.704	24.894
Camiones y buses	53.266	52.827	54.675

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). "Anuario 2012". Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

Los automóviles han tenido un promedio de venta que ha oscilado entre los US\$ 15.000 a US\$ 17.500. Por ello, en el año 2010, el precio promedio de venta en los automóviles fue US\$ 15.656, para el 2011, este registró un valor de US\$ 16.029 y para el 2012 fue de US\$ 17.298.

Las camionetas en el 2010 tuvieron un precio promedio de US\$ 25.924, para el siguiente periodo este valor se incrementó en US\$ 1.110, lo cual dio un valor final de US\$ 27.034 y, en el año 2012, las camionetas registraron un precio promedio de US\$ 31.020, cifra que refleja un incremento de US\$ 3.986 con respecto al año anterior.

Las SUV'S en el 2010, registraron un precio promedio de US\$ 28.203 y para el 2011 este se incrementó en US\$ 282, razón por la cual, el precio promedio registrado fue de US\$ 28.485. En el 2012, el precio promedio de las SUV'S fue de US\$ 31.437.

Por otra parte, las VAN'S, registraron un precio promedio de US\$ 27.285 en el año 2010, no obstante, para el siguiente periodo el precio disminuyó en US\$ 3.581, lo cual dio un precio promedio final de US\$ 23.704, para el 2012, el precio aumentó en US\$ 1.190 con respecto al año anterior, es decir, que el precio promedio final fue de US\$ 24.894.

Los camiones en 2010, registraron un precio promedio de US\$ 53.266, para el 2011 se puede observar que hubo un decremento de US\$ 439 en el precio, dando como resultado en este periodo un precio promedio total de US\$ 52.827, en el 2012, el precio registrado muestra un incremento de US\$ 1.848 con respecto al año anterior, lo cual equivalió a un precio final de US\$ 54.675.

3.3.4 Ventas de vehículo de producción nacional.

Las ventas de la producción nacional también contribuyen en cierta magnitud con el desarrollo social y económico que necesita este país, donde siempre se debe estar orientado en lo que establece el Plan Nacional del Buen Vivir, donde todos los ecuatorianos deben de ser tratados por igual y vivir en paz y armonía entre sí y con el medio ambiente. Con esto se logra reducir la brecha de la desigualdad que

durante décadas ha sido injusta para ciertas clases sociales del Ecuador, por ello el sector automotriz se convirtió en una valiosa fuente para mejorar la calidad de vida de algunos ciudadanos y; por consiguiente, impulsar el crecimiento del mismo⁴⁰.

En el cuadro No. 25, se observa las ventas de la producción nacional.

Cuadro No. 25
Ventas de producción nacional
2010 – 2012
(Unidades)

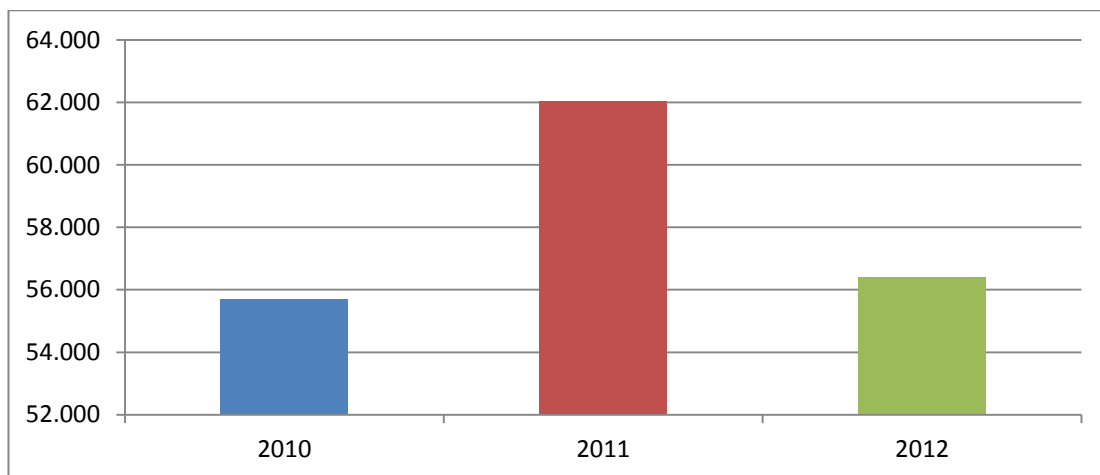
Años	Unidades
2010	55.683
2011	62.053
2012	56.395

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). "Anuario 2012".
Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

⁴⁰ Negrón, Priscila (2013). "El sector automotriz, una alternativa para combatir el desempleo". Guayaquil – Ecuador.

GráficoNo. 12
Ventas de producción nacional
2010 – 2012
(Unidades)



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). "Anuario 2012". Quito – Ecuador.
Elaborado por: Juan Carrillo.

En el 2010, las ventas de producción nacional fueron de 55.683 unidades, para el 2011 de 62.053, con un incremento de 6.370 vehículos con respecto al año inmediato anterior. En el 2012, se registra la segunda cantidad más baja de todo el periodo, la que era de 56.395 unidades, que equivale a un decremento de 5.658 unidades con respecto al 2011, pero superior por 712 unidades en comparación con la cantidad registrada en el 2010.

3.4 Incidencia del sector automotriz en las importaciones y exportaciones del Ecuador

Cuadro No. 26
Importaciones y exportaciones de vehículos
2010 – 2012
(Unidades)

Años	Importación	Exportación
2010	78.757	19.736
2011	75.101	20.450
2012	66.652	24.815

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). "Anuario 2012". Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

Como se aprecia en el cuadro No. 26, las importaciones fueron superiores, durante todo el periodo de estudio, a las exportaciones; comenzando en el 2010 con una de importación de 78.757 unidades y exportando 19.736 unidades, lo cual permite evidenciar que la diferencia existente entre ambas es de 59.021 unidades.

Para el 2011, si bien las importaciones disminuyeron con respecto al año anterior, igual siguieron siendo superior a las exportaciones, debido a que en este año se importaron 75.101 unidades y solo se exportaron 20.450 unidades, es decir, que existe una diferencia de 54.651 vehículos, pero también un incremento de 714 unidades si se compara con la cantidad exportada el año anterior.

En el 2012, las importaciones registraron una cantidad de 66.652 unidades, la más baja de todo el periodo de estudio, pero que aun así continuó siendo superior a las exportaciones de ese año, las cuales totalizaron una cantidad de 24.815 unidades, cifra que a su vez, es la más alta del periodo en lo que a exportaciones se refiere, debido a que

superó por 5.079 unidades a la cantidad registrada en 2010 y por 4.365 unidades a la registrada en 2011.

Esto demuestra que el Estado ecuatoriano aún se encuentra en crecimiento en lo que a ensamblaje y exportación de vehículos se refiere; sin embargo, va por buen camino porque, año tras año, el nivel de exportación ha ido aumentando, lo cual es positivo para el país ya que se obtienen otros ingresos que servirán para destinarlos a las diversas obras que el Gobierno deba realizar mediante el gasto público en beneficio de todos los ciudadanos⁴¹, cumpliendo así con la ideología socialista del Gobierno de la Revolución Ciudadana, donde la persona está por encima del capital⁴².

3.5 Sector automotriz: producción nacional vs importaciones

Cuadro No. 27
Producción nacional vs importaciones
2010 – 2012
(Unidades)

Años	Producción nacional	Importaciones
2010	76.252	78.757
2011	75.743	75.101
2012	81.398	66.652

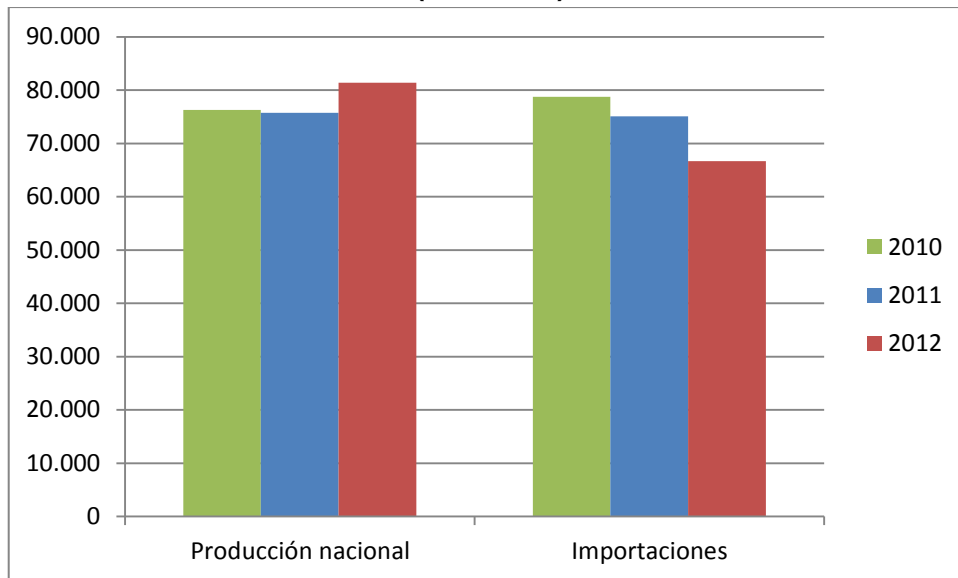
Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). "Anuario 2012". Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

⁴¹ González, Manuela (2012). "Exportación de vehículos, una nueva fuente de ingresos". Loja – Ecuador.

⁴² Correa, Rafael (2014). Enlace ciudadano No. 355. "La persona por encima del capital". Llano Chico. Quito – Ecuador.

Gráfico No. 13
Producción nacional vs importaciones
2010 – 2012
(Unidades)



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). “Anuario 2012”.
 Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

En lo que respecta a la producción nacional en comparación con las importaciones, se puede decir que estas han sido algo parejas. Por ello, tal como se observa en el gráfico No. 13, la producción nacional en 2010 generó una cantidad total de 76.252 unidades, mientras que las importaciones fueron de 78.757 unidades, lo cual permite apreciar que la diferencia que existió entre estas dos fue de apenas 2.505 unidades.

Para el 2011, la producción nacional mostró una cifra de 75.743 unidades y, las importaciones dieron un total de 75.101 unidades, lo cual significa que en esta ocasión la producción nacional fue superior por 642 vehículos a las importaciones, a pesar de que tanto la producción nacional como las importaciones decrecieron con respecto al año anterior.

En el 2012, la producción nacional registra la cantidad más alta de todo el periodo de estudio, que fue de 81.398 unidades, mientras las importaciones registran en cambio la más baja de todo el periodo, 66.652 unidades. Es oportuno mencionar que la producción nacional en este año se incrementó en 5.655 unidades con respecto al año 2011 y las importaciones decrecieron 8.449 unidades en comparación con la cantidad mostrada el periodo previo.

Esto una vez más demuestra que el talento nacional se está perfeccionando y por consiguiente, cada vez dependemos menos de importar y por el contrario, se contribuye al crecimiento de las exportaciones, que se estima que para el periodo 2013 la producción nacional de vehículos haya alcanzado las 92.000 unidades⁴³.

⁴³ Cruz, Oswaldo (2012). "Incremento en producción nacional de vehículos, se estima que se incremente en 10.000 unidades para este nuevo periodo". Guayaquil – Ecuador.

CAPÍTULO IV

EVOLUCIÓN DE LA RECAUDACIÓN TRIBUTARIA DEL IVA E ICE DE LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS.

CAPÍTULO IV

EVOLUCIÓN DE LA RECAUDACIÓN TRIBUTARIA DEL IVA E ICE DE LAS IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS.

4.1. Recaudación tributaria total del sector automotriz en el período 2010 – 2012.

La recaudación tributaria que percibe el Servicio de Rentas Internas, proviene de diferentes actividades económicas que se desarrollan en el Ecuador, donde unas son más representativas que otras; no obstante, todas son importantes debido a que contribuyen al crecimiento y desarrollo del país, mediante el mejoramiento de la calidad de vida de muchos ciudadanos.

Por ello, es necesario analizar una de estas, que para efectos del presente proyecto de estudio se trata del sector automotriz, el cual es muy importante para la economía del Estado, debido a las distintas fuentes de empleo que genera, así como también los ingresos que otorga por concepto de impuestos para el erario nacional⁴⁴. Precisamente, durante el periodo 2010 – 2012, ha presentado unos representativos niveles de recaudación, tal cual como se muestran en el cuadro No. 28 y gráfico No. 14.

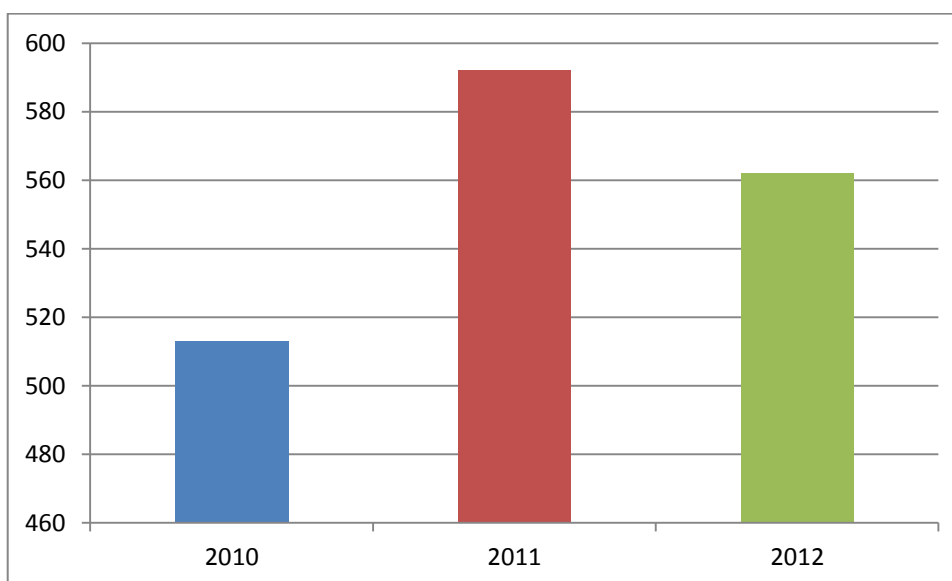
⁴⁴ Uribe, Carlos (2012). “La importancia del sector automotriz en Ecuador”. Quito – Ecuador.

CuadroNo. 28
Recaudación tributaria del sector automotriz
2010 – 2012
(Millones de dólares)

Años	Monto
2010	513
2011	592
2012	562

Fuente: Servicio de Rentas Internas (2013). Departamento de Planificación y Estadística. Quito – Ecuador.
 Elaborado por: Juan Carrillo.

GráficoNo. 14
Recaudación fiscal del sector automotriz
2010 – 2012
(Millones de dólares)



Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) (2013). Departamento de Planificación y Estadística. "Estadísticas de recaudación". Quito – Ecuador.
 Elaborado por: Juan Carrillo.

En el gráfico No. 14, se aprecia la recaudación que obtuvo el Servicio de Rentas Internas (SRI) por parte del sector automotriz en el periodo 2010 fue de US\$ 513 millones.

Para el siguiente año, 2011, la recaudación obtenida de este sector productivo del Ecuador, reflejó un monto total de US\$ 592 millones, es decir, que comparado con el monto recaudado en el año anterior, se observa un incremento de US\$ 79 millones; incremento que permite distinguir el crecimiento y desarrollo de este sector.

En el periodo 2012, la recaudación fiscal proveniente de este sector generó un total de US\$ 562 millones; lo cual refleja un decremento de US\$ 30 millones en comparación con lo percibido en el año predecesor; este descenso en la recaudación radica en la implementación de aranceles a la importación de vehículos por parte del Gobierno, lo cual a su vez, provocó un descenso en la compra de vehículos por parte de los ecuatorianos⁴⁵.

4.2. Recaudación tributaria de IVA a la importación de vehículos periodo 2010 - 2012.

Uno de los impuestos más representativos, e incluso el de mayor recaudación para el Servicio de Rentas Internas, es el impuesto al valor agregado (IVA) que ha relegado a un segundo lugar al impuesto a la renta (IR), el cual durante algunos años fue el de mayor importancia para las arcas fiscales.

Cantidad generada por concepto de importación de vehículos, durante el periodo 2010 – 2012.

⁴⁵ Salazar, Jessenia (2013). Diario Hoy. “Los cupos y aranceles contraen el negocio automotriz”. Sección negocios. Quito – Ecuador.

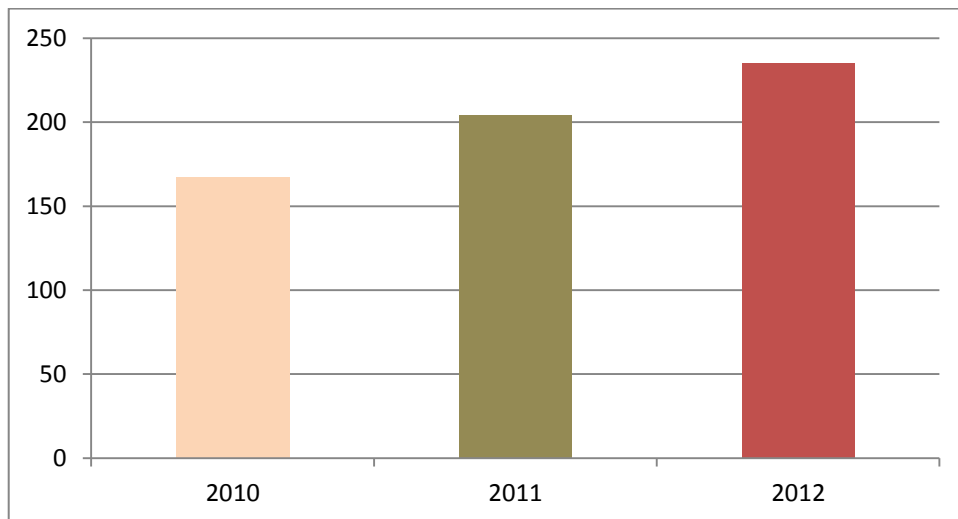
Cuadro No. 29
Recaudación tributaria por concepto de IVA a la importación de
vehículos
2010 – 2012
(Millones de dólares)

Años	Monto
2010	167
2011	204
2012	235

Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) (2013). Departamento de Planificación y Estadística. "Estadísticas de recaudación". Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

Gráfico No. 15
Recaudación fiscal por concepto de IVA a la importación de
vehículos
2010 – 2012
(Millones de dólares)



Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) (2013). Departamento de Planificación y Estadística. "Estadísticas de recaudación". Quito – Ecuador.

Elaborado por: Juan Carrillo.

En el gráfico No. 15, se muestra que en el año 2010, el Servicio de Rentas Internas percibió por concepto de IVA a la importación de vehículos un monto total de US\$ 167 millones.

Para el periodo 2011, la recaudación obtenida fue de US\$ 204 millones, cifra que muestra un incremento de US\$ 37 millones con respecto al monto totalizado en el año anterior. Esto a su vez, refleja que el Estado ecuatoriano percibió mayores ingresos por concepto de pago de impuestos por parte de los sujetos pasivos y por consiguiente, el financiamiento del Presupuesto General del Estado (PGE) fue superior.

En el 2012, la importación de vehículos generó una recaudación por concepto de IVA de US\$ 235 millones, es decir, que en comparación con lo recaudado en el año 2011, hubo un aumento de US\$ 31 millones, mostrando una vez más que el Ecuador contaba con más dinero para retribuirlo a la ciudadanía mediante el desarrollo de obras en distintos sectores, como por ejemplo salud, educación y vivienda, entre otros.

4.3. Recaudación tributaria del ICE a la importación de vehículos, período 2010 – 2012.

El impuesto al valor agregado (IVA) es el más representativo para las arcas fiscales del país, seguido del impuesto a la renta (IR), pero no se puede omitir o dejar de mencionar a otro impuesto que también tiene un significativo nivel de participación en la recaudación fiscal, que es el impuesto a los consumos especiales (ICE), que ha ganado un rol protagónico en la recaudación tributaria, debido a que se ubica en la tercera posición por nivel de recaudación en comparación con los demás impuestos; es decir, por debajo del IVA e IR, dado que grava a bienes nocivos para la salud y suntuarios.

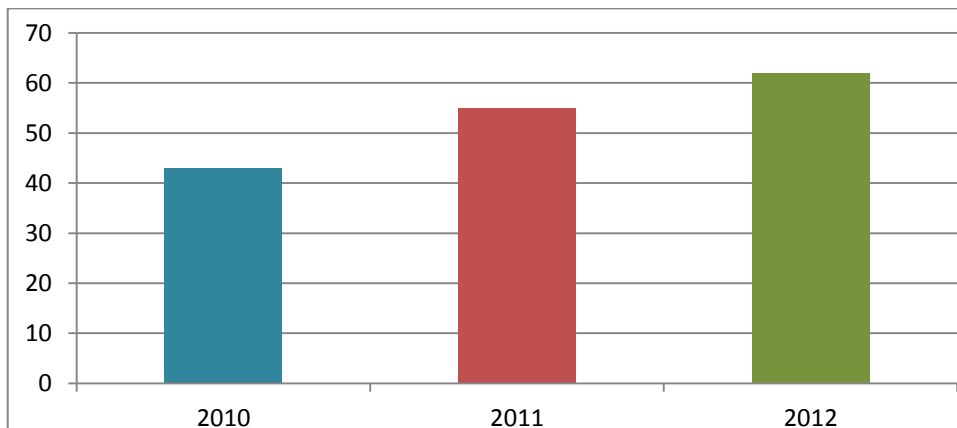
No obstante, es importante mencionar que el impuesto a los consumos especiales se encuentra en segunda ubicación en lo que concierne a los impuestos indirectos, es decir, solo por detrás del impuesto al valor agregado. Nivel de recaudación de ICE por la importación de vehículos.

CuadroNo. 30
Recaudación tributaria por concepto de ICE a la importación de
vehículos
2010 – 2012
(Millones de dólares)

Años	Monto
2010	43
2011	55
2012	62

Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) (2013). Departamento de Planificación y Estadística. "Estadísticas de recaudación". Quito – Ecuador.
 Elaborado por: Juan Carrillo.

GráficoNo. 16
Recaudación fiscal por concepto de ICE a la importación de
vehículos
2010 – 2012
(Millones de dólares)



Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) (2013). Departamento de Planificación y Estadística. "Estadísticas de recaudación". Quito – Ecuador.
 Elaborado por: Juan Carrillo.

En el año 2010, la recaudación de impuesto a los consumos especiales por concepto de importación de vehículos registró un monto total de US\$ 43 millones, cifra muy significativa para los intereses y planes del Gobierno Central.

En lo que respecta al año 2011, la recaudación percibida por el erario nacional, Servicio de Rentas Internas (SRI) por concepto de este impuesto fue de US\$ 55 millones; es decir, que comparada con la

recaudación obtenida en el periodo anterior se puede apreciar un incremento de US\$ 12 millones.

En el periodo 2012, el Estado percibió US\$ 62 millones por concepto de ICE a la importación de vehículos, cantidad que muestra un incremento de US\$ 7 millones con respecto a la cantidad recaudada en el inmediato año anterior y que una vez más, demuestra que el Gobierno está cumpliendo con uno de los objetivos de la Ley de Equidad Tributaria, el cual es el aumento de la recaudación fiscal, para de esta manera realizar una mejor redistribución de la riqueza y reducir la brecha de la desigualdad.

4.4. Recaudación tributaria del IVA e ICE a la importación de vehículos.

Es importante analizar el nivel de ingresos que estos dos impuestos generan para las arcas fiscales de manera conjunta, para compararlos con la recaudación de impuestos de operaciones internas, los de importaciones y también con la recaudación total tanto de IVA como de ICE.

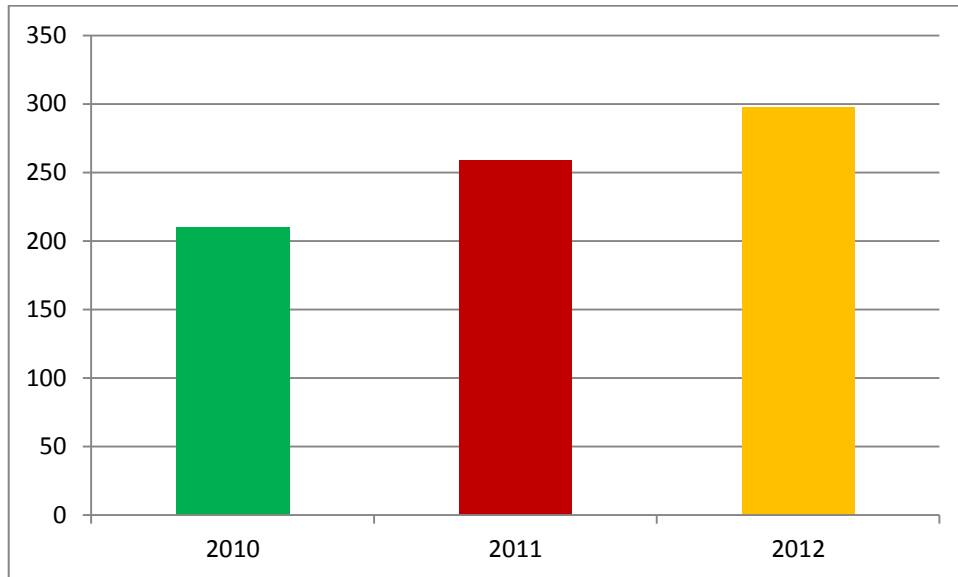
En el cuadro No. 31 y gráfico No. 17, se observa la composición del valor total obtenido por concepto de impuestos a la importación de vehículos en el Estado ecuatoriano, durante el periodo 2010 – 2012.

Cuadro No. 31
Recaudación tributaria del IVA e ICE a la importación de vehículos
2010 – 2012
(Millones de dólares)

Años	Monto
2010	210
2011	259
2012	297

Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) (2013). Departamento de Planificación y Estadística. "Estadísticas de recaudación". Quito – Ecuador.
Elaborado por: Juan Carrillo.

Gráfico No. 17
Recaudación tributaria del IVA e ICE a la importación de vehículos
2010 – 2012
(Millones de dólares)



Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) (2013). Departamento de Planificación y Estadística. "Estadísticas de recaudación". Quito – Ecuador.
Elaborado por: Juan Carrillo.

Como se observa en el gráfico No. 17, en el año 2010, el Servicio de Rentas Internas totalizó una recaudación de impuestos a la importación de vehículos de US\$ 210 millones, de los cuales US\$ 167 millones corresponden al IVA y US\$ 43 millones al ICE.

En el año, 2011, la recaudación se incrementó en US\$ 49 millones, totalizando un monto de US\$ 259 millones, de los cuales US\$ 204 millones corresponden a IVA y US\$ 55 millones a ICE.

En el 2012, la recaudación por concepto de importación de vehículos fue de US\$ 297 millones, lo cual significa que hubo un incremento de US\$ 38 millones con respecto al año anterior, debido a que el IVA contribuyó con US\$ 235 millones y el ICE con US\$ 62 millones.

4.4.1. Recaudación de IVA e ICE total, periodo 2010 - 2012.

CuadroNo. 32

**Participación del IVA a vehículos importados en el total de IVA
recaudado
2010 – 2012**

(Millones de dólares y porcentaje)

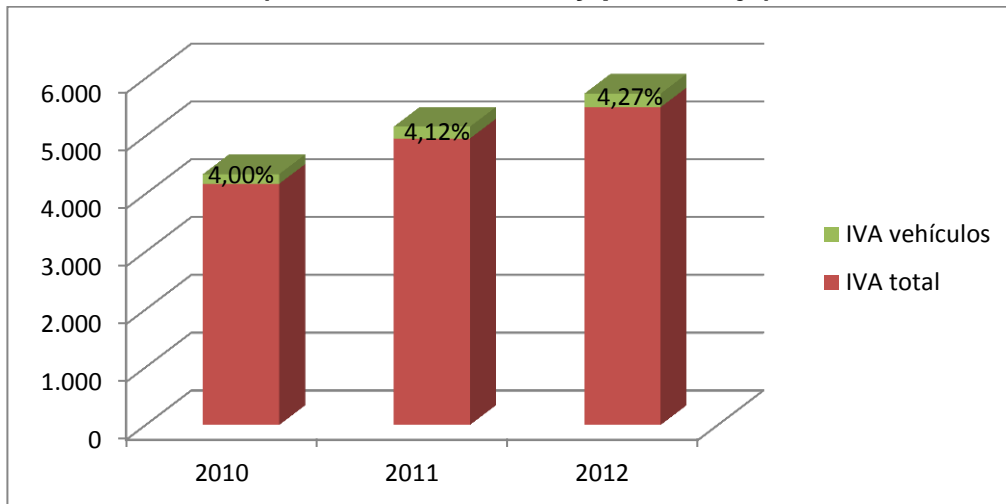
Años	IVA vehículos	IVA total	Participación
2010	167	4.174	4,00%
2011	204	4.957	4,12%
2012	235	5.498	4,27%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) (2013). Departamento de Planificación y Estadística. "Estadísticas de recaudación". Quito – Ecuador.
Elaborado por: Juan Carrillo.

GráficoNo. 18

**Participación del IVA a vehículos importados en el total de IVA
recaudado
2010 – 2012**

(Millones de dólares y porcentaje)



Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) (2013). Departamento de Planificación y Estadística. "Estadísticas de recaudación". Quito – Ecuador.
Elaborado por: Juan Carrillo.

Como se puede apreciar en el gráfico No. 18, la participación del IVA por concepto de importación de vehículos en el total de IVA recaudado, es pequeña durante el periodo 2010 – 2012.

En el año 2010, el IVA de vehículos importados tuvo una participación de 4% en el total de la recaudación del impuesto al valor agregado efectuado por el Servicio de Rentas Internas.

En el año 2011, la participación del IVA a la importación de vehículos fue de 4,12%; es decir, se incrementó 0,12% con respecto al año anterior, lo cual demuestra que el IVA por concepto de vehículos es representativo para las arcas fiscales.

En el periodo 2012, se registró un 4,27% de participación por concepto de IVA a la importación de vehículos en la recaudación de IVA total, lo que indica que el Ecuador sigue percibiendo más ingresos por concepto del cobro de impuesto al valor agregado a vehículos importados.

Es importante aclarar, que la participación del IVA a vehículos importados en el total de la recaudación de IVA es pequeña, debido a que la recaudación efectuada por el SRI con respecto al IVA global es muy alta y además, cada año se incrementa.

La recaudación por concepto de IVA en el año 2010, fue de US\$ 4.174 millones. En 2011, la cantidad registrada fue de US\$ 4.957 millones, lo cual muestra un aumento de US\$ 783 millones con respecto al periodo 2010, para el año 2012, la recaudación total por concepto de IVA fue de US\$ 5.498 millones y la diferencia que se registró con lo recaudado en el año anterior fue de US\$ 541 millones.

CuadroNo. 33
Participación del ICE a vehículos importados en el total de ICE
recaudado
2010 – 2012

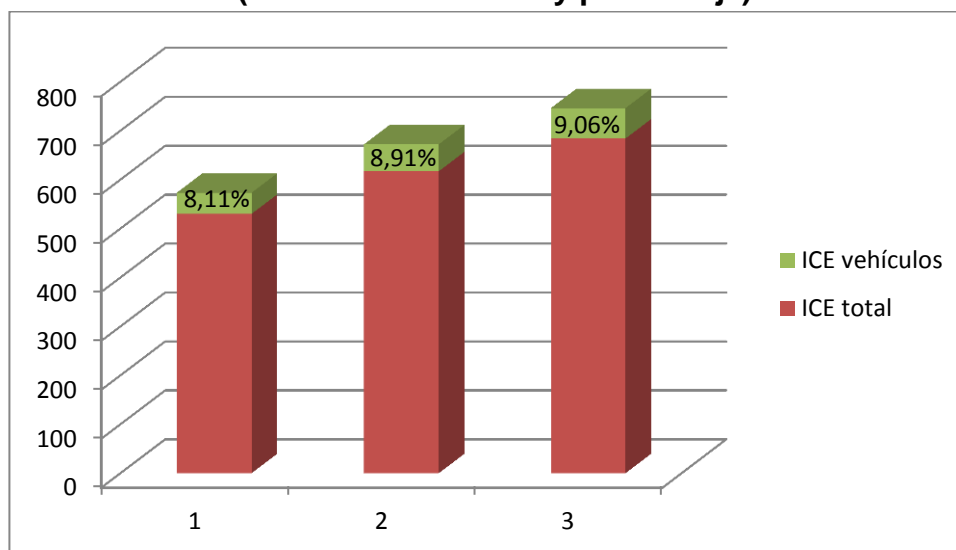
(Millones de dólares y porcentaje)

Años	ICE vehículos	ICE total	Participación
2010	43	530	8,11%
2011	55	617	8,91%
2012	62	684	9,06%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) (2013). Departamento de Planificación y Estadística. “Estadísticas de recaudación”. Quito – Ecuador.
 Elaborado por: Juan Carrillo.

GráficoNo. 19
Participación del ICE a vehículos importados en el total de ICE
recaudado
2010 – 2012

(Millones de dólares y porcentaje)



Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) (2013). Departamento de Planificación y Estadística. “Estadísticas de recaudación”. Quito – Ecuador.
 Elaborado por: Juan Carrillo.

El impuesto a los consumos especiales de vehículos importados reflejó, en el año 2010, una participación de 8,11% en el total recaudado del ICE por parte del Servicio de Rentas Internas.

En el 2011, la recaudación obtenida de la importación de vehículos registró una participación de 8,91% en el total del ICE, mostrando así un incremento de 0,80% en comparación con el porcentaje de participación registrado en el inmediato año anterior.

En el periodo 2012, se registra el mayor porcentaje de participación, obtenido del ICE a vehículos importados, la cifra registrada fue de 9,06%; lo cual permite evidenciar que hubo un incremento de 0,15% con respecto al porcentaje de participación del año anterior.

La participación porcentual del ICE de vehículos importados es más representativa en comparación con la del IVA, debido a que la recaudación total del ICE fue muy inferior a la del IVA total, durante el periodo 2010 – 2012.

Se puede observar en el cuadro No. 33, que en el periodo 2010, la recaudación tributaria por concepto de impuesto a los consumos especiales percibida por el Servicio de Rentas Internas fue de US\$ 530 millones.

Para el siguiente año; es decir, 2011; la recaudación percibida por el Estado por concepto de ICE registró un monto total de US\$ 617 millones, lo que equivale a un aumento de US\$ 87 millones con respecto al periodo 2010.

En el 2012; ingresó a las arcas fiscales, por concepto de ICE, un monto total de US\$ 684 millones, cifra que refleja un incremento de US\$ 67 millones en comparación al total recaudado en el periodo 2011.

4.4.2. Recaudación del IVA e ICE del total de las importaciones periodo 2010 – 2012.

CuadroNo. 34

**Participación del IVA a vehículos importados en el total de IVA de importación
2010 – 2012**

(Millones de dólares y porcentaje)

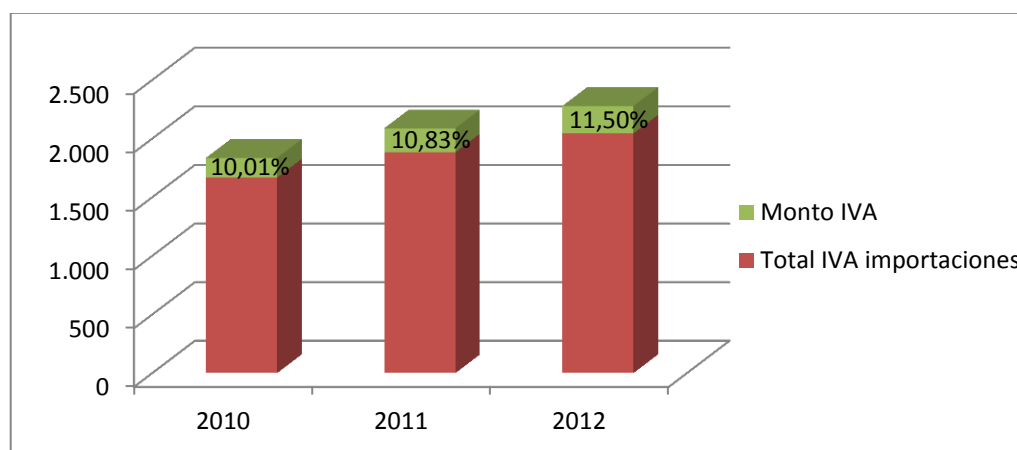
Años	Monto IVA	Total IVA importaciones	Participación
2010	167	1.668	10,01%
2011	204	1.884	10,83%
2012	235	2.043	11,50%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) (2013). Departamento de Planificación y Estadística. “Estadísticas de recaudación”. Quito – Ecuador.
Elaborado por: Juan Carrillo.

GráficoNo. 20

**Participación del IVA a vehículos importados en el total de IVA de importación
2010 – 2012**

(Millones de dólares y porcentaje)



Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) (2013). Departamento de Planificación y Estadística. “Estadísticas de recaudación”. Quito – Ecuador.
Elaborado por: Juan Carrillo.

Como se puede observar en el gráfico No. 20, en el año 2010, la participación registrada del IVA a la importación de vehículos en el total recaudado por concepto de IVA de importación fue de 10,01%.

En el 2011, la participación del impuesto al valor agregado recaudado por concepto de importación de vehículos fue de 10,83% en el total de IVA de importaciones, es decir, que hubo un incremento de 0,82% con respecto a la participación registrada en el año 2010.

En el periodo 2012, la participación que experimentó la recaudación del IVA a la importación de vehículos en el total del IVA de importaciones fue de 11,50%; cifra que refleja que hubo un incremento de 0,67% en comparación con el porcentaje de participación registrado en el inmediato periodo anterior.

En 2010, el IVA a la importación de vehículos registró un ingreso para el Estado ecuatoriano de US\$ 1.668 millones; cifra que para el siguiente periodo se incrementaría en US\$ 216 millones; es decir, que en el año 2011, la recaudación obtenida por concepto de IVA a la importación de vehículos fue de US\$ 1.884 millones.

En lo que respecta al año 2012, la recaudación tributaria obtenida fue de US\$ 2.043 millones, lo cual refleja una vez más, un incremento de US\$ 159 millones con respecto a lo recaudado en el año anterior.

En lo concerniente al ICE de importación de vehículos, se puede apreciar su participación en la recaudación del ICE importaciones, durante el periodo 2010 – 2012. (Cuadro No. 35)

Cuadro No. 35

Participación del ICE a vehículos importados en el total de ICE de importación

2010 – 2012

(Millones de dólares y porcentaje)

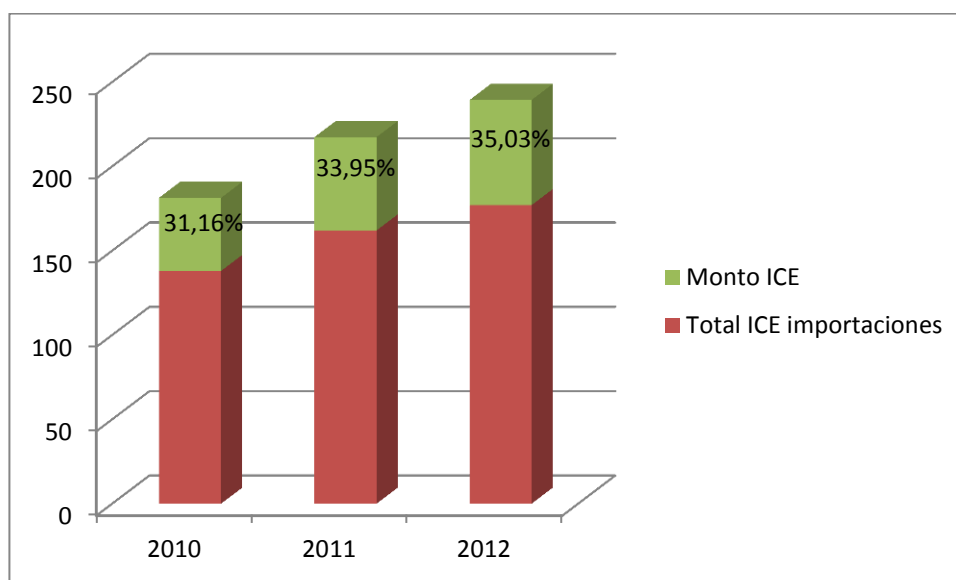
Años	Monto ICE	Total ICE importaciones	Participación
-------------	------------------	--------------------------------	----------------------

2010	43	138	31,16%
2011	55	162	33,95%
2012	62	177	35,03%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) (2013). Departamento de Planificación y Estadística. "Estadísticas de recaudación". Quito – Ecuador.
Elaborado por: Juan Carrillo.

GráficoNo. 21

Participación del ICE a vehículos importados en el total de ICE de importación 2010 – 2012 (Millones de dólares y porcentaje)



Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) (2013). Departamento de Planificación y Estadística. "Estadísticas de recaudación". Quito – Ecuador.
Elaborado por: Juan Carrillo.

En el periodo 2010, el ICE a la importación de vehículos registró una participación de 31,16% en la recaudación del impuesto a los consumos especiales de importación.

En el año, 2011, la recaudación obtenida por parte del Servicio de Rentas Internas por concepto de ICE a la importación de vehículos registró una participación de 33,95% en la recaudación de ICE de importación, que al

compararla con la participación registrada el año anterior, existió un incremento de 2,79%; cifra que muestra más ingresos para el Ecuador.

En el año 2012, el ICE a la importación de vehículos registró una participación de 35,03% en el total de ICE de importación, mostrando por tercer año consecutivo, un incremento, sin embargo, esta vez fue de 1,08% con respecto al periodo inmediato predecesor.

En esta ocasión la participación porcentual de ICE a la importación de vehículos fue superior porque la comparación se la realiza con el ICE de importación, el cual genera una recaudación inferior a la del ICE total.

La recaudación por concepto de ICE de importación representó para las arcas fiscales un total de US\$ 138 millones, en el periodo 2010. En el siguiente año, 2011, la recaudación que percibió el Servicio de Rentas Internas por concepto de ICE de importación fue de US\$ 162 millones; permitiendo evidenciar de esta forma que hubo un aumento de US\$ 24 millones en comparación con lo registrado el año anterior.

En el último año del periodo de estudio, 2012, las arcas fiscales, percibieron un monto de US\$ 177 millones, lo cual refleja un incremento de US\$ 15 millones en comparación con la cantidad total registrada en el inmediato periodo anterior.

4.4.3. Recaudación del IVA e ICE de las operaciones Internas periodo 2010 – 2012.

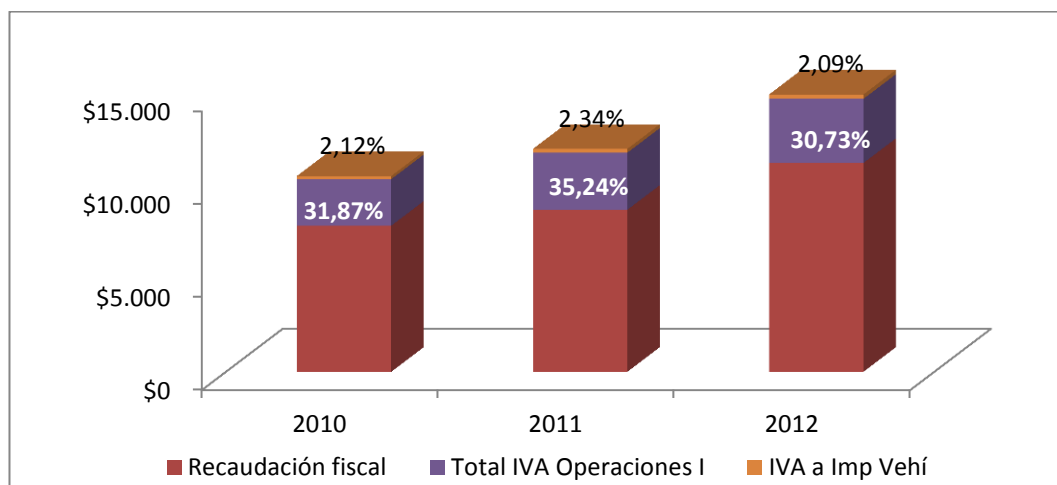
Comparación de la participación del IVA e ICE de importación de vehículos, con el IVA e ICE de operaciones internas, durante el periodo 2010- 2012.

Cuadro No. 36
Participación del IVA a vehículos importados y el IVA de operaciones
internas en la recaudación tributaria
2010 – 2012
(Millones de dólares y porcentaje)

Años	IVA a Imp. Vehículos	%	Total IVA Operaciones I	%	Recaudación fiscal
2010	167	2,12%	2.506	31,87%	\$ 7.864
2011	204	2,34%	3.073	35,24%	\$ 8.721
2012	235	2,09%	3.454	30,73%	\$ 11.239

Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) (2013). Departamento de Planificación y Estadística. “Estadísticas de recaudación”. Quito – Ecuador.
 Elaborado por: Juan Carrillo.

Gráfico No. 22
Participación del IVA a vehículos importados y el IVA de operaciones
internas en la recaudación tributaria
2010 – 2012
(Millones de dólares y porcentaje)



Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) (2013). Departamento de Planificación y Estadística. “Estadísticas de recaudación”. Quito – Ecuador.
 Elaborado por: Juan Carrillo.

En el año 2010, la participación que tuvo el IVA a la importación de vehículos en la recaudación fiscal fue de 2,12%; mientras que el IVA de operaciones internas registró una participación de 31,87%; que significa que hubo una diferencia de 29,74% entre estas subdivisiones de IVA.

En 2011, la recaudación fiscal contó una participación de 2,34% correspondiente al IVA a la importación de vehículos y un 35,24%

proveniente del IVA de operaciones internas. Es decir, existió una diferencia de 32,90% de participación entre estas dos subdivisiones de IVA.

En el año 2012, la participación del IVA a vehículos importados fue de 2,09% y la del IVA de operaciones internas de 30,73%; valores que reflejan una diferencia de 28,64%.

Existe una notable diferencia entre la participación de estas dos subdivisiones de impuesto al valor agregado (IVA); debido a que el IVA de operaciones internas fue superior porque tal como lo dice su nombre recae sobre el consumo que realizan los ciudadanos de manera local⁴⁶.

4.5. Recaudación de IVA e ICE del sector automotriz y su contribución en el Presupuesto General del Estado.

Nivel de incidencia o participación que tienen los impuestos indirectos, en la herramienta financiera más importante del Gobierno nacional, la cual es el Presupuesto General del Estado (PGE), durante el periodo 2010 – 2012.

CuadroNo. 37
Participación del IVA de sector automotriz en el PGE
2010 – 2012
(Millones de dólares y porcentaje)

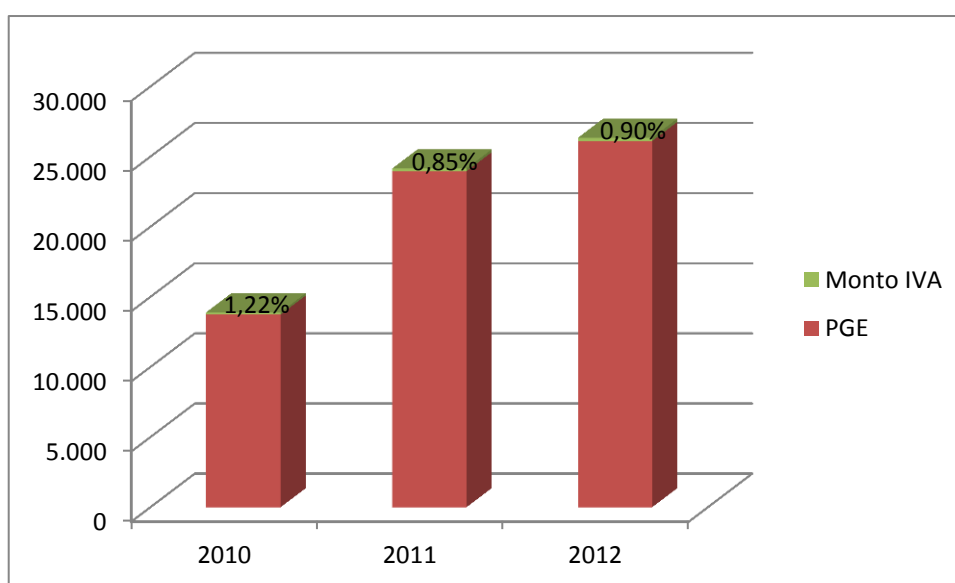
Años	Monto IVA	PGE	Participación
2010	167	13.737	1,22%

⁴⁶ Suárez, Oswaldo (2013). "El Impuesto al Valor Agregado en el Ecuador". Ambato – Ecuador.

2011	204	23.950	0,85%
2012	235	26.109	0,90%

Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) (2013). Departamento de Planificación y Estadística. "Estadísticas de recaudación". Quito – Ecuador.
Elaborado por: Juan Carrillo.

Gráfico No. 23
Participación del IVA de sector automotriz en el PGE
2010 – 2012
(Millones de dólares y porcentaje)



Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) (2013). Departamento de Planificación y Estadística. "Estadísticas de recaudación". Quito – Ecuador.
Elaborado por: Juan Carrillo.

Se puede apreciar en el gráfico No. 23, la recaudación percibida por concepto de IVA generado en el sector automotriz, en el año 2010, tuvo una participación en el Presupuesto General del Estado de 1,22%.

En el año 2011, la participación registrada en el PGE por concepto de IVA del sector automotriz fue de 0,85%; es decir, existió un decremento de 0,36% con respecto a la participación registrada en el año 2010.

En el periodo 2012, la participación que registró el IVA del sector automotriz en el Presupuesto General del Estado fue de 0,90%; lo cual significa que hubo un incremento de 0,05% en comparación con la participación registrada en el año predecesor.

Durante el periodo 2010 – 2012, la recaudación de IVA proveniente del sector automotriz aumentó, no ocurre lo mismo con su participación en el PGE, excepto en el año 2012. Esto sucede debido a que los montos registrados por concepto de PGE fueron muy superiores.

En el año 2010, el Gobierno nacional contó con un financiamiento del Presupuesto General del Estado (PGE) de US\$ 13.737 millones. En el 2011, el monto registrado fue de US\$ 23.950 millones; es decir, que hubo un incremento de US\$ 10.213 millones en comparación con la cifra registrada en el periodo inmediato anterior.

En el año 2012, el Presupuesto General del Estado contó con una cantidad de US\$ 26.109 millones, la cual refleja un aumento de US\$ 2.159 millones con respecto al monto obtenido el año anterior. Cabe señalar que en el 2012, se registra la cantidad más alta por concepto de PGE de todo el periodo de estudio.

Análisis de la participación del ICE del sector automotriz en el PGE.

CuadroNo. 38
Participación del ICE de sector automotriz en el PGE
2010 – 2012
(Millones de dólares y porcentaje)

Años	Monto ICE	PGE	Participación
2010	43	13.737	0,31%
2011	55	23.950	0,23%
2012	62	26.109	0,24%

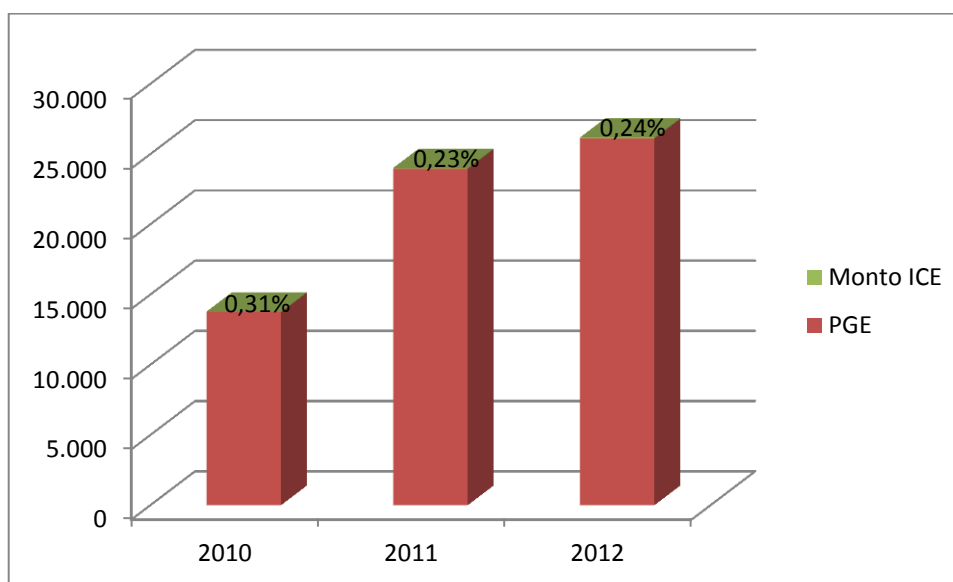
Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) (2013). Departamento de Planificación y Estadística. "Estadísticas de recaudación". Quito – Ecuador.
Elaborado por: Juan Carrillo.

GráficoNo. 24

Participación del ICE de sector automotriz en el PGE

2010 – 2012

(Millones de dólares y porcentajes)



Fuente: Servicio de Rentas Internas (SRI) (2013). Departamento de Planificación y Estadística. "Estadísticas de recaudación". Quito – Ecuador.
Elaborado por: Juan Carrillo.

En el periodo 2010, el ICE obtenido del sector automotriz tuvo una participación de 0,31% en el Presupuesto General del Estado. Debido a que la recaudación por concepto de ICE del sector automotriz es inferior a la obtenida por concepto de IVA y por consiguiente, su nivel de participación también.

En el año 2011, el PGE contó con una participación de 0,23% por concepto de impuesto a los consumos especiales del sector automotriz, lo

cual refleja un decremento de 0,08% en comparación con el porcentaje de participación del año inmediato anterior.

En el año 2012, la participación del ICE del sector automotriz en el PGE fue de 0,24%; es decir, que hubo un incremento de 0,01% con respecto a la participación registrada en el periodo anterior.

La participación del ICE en el PGE es muy pequeña, no se puede omitir lo importante que este ingreso es para las arcas estatales y; por consiguiente, para los planes de inversión por parte del Gobierno nacional en materia de obra pública⁴⁷.

⁴⁷ Chávez, Daniel (2013). "El Impuesto a los Consumos Especiales". Quito – Ecuador.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

5.1. Conclusiones

1. Luego de haber analizado toda la información recolectada en el presente proyecto de tesis titulado “Restricciones a las importaciones de vehículos y su impacto en la recaudación de IVA e ICE a las importaciones, periodo 2010 – 2012”, se puede concluir que la hipótesis planteada “Las restricciones a la importación de vehículos aplicadas por el Gobierno Nacional en el periodo comprendido 2010 – 2012, provocaron una disminución en la recaudación tributaria del IVA e ICE”, debe ser rechazada, debido a que durante el desarrollo del proyecto se pudo evidenciar que, en el periodo 2010 – 2012, las recaudaciones por concepto de impuesto al valor agregado (IVA) e impuesto a los consumos especiales (ICE) han aumentado, reflejando que a pesar de las restricciones a la importación de vehículos este mercado tiene buena acogida por parte de muchos ecuatorianos.
2. Durante el desarrollo de los capítulos, se pudo observar que la marca con mayor aceptación o acogida en el mercado ecuatoriano es la Chevrolet, debido a su calidad, precio y fácil consecución de repuestos. La segunda marca con mayor aceptación en el país es la Hyundai, dado que estos carros surcoreanos tienen precios similares a los de Chevrolet, pero menos variedad de vehículos. Entre otras marcas se encuentran Nissan, Toyota, Kía y Ford.
3. El sector automotriz, cuenta con un marco regulatorio que vela por los intereses del Estado ecuatoriano, así como también protege la industria nacional en lo que respecta al ensamblaje de vehículos, principalmente, la marca Chevrolet. De esta manera, se impulsa la

producción nacional y por consiguiente, se puede eliminar o al menos reducir el nivel de desempleo que existe en el país. No obstante, es algo contradictorio porque si bien el Gobierno impulsa la producción nacional y a su vez el empleo, cuando estableció las restricciones arancelarias a la importación de vehículos muchas casas automotrices disminuyeron sus ventas y por consiguiente, algunas tomaron medidas drásticas como el despido de empleados o la importación de unidades en una menor cantidad. Por ello, este sector económico ha dejado de percibir grandes cantidades de dinero y a su vez, el Estado percibe menos ingreso por concepto de pago de impuestos.

4. Tanto la recaudación del impuesto al valor agregado como la del impuesto a los consumos especiales de importación de vehículos se incrementaron en todo el periodo de estudio, lo cual fue beneficioso para las arcas fiscales del SRI, aportando al financiamiento del Presupuesto General del Estado (PGE) y a su vez, al financiamiento de obras por parte del Gobierno nacional. Cabe señalar que la participación del IVA de importación de vehículos siempre fue superior a la del ICE de importaciones y por consiguiente, la participación de estos tanto en la recaudación tributaria efectuada por el Servicio de Rentas Internas, así como también en el Presupuesto General del Estado.

5.2. Recomendaciones

1. El Gobierno nacional debería considerar replantear las restricciones arancelarias impuestas a la importación de vehículos, es decir, buscar una equidad entre la conservación del medio ambiente y el progreso de las casas automotrices que son fuentes generadoras de empleo para muchos ecuatorianos. Con ello, ambos alcanzarían un progreso y desarrollo, sin perjudicar a ninguna de las dos partes.
2. Es importante que se desarrollen proyectos enfocados en el sector automotriz, para de esta manera conocer de mejor manera cómo evolucionará este sector en los próximos periodos y así determinar si la situación en la cual se encuentra es mejor a la actual o peor. Con ello, se evidenciarían si existen más o menos posibilidades de trabajo en este sector económico.
3. Se deben desarrollar nuevos incentivos tributarios, como por ejemplo, reducción de tarifas tributarias para algunos sectores económicos, entre esos, el automotriz; para que de esa manera se contribuya al desarrollo económico del país, mejorando la calidad de vida de muchos ciudadanos y; sobretodo, convertirse en la primera potencia de inversión para extranjeros de toda Sudamérica y América Latina.

BIBLIOGRAFÍA

- Alarcón, Andrea (2013). “Las ensambladoras en el Estado ecuatoriano”. Quito – Ecuador.
- América Economía. "Gobierno ecuatoriano reducirá 20% la importación de vehículos". Ecuador 2011
- Asamblea Constituyente. “Ley Reformatoria para la Equidad tributaria en el Ecuador”, publicada en el R.O 223. 30 de noviembre, Ecuador 2007.
- Asamblea Nacional (2010). Código Orgánico de la Producción, comercio e inversiones. “Disposiciones reformativas”. Art. 41. Literal J. R.O. 351. 29 de diciembre. Quito – Ecuador.
- Asamblea Nacional (2010). Código Orgánico de la Producción, comercio e inversiones “Exenciones”. Capítulo 3. Art. 125. Literales E,I. R.O. 351. 29 de diciembre. Quito – Ecuador.
- Asamblea Nacional (2010). Código Orgánico de la Producción, comercio e inversiones. “Zonas Especiales de Desarrollo Económico (ZEDE)”. Art. 36. Literal C. R.O. 351. 29 de diciembre. Quito – Ecuador.
- Asamblea Nacional (2011). “Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado”. 24 de noviembre. Quito – Ecuador.

- Asamblea Nacional Constituyente. "Constitución de la República del Ecuador", publicada en el R.O. No. 445. Octubre 2008, Montecristi- Manabí - Ecuador.
- Asamblea Nacional Constituyente. "Código Orgánico Tributario" (2007). Codificación No.2005-09. Ley s/n. R.O. 242-3S. Quito. Ecuador 2007.
- Asamblea Nacional. "Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado" Suplemento Registro Oficial N° 583 -- Jueves 24 de Noviembre 2011. Quito - Ecuador.
- Asamblea Nacional. "Reglamento para la aplicación de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado" Suplemento Registro Oficial N° 608 2011. Quito – Ecuador.
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE). (2006). "El sector en cifras". Quito – Ecuador.
- Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. "El sector automotriz en cifras." (2010), Oficio S/N°, consultado en <http://www.aeade.net>. Quito - Ecuador.
- Banco Central del Ecuador (BCE) (2012). "Industria Automotriz 2012". Quito – Ecuador.
- Banco Central del Ecuador (2012). Base de datos. "Índices Macroeconómicos: Producto Interno Bruto por industria.", PDF. Quito - Ecuador.

- Banco Central del Ecuador. Base de datos. “Producto Interno Bruto por industria.”, Excel. Quito - Ecuador 2012.
- Banco Central del Ecuador. Publicaciones del Banco Central. “Estadísticas macroeconómicas de los sectores económicos.” Quito - Ecuador 2012.
- Barzallo, Diego; Marín, Sandra (2012). Universidad de Cuenca. “Estudio de los aspectos tributarios e importaciones en el sector automotriz por el periodo 2012”. Cuenca – Ecuador.
- Cabal, Jaime (2000). “Convenio de Complementación Automotor Andino”. Ministerio de Comercio Exterior y Desarrollo Económico de Colombia. Bogotá – Colombia.
- Calderón, Xavier. (Noviembre de 2005). PICAVAL. “Análisis del Sector Automotor”.
- Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana. “Tendencia de producción de vehículos por años.”, Oficio S/N°, Ecuador 2012.
- Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI). “Comercio Exterior”. Art.72 literales e, i, p.
- Colón, Mario (2012). “Ventas del sector automotriz”. Quito – Ecuador.
- Comité de Comercio Exterior (COMEX) (27 de Marzo de 2012). “Resolución No. 51”. Quito – Ecuador.

- Correa, Rafael (2011). Presidente Constitucional de la República del Ecuador. “Decreto No. 668”. Quito – Ecuador.
- Diario El Comercio (2012). “Cupos a la importación golpean a cuatro sectores”. Negocios – Mercado. 5 de septiembre. Quito – Ecuador.
- Diario El Comercio (2012). Sección Negocios. “El sector automotor del Ecuador prevé que sus ventas caerán en US\$ 242 millones”. 2 de julio. Quito – Ecuador.
- Diario Hoy (2013). “Más restricciones para la industria automotriz”. 15 de julio. Quito – Ecuador.
- Enlace ciudadano No.321. 2013mayo 11, “El subsidio a la gasolina”. Quito – Ecuador.
- Espín, Francisco (2013). Diario El Comercio. “Rigidez de la banca para otorgar un crédito”. Quito – Ecuador.
- H. Congreso Nacional (2004). “Ley de Régimen Tributario Interno”. Publicada en el R.O. Suplemento 463 del 17 de noviembre. Quito – Ecuador.
- H. Congreso Nacional. “Ley del Régimen Tributario Interno”. R.O. No. 242. Quito. Diciembre, Ecuador 2007.
- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) (2012). “Empleo, Desempleo y Subempleo”. Quito – Ecuador.

- Instituto Nacional de Estadística y Censos (INEC) (2012). “Empleo, Desempleo y Subempleo”. Quito – Ecuador.
- Manyá Marlon y Ruiz Miguel (2010). “Reformas Tributarias en la presidencia de Rafael Correa”, Edición 2010. Tax Ecuador. Guayaquil – Ecuador 2010.
- Negrón, Priscila (2013). “El sector automotriz, una alternativa para combatir el desempleo”. Guayaquil – Ecuador.
- Ochoa, Richard (2011). “Estudio de algunas marcas de vehículos en Ecuador”. Guayaquil – Ecuador.
- Párraga, Nicole (2013). “Efecto de las restricciones arancelarias”. Cuenca – Ecuador.
- Poveda, Estefanía (2012). “El crecimiento de la producción nacional”. Guayaquil – Ecuador.
- Rivas, Ximena (2013). “El 2013 es un año indescifrable”. Quito – Ecuador.
- Servicio de Rentas Internas (2010). “Estadísticas generales de recaudación de Impuestos”.Boletín oficial No. 17. Guayaquil, Ecuador.
- Servicio de Rentas Internas (2013). “Recaudaciones Efectivas de tributos en el Ecuador” Informe de labores 2010 – 2012. Centro de Estudios Fiscales. Ecuador.

- Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE). “Estadísticas de Recaudaciones - Por Tipo de Tributo” (2013). Servicio Nacional de Aduana del Ecuador sitio oficial: http://www.aduana.gob.ec/news/dwh_statistics.action. Ecuador 2013.
- Sistema Integrado de Legislación Ecuatoriana (SILEC) (2006). “Ley de Fomento Industrial, Codificación”. Quito – Ecuador.
- Yonfá, Carlos (2013). “La producción nacional de vehículos”. Guayaquil – Ecuador.