



ECUADOR – OCTUBRE 2016 - ISSN: 1696-8352

POLÍTICAS ARANCELARIAS DE IMPORTACIÓN DE VEHICULOS EN EL ECUADOR

Sr. Franklin Santiago Sánchez Galeas.

Santy_16@hotmail.com

Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil

Egresada de la Escuela de Comercio Exterior

Msc. Iván Riofrío Álvarez

Universidad Laica VICENTE ROCAFUERTE de Guayaquil

Escuela de Comercio Exterior

iriofrío@ulvr.edu.ec

Para citar este artículo puede utilizar el siguiente formato:

Franklin Santiago Sánchez Galeas e Iván Riofrío Álvarez (2016): "Políticas arancelarias de importación de vehículos en el Ecuador", Revista Observatorio de la Economía Latinoamericana, Ecuador, (octubre 2016). En línea: <http://www.eumed.net/coursecon/ecolat/ec/2016/aranceles.html>

1. RESUMEN:

Las políticas económicas, tributarias, aduaneras, arancelarias, de comercio exterior, entre otras, son de competencias exclusivas del gobierno central de importación de vehículos en el Ecuador, se han constituido en uno de los principales objetivos de estudio y análisis en los últimos años, por consecuencias de los procedimientos formales y las obligaciones tributarias aduaneras impuestas por el estado frente a las empresas importadoras de vehículos, en tal virtud la presente recopilación consiste en realizar un estudio sobre la restricción arancelarias en el sector automotriz sobre todo en las empresas cuya actividad económica se dedican a la importación de vehículos.

Esta temática parte de las políticas gubernamentales y que se ven reflejadas a nivel de importación y ventas anuales en los tres últimos años esto desde el 2013 hasta el primer semestre del año 2016, el mismo que se encuentra en decrecimiento constante conforme las cifras emitidas por COMEX, lo que resulta un punto muy importante su análisis para el futuro de las concesionarias importadoras de vehículos dentro del país.

Es importante destacar que dentro de este contexto se utilizó los métodos analítico descriptivo ya que tras la observación de índices y cifras se pudo realizar el análisis del problema en estudio e interpretar los hechos o acontecimientos recopilados y así elaborar ideas que permitan identificar las

principales causas y motivos de las cuales las empresas importadoras de vehículos han generado una gran preocupación económica y social.

La técnica de investigación que se utilizó para el desarrollo de esta análisis es una recopilación bibliográfica tomada de los informes y análisis del COMEX, y de otros datos cuyos resultados se basan en la política pública frente al sector automotriz, donde los resultados evidencian la realidad que enfrenta el sector automotriz y la disminución en las ventas de vehículos de los concesionarios a un nivel nacional, que efectivamente fueron causados por las políticas implantadas por el gobierno.

2. SUMMARY:

Economic policies, tributaries, customs, tariff, foreign trade, among others, are exclusive powers of the central government to import vehicles in Ecuador, they have become one of the main objectives of the study and analysis in recent years, by consequences of the formal procedures and tributary obligations customs income tax by the state against the importer companies of vehicles, such as the present compilation consist to realize a study about tariff restrictions in the automotive sector especially in companies whose economic activity they engaged to the importation of vehicles.

This thematic part of government policies and are reflected to level of import and annual sales in the last three years from 2013 to the first semester of 2016, the same it encounter in constant decline in agreement the figures issued by COMEX, it which result a point very important its analysis for the future of the import car dealerships inside country.

Is Important to accentuate inside this context was used the methods descriptive analytical because after observation of rates and figures could perform the analysis of problem in study and to interpret the facts or events collected and so to elaborate ideas that permit to identify the main causes and reasons for which the importer companies of vehicles have generated a major concern economic and social.

The research technique that was used for the development of this analysis is a bibliographic compilation taken from reports and analysis of COMEX, and other data whose results are based on public policy against the automotive sector, where results show reality facing the automotive sector and deceleration in vehicle sales from dealers at a national level, which actually were caused by the policies implemented by the government.

3. PALBRAS CLAVES: arancel, vehiculos, Tributos, aduana, restricciones.

3.1. KEY WORDS: tariff, vehicles, tributes, customs, restriction.

4. INTRODUCCION:

Las políticas arancelarias en el Ecuador constituyen un factor trascendental donde se buscan alternativas de inversión con nuevos proyectos que no tengan relación alguna con los costos e inversión del petróleo, tal es caso de las importaciones del sector automotriz en el Ecuador las mismas que son reguladas por el Comité del Comercio Exterior, siendo este sector muy sensible frente a las políticas gubernamentales en el mayor de los casos aumentando los precios de los automotores.

Por lo general las empresas que se dedican a la importación de vehículos buscan crear una planificación estratégica que permita mirar el futuro desde la realidad de cada empresa, analizando las circunstancias del mercado en el que se desenvuelve, para poder identificar las oportunidades para aumentar la presencia del mercado y la sostenibilidad de la gestión comercial y la inversión acorde a las políticas gubernamentales. Lo cual permite delimitar un sin número de consideraciones que se deben tomar al momento de analizar los posibles escenarios y variables que intervienen en el entorno de las empresas dedicadas a la importación y a la comercialización de vehículos en el Ecuador, en las que se encuentran los aspectos como las tasas de interés, la inflación, tipo de cambio, los riesgos jurídicos, las políticas de comercio exterior, la política fiscal y monetaria, la situación de la competencia, condiciones laborales, entre otros factores, son sujetos de cambio que pueden generar incertidumbre o cambiar condiciones de administración y estrategias de la empresa.

La industria automotriz en el Ecuador presenta características especiales con lo cual se pueden generar una serie de actividades complementarias que aportan y pueden generar un mayor crecimiento económico en este país, por tal razón esto se lo equilibra como un plan estratégico y prioritario que identifique las oportunidades para aumentar la presencia de mercado y la sostenibilidad de la gestión comercial.

Este contexto demuestra la importancia de las políticas del gobierno del Ecuador sobre las importaciones del sector automotriz, considerando que se tienen que registrar operaciones de las importaciones que son de mucha utilidad para la toma de decisiones; debido a que no existe información relevante que permita costear mercaderías importadas y en especial el sector automotor. El diseño metodológico con los cuáles se recaba la información de sustento sobre las políticas arancelarias en la importación de vehículos, como también se presenta las conclusiones y recomendaciones del trabajo investigado.

El incremento de restricciones arancelarias del sector automotriz en materia de importación, ha generado otro tipo de campos internos como son las carrocerías, partes y autopartes, generando una gran problemática y reducción a la importación donde el gobierno ecuatoriano pretende “fortalecer el desarrollo de la matriz productiva”.

Los principales riesgos a los que se enfrenta el sector automotriz son las restricciones gubernamentales mediante la asignación de cupos a importaciones de vehículos y partes, que afectan principalmente a la importación de vehículos livianos y ocasionan un alza en los precios; pese a ello este sector ha mostrado un crecimiento promedio en ventas por unidades de 6,3% entre 2002 y 2013. Las restricciones de importación tuvieron su origen a partir del año 2012, y se amplió para los dos últimos años, el argumento para las restricciones en 2014, se respaldó en temas ambientales sustentados en informes del Ministerio de Ambiente y del Consejo Nacional de Tránsito, mientras que para los años 2015 y 2016, se argumentó que la economía ecuatoriana se encuentra afectada por la reducción del precio del petróleo a nivel internacional, particular que impacta negativamente en la situación externa del país, por ser uno de los principales recursos de sustento económico.

De conformidad a la información obtenida a diciembre del año 2013 a COMEX, la participación por marcas muestra que Chevrolet, se ubicó como la marca líder en ventas a nivel nacional con un 48,00% de participación en el mercado, seguido de Kía con un 12,00%, Hyundai 9,00%, y el resto de marcas presentó una participación igual o inferior al 6,00%.

Un componente en la oferta de vehículos principalmente de vehículos livianos lo conforman las ensambladoras, que en el país son: General Motors Ómnibus BB GM-OBB, MARESA, AYMESA, y CIAUTO productoras de vehículos de las marcas Chevrolet, Mazda. Kía y Great Wall respectivamente.

Estas ensambladoras presentan un alto nivel de tecnificación que les permiten ser reconocidos por sus productos de calidad que incluso exportan, cifra que entre enero y septiembre de 2014 ascendió a 6.212 unidades exportadas a Colombia en 59,00%, y Venezuela 39,00%. OMNIBus BB, aportó con el 74,00% de la producción nacional, AYMESA el 16,00%, MARESA 10,00%.

Las ventas de vehículos livianos y pesados presentó un comportamiento similar al sector transporte y al Producto Interno Bruto (PIB) que es el reflejo de la economía, es decir la venta vehículos actúa como un dinamizador de la economía en todos los sectores, así, los livianos en el segmento consumo, mientras que los pesados que son bienes de capital que activan el comercio y otros sectores en el país, sin embargo esto representa, que el sector automotriz presenta un riesgo sistémico, que lo posiciona como vulnerable a las fluctuaciones de la economía.

Por otra parte, el número de vehículos por habitante en los países de América Latina fue liderado por Argentina con 317 vehículos por cada mil habitantes. El promedio regional se ubicó en 142 vehículos por cada mil habitantes, bajo este contexto Ecuador se ubicó bajo la media con 71 vehículos por cada mil habitantes.

Para el año 2015, se amplía la restricción a las importaciones mediante los cupos para importación de vehículos y partes por lo que se presenta una reducción al sector importador de vehículos, en

promedio del 52,00% y al ensamblador del 25,00% respecto del 2014, según estudios realizados se pretende que los Automotores y Anexos podrá importar US\$ 50,6 millones o 4.367 vehículos; Negocios Automotrices US\$ 46,8 millones o 5.014 unidades; General Motors del Ecuador US\$ 27,6 millones o 2.875 vehículos; Toyota del Ecuador US\$ 26,7 millones o 1.845 unidades; Quito Motors S.A US\$ 25 millones o 1.361 unidades.

En la resolución del Comité de Comercio Exterior en sus siglas COMEX, se concede también un cupo para la importación de vehículos híbridos o eléctricos de hasta 1.000 unidades o su equivalente a US\$ 25 millones en el último año.

En los meses de enero a septiembre de 2014, la producción nacional registró 47.076 unidades, 5,00% menos que en el mismo periodo del año 2013. Los vehículos producidos fueron: 31.566 automóviles, 14.359 camionetas, 751 camperos, 200 furgonetas y 200 chasis de camioneta.

La exportación de vehículos entre enero y septiembre de 2014 ascendió a 6.212 unidades, con un 2,00% más respecto al mismo período del año 2013, durante este año el vehículo de mayor exportación fue el automóvil con 4.210 unidades anuales seguido por las camionetas con 1.802 unidades, y 200 furgonetas, los principales destinos de exportación fueron los países de Colombia y Venezuela.

En base a la políticas y restricciones gubernamentales incidieron en el comportamiento de las ventas del sector, si se toma cifras: entre enero y septiembre de 2014, se importaron 34.768 vehículos, 7,00% menos en relación con el mismo periodo del año 2013, los vehículos importados fueron: 20.461 automóviles, 6.332 camiones, 2.307 camionetas, 1.983 camperos, 1.534 furgonetas, 678 tractocamiones, 458 chasis de bus, 516 buses, 422 automóviles híbridos, camionetas híbridas y 76 vehículos especiales.

Históricamente, los vehículos livianos han representado el mayor porcentaje en las ventas totales del sector, éste porcentaje fue 87,95% de vehículos vendidos a septiembre 2014. En este punto es importante mencionar que las restricciones gubernamentales, mediante la asignación de cupos, afectan directamente a vehículos importados livianos, sin embargo la restricción no incide directamente en lo que son vehículos pesados y maquinaria pesada, este tipo de restricción afecta en menor medida a la importación de partes o CKD que se utiliza para ensamblar en el País, ya que el objetivo es incentivar la producción nacional.

RESULTADOS:

- ✓ Los resultados obtenidos en el presente estudio permiten concluir que una variación impositiva, ya sea ésta a través de impuestos locales al consumidor final o a través de la implementación de gravámenes a las importaciones o cuotas de importación, afectaron directamente a la tendencia de las importaciones de vehículos nuevos en el país. Esto significa que los importadores de vehículos sufrieron reducciones en sus ingresos globales durante los últimos tres años.
- ✓ Durante el estudio 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 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, Kia y Ford.
- ✓ 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.
- ✓ El sector automotriz ecuatoriano es uno de los principales sectores productivos del país debido al volumen de ventas con las que cuenta, y es uno de los sectores que más aporta en impuestos por concepto de impuesto a la renta y a los vehículos motorizados también actúa positivamente en la generación de empleo. Por otra parte los vehículos pesados son fundamentales para el comercio, la agricultura y para las actividades económicas en general. A pesar de su dinamismo, es un sector que en la actualidad se encuentra altamente regulado, bajo el argumento que la economía ecuatoriana se encuentra afectada por la reducción del precio del petróleo a nivel internacional, lo que impacta negativamente en la situación externa del país.
- ✓ La oferta nacional de vehículos se ha reducido, por lo que, la expectativa de los empresarios del sector para el año 2015 y 2016, es que los precios suban, debido a que continúan los cupos de importación restringidos, como una política gubernamental.
- ✓ Las importaciones, principalmente de vehículos livianos, en la actualidad se encuentran altamente reguladas.

- ✓ Una de las alternativas tomadas por las empresas comercializadoras para enfrentar las reducciones en compras de vehículos importados, es la adquisición de vehículos ensamblados en el país y han potenciado los servicios Post-Venta.
- ✓ Existe incertidumbre en el sector automotriz, ya que el gobierno no ha establecido reglas claras, esto, impide que puedan realizar una planificación empresarial estable, para el manejo económico y financiero de las empresas, y sobre todo ofrecer otro tipo de productos y servicios conforme los requerimientos de la sociedad.

5. BIBLIOGRAFIA:

AEDE. (2014). Anuario . Quito.

COMEX. (2012). Comité de Comercio Exterior . Quito.

Economica, M. d. (2010). Censo Económico . Quito.

Ecuado, A. d. (2016). Informe en cifras en el año 2006 sobre la importación, producción y comercialización de vehículos en el Ecuador. Quito.