UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL

FACULTAD DE CIENCIAS ADMINISTRATIVAS

MAESTRÍA EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

"TRABAJO DE TITULACIÓN ESPECIAL"

PARA LA OBTENCIÓN DEL GRADO DE MAGISTER EN ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS CON MENCIÓN EN NEGOCIOS INTERNACIONALES

"ANALIZAR IMPORTACIONES DE VEHÍCULOS LIVIANOS AÑO 2012 SEGÚN REGULACIONES GUBERNAMENTALES: INCIDENCIAS EN CONCESIONARIOS DE GUAYAQUIL"

AUTOR: JANET DEL CARMEN HIDALGO PÁSTOR

TUTOR: AB. JULIO ANTONIO BAQUE MIELES

GUAYAQUIL – ECUADOR

JULIO 2017

Certificación del Tutor

En mi calidad de tutor del estudiante Ing. Janet Hidalgo Pástor, del Programa de Maestría (Especialista) Negocios Internacionales, nombrado por la Decano de la Facultad de Administración. CERTIFICO: que el estudio del trabajo de titulación especial titulado "Analizar importaciones de vehículos livianos año 2012 según regulaciones gubernamentales: Incidencias en Concesionarias de Guayaquil", cumple con los requisitos académicos, científicos y formales que establece el Reglamento aprobado para tal efecto.

Atentamente,

_____

Ab. Julio Baque Mieles
Tutor

Guayaquil, 13 de julio de 2017

Dedicatoria

Dedico este trabajo a mis padres (+) que desde el cielo me guían y me acompañan día a día en cada uno de mis pasos, lo que me da la confianza y seguridad para culminar cada una de las metas trazadas.

Agradecimiento

En mi primer lugar agradezco a Dios por darme la oportunidad de cumplir esta meta.

A mi familia por todo el apoyo brindado y por el impulso que supieron infundir para la culminación de este trabajo.

Y a todos y cada uno de los miembros de la Unidad de Posgrado de la Facultad de Ciencias Administrativas, por haberme compartido su sapiencia durante este trayecto, y por el acompañamiento en la ejecución del mismo.

Declaración Expresa

"La declaración del contenido de este trabajo de titulación especial, me corresponden exclusivamente; y el patrimonio intelectual de la misma a la UNIVERSIDAD DE GUAYAQUIL"

_____

Ing. Janet Hidalgo Pástor

Tabla de contenido

Certificación del Tutor II
Dedicatoria III
Agradecimiento IV
Declaración Expresa V
Tabla de contenido VI
Título: VII
Resumen VII
Introducción 1
Capítulo 1 Marco Teorico 6
1.1 Teorías generales 7
1.2 Teorías sustantivas 4
1.3 Referentes empíricos 12
Capítulo 2 Marco metodológico 16
2.1 Metodología 16
2.2 Métodos 16
2.3 Premisas o Hipótesis 17
2.5 Cuadro de operacionalización de variables para las investigaciones de corte cuantitativo. 19
2.6 Gestión de datos 20
2.7 Criterios éticos de la investigación 21
Capítulo 3 Resultados 22
3.1 Antecedentes de la unidad de análisis o población 22
3.2 Diagnostico o estudio de campo 22
Capítulo 4 Discusión 28
4.1 Contrastación empírica 28
4.2 Limitaciones 28
4.3 Líneas de investigación 29
4.4 Destacar los aspectos más novedosos e importantes del estudio y las diferencias con los referentes empíricos 29
Capítulo 5 Análisis 31
Conclusiones 39
Recomendaciones 40
Referencias Bibliográficas 41
Anexos 44

Título:

Analizar importaciones de vehículos livianos año 2012 según regulaciones gubernamentales: incidencias en concesionarios de Guayaquil.

Resumen

El presente trabajo de titulación especial trata de analizar y comprender con precisión los fenómenos y consecuencias que atravesó el sector importado de vehículos livianos en el año 2012, identificando las incidencias que se produjeron específicamente en empresas comercializadoras de la ciudad de Guayaquil a consecuencia de las regulaciones gubernamentales que el gobierno nacional implantó, a causa de la contraproducente situación externa que atravesaba el Ecuador, originada por el resultado negativo que presentaba la balanza comercial en la última década (2001 – 2011), regulaciones que consistieron en limitar las importaciones de vehículos CBU definiendo restricción anual cuantitativa por unidades de vehículo y por valor a 16 sub-partidas arancelarias que se especifican en la resolución 66 emitida en Junio del 2012 por el Comité de Comercio Exterior (COMEX), teniendo los importadores que respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar las mercancías que traen de afuera; no obstante, por tratarse de una cuota de importación anual, dicha medida tuvo vigencia desde Enero del 2012. Con el establecimiento de restricción de cupos de importación a los vehículos señalados en esta resolución y la imposición de otras restricciones dispuestas por otros sectores durante el año 2012 el gobierno nacional espera retener en el país la salida de divisas al extranjero ya que esos tiempos las importaciones superaban las exportaciones; y así para mantener una adecuada liquidez en la economía ecuatoriana, esperando mejorar la balanza comercial.

Palabras Claves: Balanza Comercial, Sector Automotriz, Regulaciones y Rentabilidad de concesionarios.

Title:

Analyze imports of light vehicles in 2012 according to government regulations: incidents in Guayaquil dealers.

Summary

The present special titling work tries to analyze and to understand with precision the phenomena and consequences that crossed the imported sector of light vehicles in the year 2012, identifying the incidences that were produced specifically in commercial companies of the city of Guayaquil as a result of the regulations governmental organizations that the national government implemented because of the counterproductive external situation that crossed Ecuador, due to the negative result of the trade balance in the last decade (2001 - 2011), regulations that consisted in limiting imports of CBU vehicles, defining annual quantitative restriction per vehicle units and by value to 16 tariff sub-items specified in resolution 66 issued in June 2012 by the Foreign Trade Committee (COMEX), with importers having to respect the two parameters together for national power the goods they bring from outside; however, since it is an annual import quota, that measure was in force from January 2012. With the establishment of restriction of import quotas to the vehicles indicated in this resolution and the imposition of other restrictions arranged by other sectors during the year 2012 the national government expects to retain in the country the outflow of foreign exchange abroad since those times imports exceeded exports; and thus to maintain adequate liquidity in the Ecuadorian economy, hoping to improve the trade balance.

Key Words: Trade Balance, Automotive Sector, Regulations and Profitability of dealers.

Introducción

Como consecuencia de la fijación de cupos a los vehículos CBU - Completely Built Up, según las siglas en ingles que traducidos significa completamente armados, que ingresen al país desde el exterior, se generó un efecto negativo en toda la economía del país limitando el libre comercio, la sana competencia y el crecimiento de las empresas; causando la inevitable contracción de las concesionarias de la ciudad de Guayaquil, que tuvieron como efectos la caída de las ventas, disminución de puestos de trabajo, mayores precios de venta, entre otros, obligando así a los administradores de las concesionarias a modificar sus estrategias para mantenerse en el mercado.

Siendo el sector automotriz muy importante en la economía del país por la participación que presentó entre los años 2000 al 2011 y por los ingresos que genera en todas las actividades económicas directas e indirectas que están involucradas en esta actividad.

Delimitación del problema

La balanza comercial es el registro de las importaciones y exportaciones de un país cualquiera durante un período. El saldo de la misma es la diferencia entre exportaciones e importaciones en un momento determinado, podría ser positiva (lo cual se denomina superávit comercial) o negativa (lo cual se denomina déficit comercial). La balanza comercial en la última década, desde el 2001 hasta el 2011, ha sido deficitaria para Ecuador.

Por lo que el gobierno tuvo la urgencia de equilibrar la balanza comercial que era deficitaria en el Ecuador, impuso límites a las importaciones de bienes entre ellas las importaciones de los vehículos CBU.

Las importaciones en el sector automotriz ecuatoriano son reguladas por el Comité de Comercio Exterior (COMEX) que es un cuerpo colegiado del sector público, quien emitió en Junio del 2012 la resolución donde resuelve restricción anual cuantitativa por unidades de vehículo y por valor, y que los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar las mercancías que traen de fuera; por lo que para el año 2012 solo se pudo importar el 70% de lo que se había importado en el año 2010 tomándolo como año base, ya que representaba el año donde las importaciones alcanzaron el pico más alto de la última década.

Esta medida estuvo vigente en el Ecuador hasta Diciembre del 2016, con una revisión anual a cargo del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE).

Con esta medida y la de los otros sectores el gobierno espera retener en el país la salida de divisas al extranjero, con el propósito de mantener una adecuada liquidez en la economía ecuatoriana, causando que se mejorara la Balanza Comercial en estos tiempos donde las importaciones superen a las exportaciones.

Lo que generó en el sector automotriz importador de vehículos livianos un estancamiento del mercado golpeando gravemente a las comercializadoras. Por lo que las han conllevado a repensar sus negocios y buscar formas que les permitan no solo proyectar sus ingresos, sino la estabilidad de sus trabajadores y la continuidad de las compañías.

Formulación del problema

Las medidas arancelarias y los cupos de importación vigentes en el Ecuador en el año 2012, provocó que el mercado automotriz sufra un decrecimiento en las ventas de sus unidades, con relación al año anterior. En el año 2012 se vendieron 121,446 unidades mientras que en el año 2011 se vendieron 139,893 unidades, lo que representó una caída en

las ventas del 13.19%, sin embrago dicha disposición en ese período no tuvo afectación directa a la rentabilidad de las concesionarias en ese año, pero al mantenerse vigente dicha medida hasta el año 2016 afecto de manera drástica a las utilidades de la concesionarias en cada uno de los años que transcurría, llegando a reducir sus ventas a 63,555 unidades es decir una caída del 54.57% en relación al año anterior a la fijación de límites de importación.

Lo que contribuyó a que el sector automotriz pierda su dinamismo, con la implementación de las medidas como la fijación de los cupos y las medidas de índole tributaria que fue de aumentar la tarifa del Impuesto a la Salida de Divisas del 2% al 5%, mismas que afectaron mayormente a los segmentos de automóviles, donde sus niveles de ventas fueron bajos.

Con estas nuevas regulaciones, el sector automotriz estuvo con un panorama incierto para los años subsiguientes al año 2012, ya que adicionalmente se establecieron parámetros de seguridad a las unidades que se importen y se ensamblen en el país, estas debían cumplir con el reglamento técnico dispuesto en la Resolución RTE INEN 034, mismo que controla el cumplimiento de normas de seguridad así como la obligatoriedad de que los vehículos livianos cuenten con doble airbag frontal, entre otras especificaciones; así como también la implementación de las salvaguardias cambiarias y salvaguardias por balanzas de pagos que consiste en la aplicación de aranceles; medidas que impactaron directamente en los precios de los vehículos.

Justificación

El presente trabajo de investigación se enfoca en el análisis de las regulaciones gubernamentales adoptadas por el gobierno nacional en el año 2012 como la fijación de cupos y la medida de índole tributaria aumentando la tarifa del ISD, lo que permitió conocer

las incidencias que provocaron dichas medidas en las concesionarias de la ciudad de Guayaquil.

Dado que la fijación de cupos tuvo vigencia hasta Diciembre del 2016 y el incremento de la tarifa del ISD a la fecha siguen vigentes en el Ecuador.

Lo que provoco que el sector importador de vehículos importador sea vea afectado drásticamente en el pasar de cada año que duró la fijación de cupos.

Objetivo General

Analizar las consecuencias que provocaron las regulaciones gubernamentales que se implementaron en el sector importador de vehículos CBU de transporte de personas y carga liviana en el Ecuador en el año 2012 y su incidencia en la comercializadoras de vehículos en la ciudad de Guayaquil, debido a que éstas regulaciones obligaron a reformular el tamaño de las empresas tanto en sus estructuras financieras y laborales; basando el presente trabajo en:

Citar y realizar breve análisis las regulaciones gubernamentales impuestas al sector entre los años 2012 al año 2016.

Realizar breve análisis de las ventas de los vehículos CBU comercializado en el país, así como la rentabilidad de las concesionarias de la ciudad de Guayaquil, entre los años 2011 al año 2016.

Citar la evolución del índice de desempleo de la ciudad de Guayaquil del año 2012 y el año 2016.

La novedad científica

Con el presente análisis se buscar entender y comprender el comportamiento del sector importador de vehículos con relación a las regulaciones gubernamentales que

afectaron directamente al sector y que fueron adoptadas por el gobierno nacional a partir del año 2012; donde los cupos de importación estuvieron vigentes hasta el año 2016 y el cambio en la tarifa del ISD se mantienen vigentes a la fecha en el Ecuador.

Entender y comprender si dichas medidas aportaron en el equilibrio de la Balanza Comercial en el país, ya que el objetivo del gobierno nacional es impulsar las exportaciones.

Capítulo 1

Marco Teórico

Este trabajo de investigación enfoca el análisis del comportamiento del sector importador automotriz que tuvo que enfrentar una marcada contracción del mercado entre los años 2012 al año 2016, a consecuencia de los saldos negativos que venían registrando la balanza comercial en la última década (2001 – 2011), según datos publicados por el Banco Central del Ecuador (BCE) al cierre del año 2011 la balanza comercial registró un saldo deficitario de 717 millones de dólares, debido a que las exportaciones alcanzaron montos totales de 22.292 millones de dólares, mientras que las importaciones alcanzaron montos totales de 23.009 millones de dólares; la balanza comercial es uno de los componentes de la balanza de pagos.

La balanza de pagos es un documento contable donde se recogen sistemáticamente todas las operaciones económicas de un país y con el resto del mundo; como en todo documento contable se utiliza el método de <partida doble> donde debe (salidas) = haber (entradas) y su saldo deseado sería saldo cero, en éste documento se evidencia claramente si un país está equilibrado en cuanto a sus ingresos y pagos.

La balanza comercial es muy importante sobre todo porque la mayoría de países son de economía abierta actualmente, es decir que realizan intercambios de bienes y servicios con el exterior.

Por lo que el gobierno nacional en su urgencia de equilibrar dichos saldos, adopta medidas económicas en varios sectores como: las de carácter aduanero fijando cupos de importación de unidades a los vehículos automotores que estuvieron vigentes entre los años

2012 al año 2016 y las de carácter tributario modificando la base imponible ex – aduana del impuesto a los consumos especiales (ICE) que estuvieron vigente en los años 2015 y 2016; afectando directamente al sector importador de vehículos automotores.

Las ventas de vehículos en el Ecuador se concentran principalmente en las provincias: de Pichincha (41.43%) Guayas (25.25%) Tungurahua (7.71%) Azuay (6.76%) mientras que las demás provincias concentran ventas de vehículos del menos (5%), como se muestra en la Figura 1.

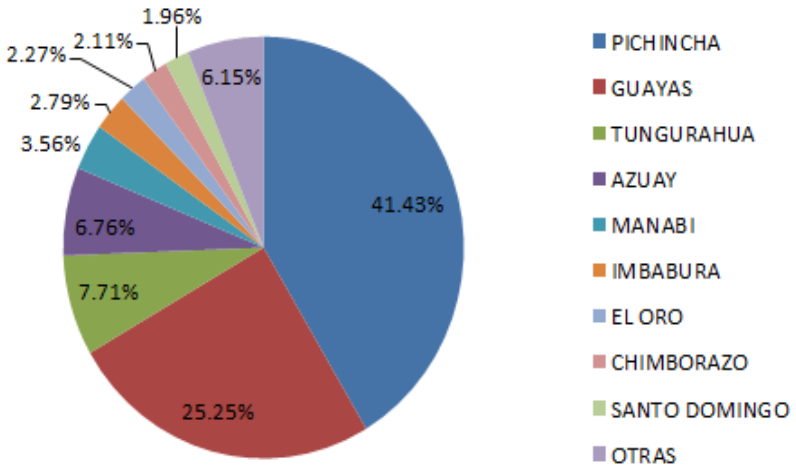


Figura 1: Ventas vehículos por provincias del Ecuador
Fuente: Anuario 2016 AEADE

La provincia del Guayas está conformada por la mayor concentración de habitantes según el censo poblacional 2010 realizado por el Instituto Nacional de Estadísticas y Censo (INEC), representa la segunda ciudad donde se concentra el parque automotor del Ecuador siendo la provincia del Pichincha la que ocupa el primer lugar.

1.1 Teorías generales

El propósito de esta investigación es analizar y comprender con precisión los fenómenos y consecuencias de las regulaciones emitidas por los diferentes organismos de control durante los años 2012 al año 2016, para lo cual se fundamentará en:

Citar y realizar breve análisis las regulaciones gubernamentales que afectaron al sector automotriz.

Análisis de valores y unidades de vehículos comercializados en el país en los años 2011 al 2016 y en la ciudad de Guayaquil.

Citar los cambios del índice de desempleo entre los años 2011 al año 2016.

1.2 Teorías sustantivas

El rol del sector automotriz es muy importante dentro de la economía del país, su desarrollo genera importantes ingresos fiscales a través de aranceles e impuestos y crea fuentes de empleo en las actividades relacionadas a la comercialización como tal, y de manera indirecta a todas las actividades que se relacionan al sector como son: comercialización de partes y piezas, servicio de post-venta, producción de combustibles y lubricantes, así como las actividades relacionadas con seguros y de servicios financieros; siendo principalmente la comercialización de vehículos importados la que representa mayores ingresos dentro del sector, como se puede apreciar en la Figura 2.

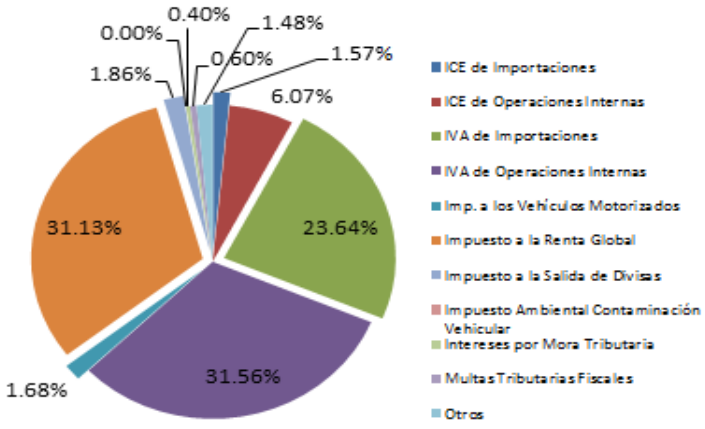


Figura 2: Participación de recaudación tributaria por impuestos
Fuente: Anuario 2016 AEADE

Donde el ICE de importaciones representan el 1.57%, el IVA de importaciones representan el 23.64%, el impuesto a los vehículos motorizados

representan el 1.48%, el impuesto a las salida de divisas representa el 1.85%, y el impuesto ambiental contaminación ambiental representan 0.40%, mientras que el impuesto a la renta que graban las compañías que incluyen a las concesionarias representan el 31.13% de la recaudación fiscal total.

La evolución del sector automotriz durante los años 2000 al año 2011 tuvo un acelerado crecimiento, sin embargo a partir del año 2012 empieza a mostrar un marcado descenso, como se observa en la Figura 3.

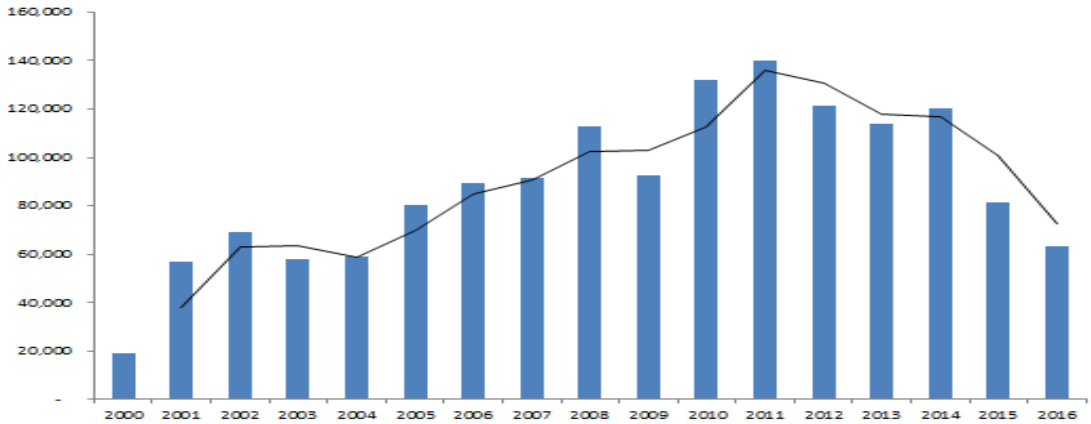


Figura 3: Ventas (unidades) anuales 2000 - 2016
Fuente: Anuario 2016 AEADE

La composición de las ventas entre los años 2000 al año 2011, mostraba una mayor participación de vehículos importados, dada la preferencia que mostraron los consumidores, como se muestra en la Figura 4.

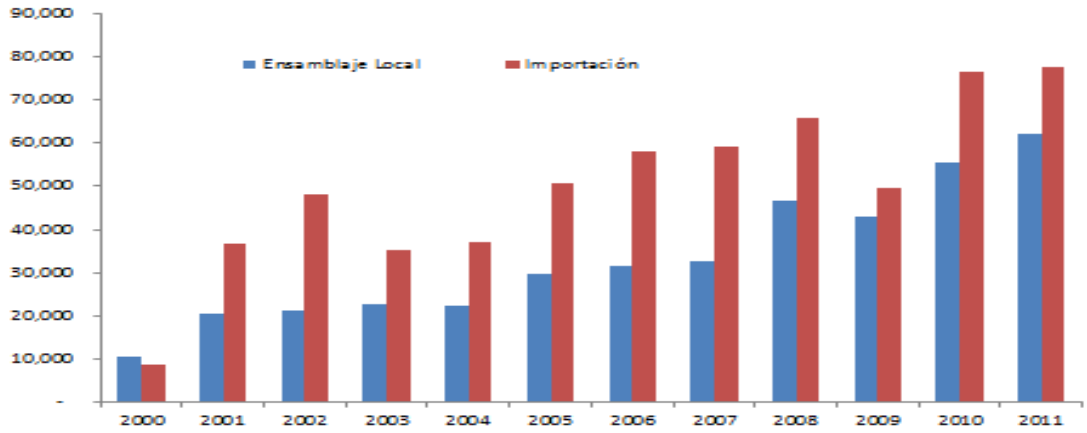


Figura 4: Composición de las ventas (unidades) anuales 2000 - 2011
Fuente: Anuario 2016 AEADE

Durante los últimos años 2000 – 2011, el sector automotor experimentó las ventas más importantes de la historia; posterior a la demanda reprimida durante la crisis económica de los años 1998 -1999, el descongelamiento de depósitos, las remesas de los emigrantes que ingresaban al país, estabilidad de precios, el endeudamiento externo del país, así como la dolarización, elevaron el nivel del poder adquisitivo de ciertos sectores de la sociedad ecuatoriana, situando este hecho en la base del ´boom´ de consumo marcadamente suntuario.

Sin embargo las preferencias de los consumidores en adquirir vehículos importados, durante los años 2001 al año 2011, provocó que aumentaran las importaciones desde el exterior, siendo el año 2010 donde ingresó al país el mayor número de vehículos alcanzando la cima de 79.685 unidades, como se observa en la Figura 5.

Figura 5: Importación anual de vehículos (unidades)
Fuente: Anuario 2016 AEADE

Las importaciones en el sector automotriz ecuatoriano son reguladas por el COMEX que es un cuerpo colegiado del sector público que tiene la facultad de “Crear, modificar suprimir las tarifas arancelarias”, y “Diferir, de manera temporal, la aplicación de las tarifas arancelarias generales, o por sectores específicos de la economía, según convenga a la producción nacional o a las necesidades económicas del Estado.” según el artículo 72, literales c) y q), del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.

Convirtiéndose el sector automotor en los últimos años (2000-2011) en uno de los principales contribuyentes fiscales por concepto de impuesto a la renta y a los demás tributos que gravan los vehículos motorizados en el país, por el significativo aporte que generaban todas las actividades relacionadas al sector.

Aporte que también contribuye con la economía nacional ya que pudo logró un leve crecimiento de plazas de empleo por las actividades directas de la venta del vehículo importado, así como en las actividades indirectas que involucra este sector.

Los recursos que se invertían en la compras mayoritariamente provenían de sectores de altos ingresos de las dos principales urbes del país lo que representan menos del 40% de la población, donde se concentraba aproximadamente el 92% del total de vehículos; situación que provocó escasez de recursos a mediano y largo plazo, es decir los recursos que salen del país para pagar las importaciones en su gran mayoría son recursos improductivos. Esta fuga de recursos se estaría cubriendo con ingresos extraordinarios como fueron las remesas de los emigrados y el alto precio del petróleo. Por lo que el 'boom' del sector automotor se estaba sosteniendo en bases frágiles, por lo que se urgía establecer estrategias comerciales para le permitan diversificar los destinos de las ventas hacia las urbes de menor que estén más vinculados con el sector productivo nacional, lo que convertiría a los vehículos en capital productivo que generen recursos para la economía en conjunto.

Sin embargo, el desmedido aumento de importaciones ocasionaba que el sector productivo nacional se estancase, si el país seguía endeudándose en el exterior, y si las tasa de interés mantuvieran los mismos niveles; y si todo esto no mejorarse en corto plazo; no habría probabilidades de que el sistema monetario soporte las presiones que persistirían en la balanza de pagos.

Donde el gobierno ecuatoriano en su afán de equilibrar la balanza de pagos y argumentando que: por protección a la salud de los ecuatorianos, y con el aumento

incontrolable en las emisiones de gases de efecto invernadero, y así como con el acelerado crecimiento de las importaciones de vehículos; pretendió justificar la imposición de la resolución que el COMEX emitió en Junio 2012, donde resuelve imponer restricción anual cuantitativa por unidades y por valor a 16 sub-partidas arancelarias de vehículos, y que los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar las mercancías que traen de exterior; tomando como base las unidades que ingresaron en el año 2010.

Medida que entra en vigencia desde Enero del 2012 por ser una cuota anual, manteniéndose esta medida vigente hasta Diciembre del 2016, a través de revisiones anuales por parte del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) lo que generaron la emisión de varias resoluciones modificatorias por parte del COMEX, las mismas que se resumen en la Figura 6.

		Cuota anual	
Período	**Resolución COMEX**	**FOB (millones $)**	**Unidades**
2012	066-2012	495	48.279
2013	101-2013	552	49.203
2014	101-2013	552	49.203
2015	049-2014	263	22.277
2016	050-2015	280	23.285

Figura 6: Resoluciones anuales COMEX, revisión anual fijación cupos
Fuente: Ministerio de Comercio Exterior

Entre los años 2012 al año 2016, el sector automotriz también se vio afectado por otras regulaciones: de carácter como: las **salvaguardias** en el año 2015, de carácter tributario **modificaciones a la base imponible ex - aduana al impuesto a los consumos especiales (ICE)** en el año 2015 – 2016, y de carácter social las **medidas de seguridad en los vehículos** en el año 2014.

Las salvaguardias, son normas de excepción a los acuerdos comerciales suscritos por los países, nacen en 1947, en el artículo XIX del GATT, bajo el título de “Medidas de urgencia sobre la importación de productos determinados”. Su objeto principal era la

protección a la industria local frente a la importación de productos que causen o amenacen causar daño a un sector manufacturero particular. La característica más importante de las salvaguardias es su temporalidad, en virtud de que son medidas que no pueden aplicarse indefinidamente, sin un plazo específico. El legislador y la jurisprudencia han determinado que su vigencia debe ir solamente hasta que el daño o la amenaza de daño a un sector manufacturero específico desaparezcan, o al menos disminuyan sensiblemente. Sin embargo, las salvaguardias, al amparo de la normativa internacional, deben ser pertinentes, razonables, temporales, adecuadas y lo menos perturbadoras al comercio de bienes y servicios. Los antecedentes histórico-jurídicos de dichas medidas demuestran que la aplicación de las salvaguardias es siempre polémica. El propósito principal es minimizar la afectación a las distintas ramas del aparato productivo nacional, pues de lo contrario el remedio será peor que la enfermedad, y el daño a los legítimos intereses de la inversión, irreversible. (El Comercio, 2017).

A partir del 5 de enero de 2015, los productos que ingresen al Ecuador provenientes de Colombia y Perú están sujetos a una sobretasa equivalente al arancel nacional de importaciones que no podrá superar al 21 % y 7 %, respectivamente. La aplicación de esta medida de “salvaguardia cambiaria” obedece a la devaluación del peso colombiano y del sol peruano, que afecta las condiciones de competencia en las relaciones comerciales con estos países, cuya vigencia fue hasta el 10 de Marzo del 2015; siendo reemplazada por una medida de salvaguardia por balanza de pagos para regular el nivel general de las importaciones y equilibrar nuestra balanza comercial, que consiste en la aplicación de aranceles a determinadas importaciones ésta medida sería es temporal, es decir que tendrá una duración de 15 meses, tiempo durante el cual se realizarán evaluaciones periódicas y luego de concluido el plazo se hará un cronograma de desgravación.

En Mayo del 2016, el COMEX resolvió extender la vigencia de las salvaguardias por doce meses más esto sería hasta Mayo del 2017 con un cronograma de desgravación desde Abril del 2017, como se observa en la Figura 7.

	Mes de desgravación año 2017		
Sobretasa	**Abril**	**Mayo**	**Junio**
15%	10%	5%	0%
25%	16.7%	8.3%	0%
40%	26.7%	13.3%	0%

Figura 7: Cronograma de desgravación de salvaguardias
Fuente: Ministerio de Comercio Exterior

La motivación de la extensión fue justificada por: la persistencia en las dificultades externas, los graves impactos del terremoto que afectó al país en Abril del 2016 que dejó fuertes daños humanos y económicos, por el bajo precio del crudo, así como un dólar aún más apreciado.

En Enero del 2015 el Servicio de Rentas Internas (SRI) expide una resolución donde **modifica la base imponible del precio ex-aduana del ICE**, con el fin de equiparar la base imponible ex – aduana con la base imponible ex – fabrica. Medida que consistía en adicionar a la base del impuesto todos los gastos en que el importador incurre posterior a la desaduanización indistintos de la deducibilidad del impuesto a la renta como son: gastos de comercialización, distribución y financieros; disposición que estuvo vigente hasta Octubre del 2016 ya que fue derogada con la ley de Incentivos Tributarios para varios sectores productivos; ley busca restablecer las reglas para la importación de productos gravados con el ICE; donde indicaba que el importador realice una re – cálculo del impuesto luego de la liquidación que realizaba la Corporación Aduanera del Ecuador (CAE).

Lo que afecto terriblemente a los concesionarios de vehículos importados ya que dicha disposición no modificaba en nada la base imponible ex – fabrica, y poniéndolo en una enorme desventaja a los importadores incluso dentro del mismo sector, dado que la tarifa ICE

por la importación de partes y piezas (CKD) se ubica en la franja hasta en un 15%, mientras que el porcentaje del ICE para los vehículos completamente armados (CBU) llega hasta el máximo porcentaje que es el 35% de ICE.

En el año 2014 el Instituto Ecuatoriano de Normalización (INEN) en el Reglamento Técnico 034 establece - "**ELEMENTOS MÍNIMOS DE SEGURIDAD EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES**", con la finalidad de proteger la vida e integridad de los ecuatorianos, así como fomentar mejores prácticas al conductor, pasajero y peatón; este reglamento aplica para vehículos finalizados en condiciones de rodaje y uso. Dicha resolución debía implementarse con plazo hasta Octubre de 2015, sin embargo a pedido del sector automotor se amplió el plazo hasta Octubre del 2016, como se muestra en la Figura 8.

1	Iluminación y dispositivos de señalización luminosa	
2	Apoyacabezas incorporados o no al asiento Apoyacabezas	
3	Asientos, sus Anclajes y Apoyacabezas	
4	Asientos de Vehículos Grandes de Pasajeros, su Resistencia y Anclajes	
5	Anclajes de Cinturones de Seguridad y de Sistemas ISOFIX	
6	Anclajes ISOFIX	
7	Sistemas de Frenos para Vehículos Livianos de Pasajeros	
8	Frenos ABS	
9	Sistemas de Frenos para Vehículos de Pasajeros Medianos y Pesados y Vehículos de Carga M, N y O	

10	Sistemas Electrónicos de Control de Estabilidad	
11	Sistemas de Frenos para Vehículos Livianos de Pasajeros	
12	NEUMÁTICOS	
13	Dirección (Deben tener dirección asistida cumplir la UN es opcional)	
14	Vidrios	
15	Cinturones de Seguridad y Sistemas de Retención Infantil	
16	Protección para Colisión Frontal	
17	Protección para Colisión Lateral	
18	BOLSAS DE AIRE (2 AIRBAGS FRONTALES MÍNIMO)	
19	AVISADOR ACUSTICO Y LUMINOSO DE USO DE CINTURÓN	

Figura 8: Representación gráfica RTE 034 "Elementos mínimos de seguridad en vehículos automotores"
Fuente: INEN

1.3 Referentes empíricos

Todas estas las medidas que se impusieron en los años 2012 al año 2016, afectaron directamente al sector automotor en especial a la importación de vehículos automotores especificadas en las 16 sub-partidas arancelarias definidas en la resolución del COMEX de Junio 2012; provocando la inevitable contracción del sector automotor importador de vehículos lo que repercutió en la reducción de los demás sectores que se encuentran asociados con esta actividad, como se muestra en la siguiente Figura 9

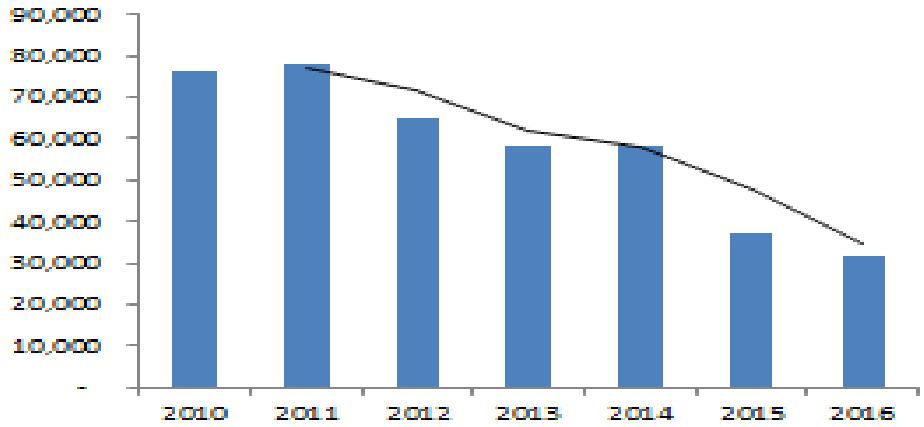


Figura 9: Ventas (unidades) vehículos importados 2010 - 2016
Fuente: Anuario 2016 AEADE

A partir del año 2012 se limitó la oferta de los vehículos importados y se produjo incremento de los costos de los vehículos ya que se tuvieron que adicionar cargas impositivas y costos por la implementación de las normas de seguridad, lo que repercutió en aumento de los PVP, debido a que los administradores de los concesionarios tenían que generar utilidades para mantenerse dentro del sector; así también tuvieron que repensar estrategias comercial volcándose a fortalecer el servicio de post-venta entendiéndose como tal: reparaciones y mantenimientos de vehículos, ventas de repuestos y accesorios e incluso analizar nuevas líneas de negocios donde poder incursionar como: instalación de cubierta blindada a los vehículos, para solventar el decrecimiento de las ventas de vehículos, ya que esto originaba eliminación en puestos de empleo directo e indirecto; porque muchas

empresas tuvieron que reducir sus estructuras financieras viéndose obligados incluso a eliminar agencias o puntos de venta en su ineludible generación de rentabilidad para los accionistas.

Lo que generó el decrecimiento de las ventas de vehículos importados entre los años 2012 que se importaron 65,051 a 31,780 que se importaron en el año 2016, lo que muestra un decrecimiento hasta en un 41.55%, se muestra en la siguiente Figura 9.

Situación que repercutió en menos ingresos fiscales y reducción de puestos de trabajo para el país.

La ciudad de Guayaquil provincia del Guayas, es la principal ciudad económica de esa provincia, donde también se evidenció la marcada recesión que afectó el país entre los años 2012 al año 2016, por las regulaciones impuestas por el gobierno nacional que afectaron directamente al sector automotor, como lo muestra la Figura 10.

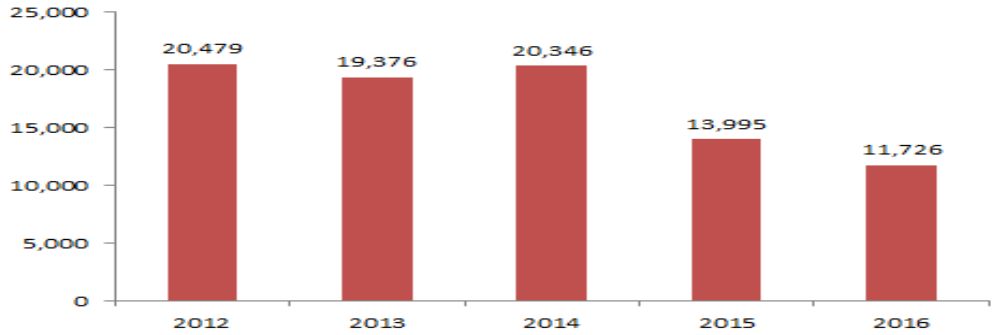
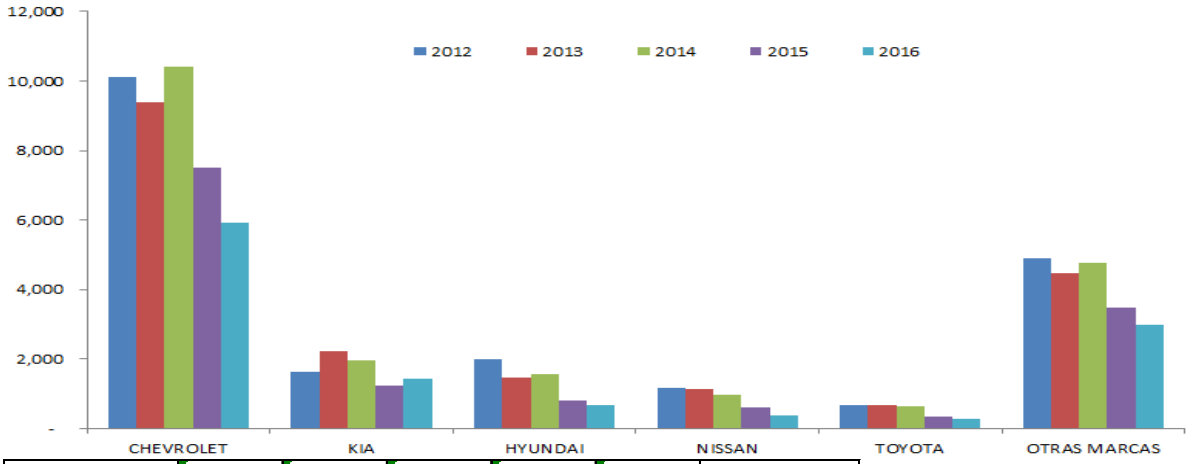


Figura 10: Ventas (unidades) vehículos ciudad Guayaquil 2012-2016
Fuente: Autoplus AEADE

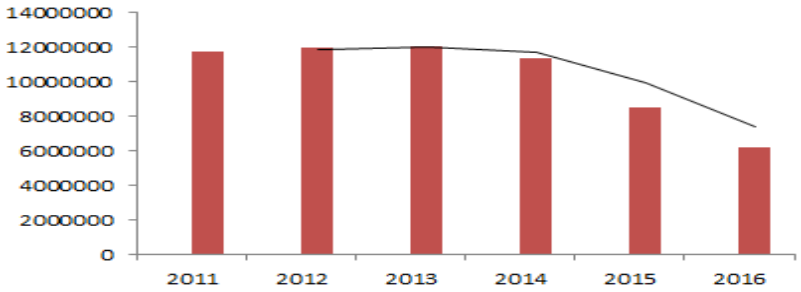
En la ciudad de Guayaquil se comercializa en promedio 54 diferentes marcas de vehículos, siendo las principales marcas o con mayor participación en el mercado: Chevrolet, Kia, Hyundai, Nissan, Toyota que son comercializadas entre 11 concesionarios; las mismas que lograron mantenerse en el mercado durante los años 2012 al 2016 épocas donde estaban vigentes las medidas gubernamentales, con una tendencia a la reducción en cada año, como se observa en la Figura 11.



AÑO	2012	2013	2014	2015	2016	Var.% 2012-2016
CHEVROLET	10,106	9,381	10,399	7,514	5,916	59%
KIA	1,641	2,231	1,952	1,242	1,451	88%
HYUNDAI	2,001	1,484	1,561	821	691	35%
NISSAN	1,172	1,134	991	598	383	33%
TOYOTA	672	679	662	334	294	44%
OTRAS MARCAS	4,887	4,467	4,780	3,487	2,991	61%

Figura 11: Ventas (unidades) vehículos por principales marca ciudad de Guayaquil 2012 - 2016
Fuente: Autoplus AEADE

Situación que impactó en los ingresos de las concesionarias de la ciudad de Guayaquil, obligando a los administradores adoptar como estrategias comerciales cierre puntos de ventas en la desesperación de mantenerse en el mercado siendo un negocio rentable; ya que al vender menos unidades representaba menos ingresos por ventas; tornando muy complicado el panorama que permita cubrir gastos fijos de cada concesionario, repercutiendo en los resultados de los concesionarias ya que cada año iban generando menos utilidades para los inversionistas, como se observa en la Figura 12.



Año	2011	2012	2013	2014	2015	2016
Utilidad	11,677,103	11,955,107	12,007,701	11,293,452	8,519,706	6,202,613
Var. %	100%	102%	103%	97%	73%	53%

Figura 12: Utilidades de concesionarios principales marcas comercializadas en Guayaquil
Fuente: Base SRI

Afectando al estado en la recaudación de aranceles así como en eliminación de puestos de trabajo lo que contribuyó a que el índice de desempleo en la ciudad de Guayaquil crezca de 5.54% que registraba a Diciembre del 2012 al 6.44% que se registró a Diciembre del 2016.

Capítulo 2

Marco metodológico

2.1 Metodología

El presente estudio se enfoca en la metodología de la técnica cuantitativa, que consiste en la recolección de información mediante preguntas cerradas a través de una encuesta que se plantea a un individuo de forma idéntica y homogénea permitiendo su cuantificación y tratamiento estadístico.

Esta técnica trata de cuantificar, medir y graduar los fenómenos y su intensidad, ya que aporta resultados generalizables, control sobre fenómenos, precisión y predicción. Busca la generalización de los resultados a todo un universo a partir de una muestra pequeña de este dentro de unos márgenes de confianza y error previamente fijados, debido a que los datos obtenidos pueden analizarse estadísticamente a través de métodos normalizados para recopilar información objetiva y precisa.

Entre las técnicas más difundidas están las encuestas y escalas de actitud.

2.2 Métodos

Dentro de este contexto la metodología propuesta es de tipo cuantitativo de corte transversal ya que permitió analizar cuál es el nivel y relación de una o diversas variables en un momento dado, puede abarcar varios grupos o subgrupos de personas, objetos o indicadores; y se utilizó el diseño descriptivo: tablas de frecuencias, medias de tendencia central, representaciones gráficas, entre otras; siendo la metodología principal hipotética-deductiva 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 proyectar

ideas que nos permitirá establecer los motivos y principales causa-efecto por las que las concesionarias de vehículos han generado una gran preocupación económica y social.

Proceso que consiste en someter a un objeto o grupo de individuos a determinadas condiciones o estímulos (variable independiente), para observar los efectos que se producen (variable dependiente).

Los indicadores por concesionaria serían:

- X1 número de cupo de vehículos
- X2 valor de los cupos de vehículos
- Y1 número de ventas
- Y2 valor de ventas

2.3 Premisas o Hipótesis

Siendo la Resolución No.66 del COMEX emitida en Agosto del 2012, el punto de partida que marcó la recesión del sector importador automotriz a partir del año 2012, medida que estuvo vigente hasta el año 2016 en el Ecuador, años entre los cuales implementaron otras medidas económicas como: la fijación de cupos anuales de importación de vehículos automotor, la imposición de salvaguardias cambiaria y por balanza de pagos, las regulaciones de carácter tributario con la modificación de la base imponible ex – aduana del ICE y las medidas de carácter social con la implementación de las técnicas de seguridad a los vehículos rodando o en uso; medidas que tuvieron un fuerte impacto económico originando la inevitable contracción de éste sector, siendo quien mayormente movía la economía del país.

El sector automotor va de la mano con el desarrollo de todos los sectores que se involucran en una sociedad, dado que 106 sectores de los 245 sectores que conforman la

economía del país se relacionan directamente con el sector automotor importador de vehículos.

2.4 Universo y muestra

Universo es la totalidad de elementos o individuos que reúnen y/o representan características comunes que se pretenden estudiar, el cual puede resultar ser muy grande y no poderse estudiar en su totalidad, por eso es indispensable escoger una parte para poder realizar el estudio del caso; podemos encontrar dos tipos de poblaciones dependiendo del número de elementos de que consten:

- Poblaciones finitas: formadas por un número finito de elementos, es decir se conoce la cantidad de elementos que las conforman.

- Poblaciones infinitas: formadas por un número infinito de elementos, es decir que no se conoce el total de elementos que la conforman.

El hecho de que las poblaciones, por lo general, sean infinitas o estén formadas por un gran número de elementos, hace que la descripción exacta de sus propiedades sea un objetivo prácticamente inaccesible. Por esta razón, lo habitual es trabajar con “muestras”.

La muestra es un subconjunto o parte del universo de elementos representativos de la población, es con el grupo que realmente se llevará a cabo la investigación.

Para extraer conclusiones validas e imparciales referidas a todos los elementos de la población a partir de la observación de sólo unos pocos elementos, es necesario, que la muestra utilizada sea representativa de la población; esto se consigue mediante las “técnicas de muestreo”.

Para efectos de este trabajo de investigación, se hizo la recolección de datos a través de una encuesta, que se aplicó a una muestra aleatoria simple entre los usuarios de vehículos de la ciudad de Guayaquil.

Para obtener el número de encuestas que se necesitaba realizar para obtener datos que permitan validar la hipótesis planteada en el presente trabajo, se aplicó la siguiente fórmula estadística:

$$n = \frac{t^2 \times p(1-p)}{m^2}$$

n = tamaño de la muestra requerido

t = nivel de fiabilidad = 1.65

p = prevalencia estimada = 0.6

m = margen de error = 0.1

$$n = \frac{1.65^2 \times 0.6(1-0.6)}{0.1^2}$$

$$n = \frac{2.72 \times 0.24}{0.65}$$

n = 65 encuestas

2.5 Cuadro de operacionalización de variables para las investigaciones de corte cuantitativo.

Operacionalización es un proceso metodológico que consiste en descomponer deductivamente las variables que componen el problema de investigación, partiendo desde lo más general a lo más específico; es decir que estas variables se dividen (si son complejas) en dimensiones, áreas, aspectos, indicadores, índices, subíndices, ítems; mientras si son concretas solamente en indicadores, índices e ítems. (Carrasco, 2009).

Es decir, la operacionalización de una variable consiste en: llevar una variable del nivel abstracto a un plano concreto, es hacer medible una variable; algunas variables son tan concretas, o de igual significado en el ámbito mundial, que no requieren operacionalización, por ejemplo; el sexo de los individuos, los colores del semáforo como señal de tránsito, entre otros.

A continuación se muestra el proceso de operacionalización de las variables para la investigación de corte cuantitativo, Figura 13

Variables	Dimensiones	Indicadores
Cupos de Importacion de Vehiculos	Economica	Medido en unidades y total dólares
Ventas de Vehiculos	Economica	Medido en unidades y total dólares
Regulaciones gubernamentales	Cultural	Conocimiento sobre las regulaciones emitidas
Poder adquisitivo	Economica	Cada que tiempo podia cambiar su auto

Figura 13: Operacionalización de las variables

2.6 Gestión de datos

La gestión de datos de investigación, consiste en administrar los datos valiosos obtenidos durante la investigación, que forman parte dentro de un ciclo de vida, siendo este desde la entrada hasta la conclusión y almacenamiento de los mismos. Lo que permite garantizar la verificación de los resultados obtenidos en la investigación, y que estos resultados sean útiles y estén disponibles de manera proactiva.

El desarrollo de este análisis es una recopilación bibliográfica tomada de los informes y análisis de los organismos de control que regulan el sector así como 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 recesión en las ventas de

vehículos de las concesionarios del país, que efectivamente fueron causados por las políticas implantadas por el gobierno.

2.7 Criterios éticos de la investigación

"En cualquier clase de publicación, hay que considera diversos principios jurídicos y éticos.

Las principales esferas de interés, a menudo relacionadas entre sí, son la originalidad y la propiedad intelectual (derechos de autor)" (Day, 1995: 148)

En el momento que se realizaron las encuestas se explicó brevemente los motivos éticos que justifican este trabajo y que es el medio más idóneo para recopilar datos para fundamentar el análisis de la investigación y que no será utilizado para otro fin diferente al indicado.

Capítulo 3

Resultados

3.1 Antecedentes de la unidad de análisis o población

Se elaboró una encuesta conformado por diez (10) preguntas, a usuarios de vehículos en la ciudad de Guayaquil, para poder conocer las incidencias de las medidas impuestas por el Gobierno en los últimos cinco años (2012 – 2016), y si estas tuvieron afectación directa o indirecta en el sector automotor. Dado que las medidas impuestas en los períodos indicados, generaron aumento de los precios de los vehículos, disminuciones de plazas de trabajo, reducción de tamaño de las concesionarias, reformulación de estrategias comerciales, así como también disminución del poder adquisitivo de los usuarios y/o consumidores del sector.

La encuesta fue realizada a 65 personas, cantidad resultante de la aplicación de la fórmula estadística de muestra de población infinita, es decir cuando no se conoce el número de elementos que conforman la población, la cual se desarrolló en el capítulo anterior.

3.2 Diagnostico o estudio de campo

A continuación se presentan los resultados que se obtuvieron en las encuestas:

- Primera pregunta: ¿El vehículo que maneja es propio o alquilado?

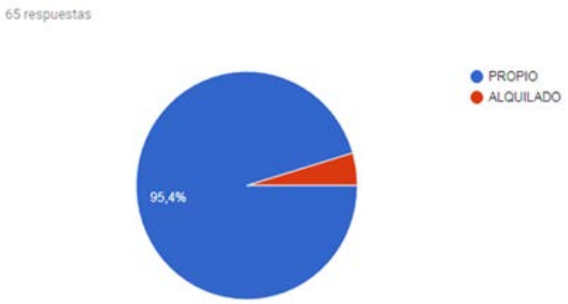


Figura 14: Repuestas primera pregunta de la encuesta
Fuente: Encuestas

En las 65 encuestas que se realizaron en la ciudad de Guayaquil, se obtuvo que el 95.40% de los usuarios encuestados poseen vehículo propio, mientras que el 4.60% de los usuarios encuestados alquilan vehículo para movilizarse.

- Segunda pregunta: ¿Marca vehículo que maneja?

Figura 15: Repuestas segunda pregunta de la encuesta
Fuente: Encuestas

En las 65 encuestas que se realizaron, los datos obtenidos muestran que existe una marcada preferencia entre los usuarios encuestados por ciertas marcas que se comercializan en la ciudad de Guayaquil, según las marcas tenemos: Chevrolet con 29.2%, Kia con 20%, Huyndai con 16.9%, Nissan con 12.3%, Toyota con 9.2%, Hino con 4.6%, Ford con 3.1%, mientras que las demás marcas representan un 4.5% de los encuestados.

- Tercera pregunta: ¿Conoce las regulaciones gubernamentales que se impusieron en el sector entre los años 2012 al 2016?

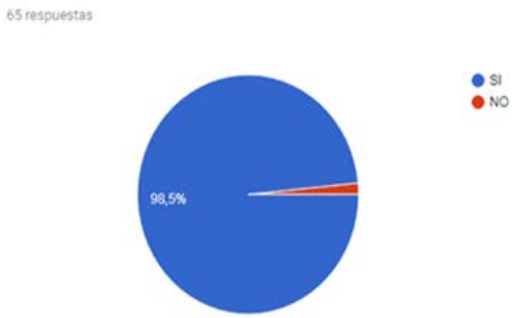


Figura 16: Repuestas tercera pregunta de la encuesta
Fuente: Encuestas

En las 65 encuestas que se realizaron en la ciudad de Guayaquil, se obtuvo que el 98.5% de los usuarios encuestados conocen que se immpusieron regulaciones

gubernamentales en el sector en los años 2012 al año 2016, mientras que el 1.5% de los usuarios encuestados no concen que se haya impuesto regulaciones en el sector.

- Cuarta pregunta: ¿Que tipo de regulaciones conoce?

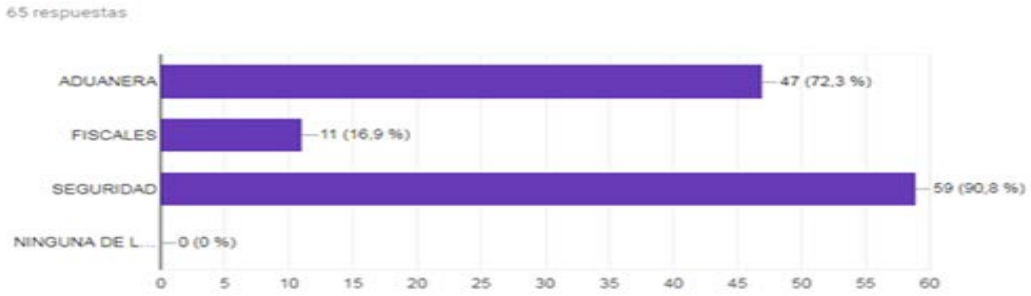


Figura 17: Repuestas cuarta pregunta de la encuesta
Fuente: Encuestas

En las 65 encuestas que se realizaron en la ciudad de Guayaquil, se obtuvo que de los usuarios encuestados indicaron el 90.8% que conocen que las regulaciones impuestas han sido de carácter de seguridad, el 72.3% de los usuarios encuestados indicaron que las regulaciones era de carácter aduanero, mientras que el 16.9% de los usuarios encuestados que las regulaciones que conocen fueron de carácter tributario.

- Quinta pregunta: ¿Conoce las normas de seguridad que rigen para los vehículos en uso o rodando?

Figura 18: Repuestas quinta pregunta de la encuesta
Fuente: Encuestas

En las 65 encuestas que se realizaron en la ciudad de Guayaquil, se obtuvo que el 100% de los usuarios encuestados conocen las normas de seguridad que fueron impuestas en el sector automotor.

•Sexta pregunta: ¿Considera usted que las regulaciones impuestas afectaron a la estabilidad y/o utilidad de los concesionarios del sector automotriz?

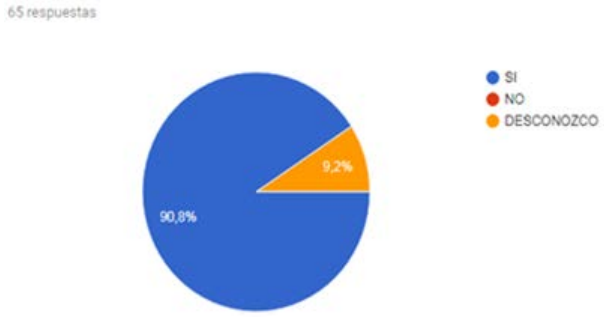


Figura 19: Repuestas sexta pregunta de la encuesta
Fuente: Encuestas

En las 65 encuestas que se realizaron en la ciudad de Guayaquil, el 90.8% de los usuarios encuestados consideran que las regulaciones impuestas si afectaron a los concesionarios del sector, sin embargo el 9.2% de los usuarios encuestados consideraron que no tuvieron afectación alguna los concesionarios del sector.

•Séptima pregunta: ¿De qué tipo fueron las afectaciones a los concesionarios?

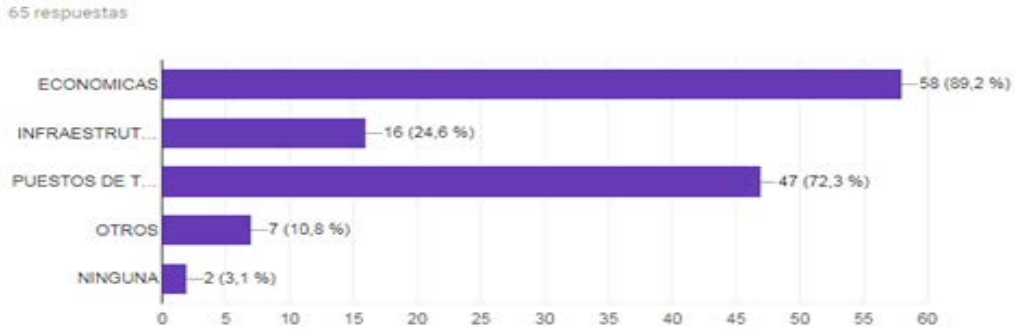


Figura 20: Repuestas séptima pregunta de la encuesta
Fuente: Encuestas

En las 65 encuestas que se realizaron en la ciudad de Guayaquil, el 89.2% de los usuarios encuestados indicaron que las regulaciones impuestas fueron de carácter económico, el 72.3% de los usuarios encuestados ndicaron que las afectaciones fueron directamente a puestos de trabajo, el 24.6% de los usuarios encuestados indicaron que las afectaciones fueron a las infraestructura de los concesionarios, el 10.8% de los encuestados

indicaron que las afectaciones eran de otra índole, mientras que el 3.1% de los usuarios encuestados indicaron que no hubieron afectaciones en el sector automotor,

- Octava pregunta: ¿Cómo fue la fluctuación de los precios de los vehículos entre los años 2012 al 2016?

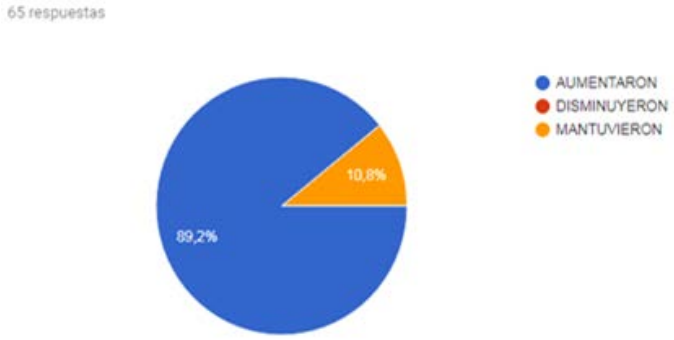


Figura 21: Repuestas octava pregunta de la encuesta
Fuente: Encuestas

En las 65 encuestas que se realizaron en la ciudad de Guayaquil, el 89.2% de los usuarios encuestados indicaron que aumentaron los precios de los vehículos durante los años consultados, mientras que el 10.8% de los usuarios encuestados indicaron que se mantuvieron los precios.

- Novena pregunta: ¿Cada que tiempo se debe renovar un auto?

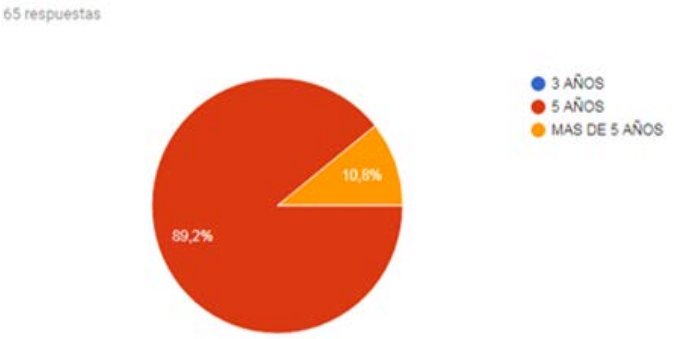


Figura 22: Repuestas novena pregunta de la encuesta
Fuente: Encuestas

En las 65 encuestas que se realizaron en la ciudad de Guayaquil, el 89.2% de los usuarios encuestados indicaron que un vehículo debe ser renovado en 5 años, mientras que el 10.8% de los usuarios encuestados indicaron que el vehículo se debe renovar más de 5 años.

- Décima pregunta: ¿Con todas las regulaciones vigentes pudo cambiar su auto?

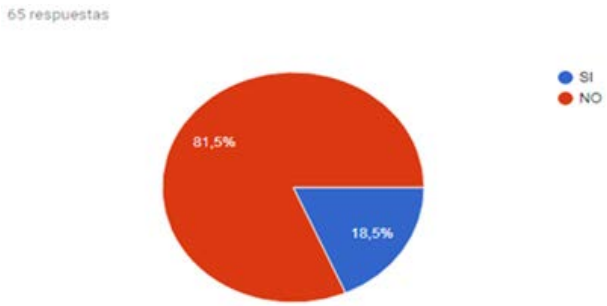


Figura 23: Repuestas décima pregunta de la encuesta
Fuente: Encuestas

En las 65 encuestas que se realizaron en la ciudad de Guayaquil, el 81.5% de los usuarios encuestados indicaron que no pudieron renovar su auto dentro del tiempo que se considera se debería hacer, mientras que el 18.5% de los usuarios encuestados indicaron que si pudieron renovar su auto dentro del perióso consultado.

Capítulo 4

Discusión

4.1 Contrastación empírica

Con las repuestas obtenidas en las encuestas realizadas podemos ratificar los referentes empíricos expuestos con anterioridad, ya que se corrobora que las regulaciones gubernamentales que se impusieron de carácter aduanera con la limitación de importar vehículos, las de carácter tributario como la inclusión de gastos administrativos y comerciales a la base imponible ex - aduana para el cálculo del ICE y las salvaguardias, así como las normas de seguridad que se originaron para velar por la integridad tanto al conductos como al peatón, afectaron de manera directa a los ingresos por ventas de vehículos de los concesionarios y de manera indirecta a los usuarios de los vehículos; ya que generaron que la oferta de vehículos importados se reduzca, así como el aumento de costos ya que a los existentes se deberían sumar costos por la carga impositiva y la implementación de las normas de seguridad, lo que produjeron que los precios de los vehículos aumentaran y hagan menos alcanzable la renovación o la adquisición de los vehículos.

Todas estas regulaciones que afectaron directamente al sector automotor importador de vehículos llevaron a que muchos de los concesionarios eliminen puntos de ventas, reduciendo el aporte fiscal y provocando reducción de plazas de trabajo.

4.2 Limitaciones

El sistema político que rige en el Ecuador, ha llevado al país a enfrentar vicisitudes de carácter económico y el gobierno nacional en su urgencia de combatirlas insta a los sectores económicos a proponer medidas basadas en los hechos ocurridos.

Las limitaciones que se presentaron en este trabajo de investigación:

- Restricción en la obtención de datos y/o información en los concesionarios, ya que por estrategias comerciales consideran que dicha información es confidencial.
- Dificultad en la obtención de datos gubernamentales.
- Deficiencia bibliográfica en datos referentes al tema.

4.3 Líneas de investigación

En el presente trabajo la línea de investigación engloba las hipótesis con la complejidad económica, centrándose en la imposición de cupos de importación que fue el punto de partida del inevitable decrecimiento de las ventas de vehículos importados en el sector automotor importador de vehículos.

Provocando inestabilidad económica no solo para el sector automotor importador de vehículos sino también a la economía del país, ya que al no generar ingresos causa la contracción de las concesionarias, disminuyendo de esta manera la recaudación fiscal ya que este sector era unos de los principales generados de tributos.

4.4 Destacar los aspectos más novedosos e importantes del estudio y las diferencias con los referentes empíricos

La implementación de regulaciones que se impusieron en el sector importador automotor desde al año 2012 de carácter aduanera para salvaguardar la salida de capitales al exterior y que estuvieron vigentes hasta el año 2016 con modificaciones anuales, así como las regulaciones de carácter tributaria que se implementaron en el año 2015, y de las normas de seguridad que se regían de manera obligatoria a partir de Octubre de 2016; no fueron las medidas más idóneas que iban a permitir superar la crisis económicas por la que estaba atravesando el país desde inicios de las década anterior. De todas las regulaciones impuestas

entre los años 2012 al 2016, siguen en vigencia en el país las normas de seguridad mientras que las salvaguardias estuvieron vigentes hasta Mayo del 2017.

Con la eliminación de los cupos de importación, la derogación de la inclusión de los gastos administrativos y de operaciones en la base imponible ex – aduana para el cálculo del ICE y la eliminación de las salvaguardias a partir del mes de Junio del 2017, ha provocado una reactivación económica en el sector, ya que en el primer semestre del año 2017, este sector ha tenido un crecimiento del 33% en relación al semestre del año 2016.

Sin embargo en el sector automotriz persiste la incertidumbre, ya que el gobierno no ha establecido reglas claras, lo que impide que los administradores de los concesionarios no puedan definir planificación empresarial estable, ya que a la fecha están anunciando restricciones a las importaciones lo que provocaría la continuación de la contracción del sector automotor importador.

Capítulo 5

Análisis

Análisis de las importaciones de vehículos livianos en el año 2012 según regulaciones gubernamentales y su incidencia en los concesionarios de la ciudad de Guayaquil.

En el año 2012 se fijaron cupos de importación de vehículos automotores de transporte de personas y carga liviana, por el desmesurado crecimiento de las importaciones de vehículos entre los años 2000 al año 2011, siendo el año 2010 donde las importaciones de vehículos automotores alcanzaron el pico más alto de la historia del país con 79,685 unidades, situación que incidía de manera directa en el resultado negativo que venía atravesando la balanza comercial del país en la última década cerrando el año 2011 con un déficit de 717 millones de dólares, ya que los registros mostraban que las importaciones eran mayores a las exportaciones. Medida que representó el punto de partida de la crisis del sector automotor, así como la contracción económica específicamente al segmento de la comercialización de vehículos importados.

Con la medida regulatoria de fijar cuota anual en unidades y valores para las importaciones de vehículos que el COMEX resolvió en Junio del 2012 y que por ser anual regía en el país desde Enero del 2012, provocó inevitablemente la contracción del sector automotor específicamente en el segmento de comercialización de vehículos importados, situación que conlleva a realizar un análisis exhaustivo de las consecuencias y fenómenos que tuvo que atravesar dicho sector a partir del año 2012.

Dicha medida estuvo vigente en el país hasta el año 2016, sin embargo es preciso mencionar que durante los años 2012 al año 2016 el sector automotriz también se vio afectado por otra serie de regulaciones que repercutían en el aumento de los precios de los vehículos, medidas que no solo afectaron significativamente a la rentabilidad que las concesionarias venían percibiendo sino que también afectaron al poder adquisitivo de los consumidores.

Justificación e Importancia de la investigación

Justificación teórica

El presente trabajo permitirá tener un enfoque más objetivo, que facilitará analizar las incidencias que tuvo que ir superando el sector importador de vehículos entre los años 2012 al año 2016, tiempo donde estuvieron vigentes las medidas de política económica de tipo arancelarias, tributarias y de seguridad social, citadas y analizadas en el desarrollo de la investigación, como se muestra en la Figura 24.

TIPO	DETALLE	TIEMPO VIGENCIA DESDE (mes, año)	TIEMPO VIGENCIA HASTA (mes, año)
ADUANERAS	FIJACIÓN DE CUPOS DE IMPORTACIÓN	01- 2012	12- 2016
ADUANERAS	SALVAGUARDIAS	03 - 2015	05 - 2017
TRIBUTARIAS	MODIFICACION BASE IMPONIBLE ICE - EX ADUANA	01 -2015	10 - 2016
TRIBUTARIAS	INCREMENTO TARIFA ISD	01 -2015	VIGENTE
SOCIAL	MEDIDAS DE SEGURIDAD PEATON Y CONDUCTOR	10 - 2015	VIGENTE

Figura 24: Regulaciones gubernamentales año 2012 - 2016
Fuente: Base datos SRI, COMEX

Lo que permitirá conocer y comprender con precisión los fenómenos y consecuencias de ésta regulaciones que se impusieron en el sector entre los años indicados, a través de análisis y datos referenciales del sector gubernamental y de las concesionarias, así como también a través de los resultados de las encuestas realizadas a los consumidores del sector.

Justificación metodológica

Los datos recopilados estuvieron basados en información publicada por los organismos de control, en informes de los representantes del gobierno nacional, en análisis de expertos económicos, y en datos proporcionados por los gremios del sector automotriz así como también en respuestas a las encuestas de consumidores según la muestra obtenida del sector; lo que servirá de marco referencial y facilitará futuros análisis sobre afectaciones en la definición de medidas económicas públicas y privadas.

Justificación práctica

Lo que si bien es cierto que cada sector está obligado adoptar completamente las medidas de política económica impuestas por el gobierno, dado que son emitidas por los órganos del poder ejecutivo que son de competencia del gobierno. Sin embargo las medidas económicas impuestas entre los años 2012 al año 2016 afectaron drásticamente a todos los sectores enfocándonos en el sector automotor específicamente en la comercialización interna de vehículos importados.

Se realizaron encuestas a una muestra de la población donde se obtuvo que el 98.5% de los usuarios de vehículos encuestados coincidieron que las regulaciones económicas impuestas al sector afectaron drásticamente en la comercialización de vehículos importados ya que les representó menos ingresos a las concesionarias, lo que repercutió también en la reduciendo de plazas de empleo y en la disminución del poder adquisitivo de los consumidores, originando que los precios de los vehículos importados aumentaron entre los años 2012 al año 2016.

Por lo que los datos recopilados en el presente trabajo permitirá a los representantes de los sectores productivos y a los administradores del sector privado, sugerir o definir lineamientos para el establecimiento de medidas, y que éstas medidas sean equitativas, y que no afecten directamente a determinados segmentos de ciertos sectores productivos del país, porque lo que provoca es una competencia desleal interna, impidiéndole al gobierno

central lograr el desarrollo económico así como no poder garantizar el buen vivir para los habitantes.

Importancia de la investigación

El análisis realizado permitieron conocer y entender a las incidencias y los fenómenos que provocaron la contracción del sector automotriz en específico al segmento de comercialización de vehículos importados, lo que proporcionará pauta e indicios a los representantes de los gremios y de los sectores productivos del país, permitiéndoles una participación activa en la definición de medidas económicas, donde puedan aportar y puedan sustentar argumentos ante los representantes del gobierno central, y así en conjunto definir políticas económicas que permitan:

- Fortalecer el sector productivo a través de inversión privada
- Revisar y analizar los impuestos que rigen en el país actualmente
- Permitan crear empleos de calidad
- Permita consolidar un modelo social y solidario para los empresarios y los ciudadanos del país.

Con los datos recopilados, se concluye que si bien es cierto el gobierno central logro mejorar el resultado de la balanza comercial dado que al cierre del año 2016 reflejó un superávit de 1.206 millones de dólares, reduciendo las importaciones de varios productos entre esos los vehículos automotores, éste resultado no solo fue a consecuencia de la disminución de las importaciones sino que también disminuyeron las exportaciones a un 78.18% entre los años 2011 y el año 2016; siendo el resultado real la crisis interna que provoco en cada uno de los sectores económicos del país reduciendo utilidades a los inversionistas del sector privado e incrementando el índice de desempleo para los habitantes.

Desarrollo del análisis de la investigación

Para analizar las incidencias que provocaron las regulaciones económicas en el sector, el presente trabajo se basó en:

- Citar y realizar breve análisis de las regulaciones gubernamentales entre los años 2012 al año 2016 impuestas en el sector automotor específicamente en el sector importador de vehículos.

- Breve análisis de las ventas de vehículo comercializado en el país entre los años 2012 al año 2016.

- Breve análisis de la rentabilidad de las concesionarias de la ciudad de Guayaquil entre los años 2010 al año 2016.

- Citar el índice de desempleo entre el año 2012 y el año 2016.

- Resultados de las encuestas realizadas a una muestra de los consumidores.

Regulaciones gubernamentales emitidas entre los años 2012 al año 2016

Entre los años citados se emitieron regulaciones para el sector automotriz, para lo cual citaremos específicamente las que afectaron al segmento de vehículos importados:

Las regulaciones de tipo aduanero provocaron la contracción del sector, dado que la oferta de los productos fue muy limitada por la fijación de cupos, sumando a esto la imposición de las salvaguardas que consistía en el pago de un impuesto adicional a los que ya venían pagando las importaciones lo que repercute en el aumento de los precios y los consumidores no podían acceder a los vehículos.

Las regulaciones de tipo tributario, consistía en una re-liquidación del ICE la misma que afectó directamente a la rentabilidad de los concesionario, dado que éste impuesto como su nombre lo indica es un impuesto al consumo y es trasladado al consumidor final en el

precio del producto, porque la re-liquidación se tenía que hacer al final del mes o sea después de realizar la venta.

Las regulaciones de tipo social consistieron en la implementación y/o adaptación de ciertas seguridades en: señalizaciones luminosas, frenos ABS, neumáticos, vidrios, cinturones de seguridad, entre otras; lo que significa que los fabricantes tengan que invertir en costos adicionales, si bien es cierto estas medidas son para salvaguardar la integridad del peatón y conductor, generan aumento en los precios de los vehículos, dado que los fabricantes deben hacer mayores inversiones para el cumplimiento de ésta medida que a la fecha sigue vigente en el Ecuador.

Breve análisis de las ventas de vehículos comercializados en el país entre los años 2010 al año 2016

El "boom" del sector automotriz entre los años 2010 al 2016, fue el año 2011 donde las ventas (unidades) alcanzaron el pico más alto de la última década con 139,893 unidades, las mismas que fueron disminuyendo significativamente cada año cerrando el año 2016 con ventas de 63,555 unidades, lo que representó una reducción del 45.43% para el sector.

La composición de las ventas en el 2011 fue del 55.64% unidades importadas y las unidades ensambladas localmente alcanzaban una participación del 44.36%; lo que reflejaba que las importaciones estaban teniendo mayor participación de mercado según los gustos y preferencias de los consumidores. Lo que originó que el gobierno impusiera específicamente al segmento importador de vehículos medidas regulatorias citadas anteriormente, para detener las importaciones y evitar la salida de capitales y que esto genere inversión local para así aumentar las exportaciones y lograr liquidez en el país.

Breve análisis de la rentabilidad de las concesionarias de la ciudad de Guayaquil entre los años 2010 al año 2016.

La contracción que sufrió el sector automotor en el segmento de vehículos importados entre los años 2012 al año 2016 también provocó la inevitable disminución de las utilidades que las concesionarias venían generando, ya que a pesar de que tenían menos ingresos por concepto de ventas de vehículos importados mantenían gastos fijos que tenían que ser cubiertos como: sueldos y salarios, servicios básicos, alquileres, entre otras.

Sin embargo ante la presión por la generación de utilidades para los inversionistas privados, tuvieron que reorientar sus estrategias comerciales y financieras para lograr mantenerse en el mercado y cumplir con los objetivos para el cual fueron constituidas.

Por lo que las utilidades que generaron las concesionarias también disminuyeron significativamente de manera anual, ya que en el 2011 tuvieron una utilidad de 11,677 millones de dólares mientras que el año 2016 se cerró con 6,202 millones de dólares lo que represento una reducción del 53.12%.

Citar el índice de desempleo entre el año 2012 y el año 2016

Los administradores de las concesionarias ante la imperante necesidad de generar utilidades para los inversionistas, tuvieron que revisar cada año sus estructuras comerciales y financieras que le permitan lograr el objetivo ante la inevitable reducción de las utilidades del sector; adoptaron estrategias y/o medidas como: reducir puntos de exhibición dado que no había variedad que ofrecer al consumidor lo que representó en reducir gastos fijos así como también eliminación de puestos de trabajo lo que contribuyó a que el índice de desempleo en la ciudad de Guayaquil crezca de 5.54% que registraba a Diciembre del 2012 a 6.44% que se registró a Diciembre del 2016.

Resultados de las encuestas realizadas a una muestra de los consumidores del sector.

De los datos obtenidos en las encuestas realizadas, se puede comprobar que las regulaciones económicas que adoptó el gobierno central y que afectaron directamente al sector importador de vehículos, no solo tuvo incidencia en las reducciones de ventas por la imposición de los cupos, sino también las utilidades que generaban las concesionarias para los inversionistas de la ciudad de Guayaquil a causa no tener productos que ofertar, sino que también afectaron al poder adquisitivo de los consumidores ya que los precios de venta de los vehículos aumentaban cada año por las cargas tributarias impuestas y por la implementación o adaptación de las nuevas regulaciones de seguridad; lo que resultaba muy difícil a los usuarios adquirir un vehículo nuevo.

Por lo que en el Ecuador es "urgente" definir políticas de gobierno que permitan adoptar una distribución efectiva del ingreso y de los medios de producción de manera equitativa en cada uno de los sectores sin afectar a ningún sector en específico, fortalecer el aparato productivo reorientado a la evolución del mercado interno; así como también analizar de manera exhaustiva los convenios de comercio internacional vigentes o hacer nuevos convenios para el real beneficio del país.

Para así poder proyectar una visión de largo plazo que sirva de referencia para encaminar las políticas estatales y las acciones de la sociedad, en su conjunto y hacia los desafíos estructurales para avanzar, generando así una nueva concepción estratégica.

Conclusiones

Las medidas de política comercial que se implementaron en el país a partir del año 2012 y hasta el año 2016, no fueron precisamente las más eficientes, ya que si bien es cierto los datos estadísticos publicados por el Banco Central del Ecuador la balanza comercial al 2016 cerró con superávit de 1.206 millones de dólares, donde las exportaciones alcanzaron totales de 17.428 millones de dólares y las importación alcanzaron totales de 15.858 millones de dólares; cuando al cierre del 2011 la balanza comercial cerró con un déficit de 717 millones dólares, registrando exportaciones totales de 22.292 millones de dólares y las importaciones totales de 23.009 millones de dólares; lo que evidencia que este efecto positivo se produjo no solo a consecuencia de la disminución de las importaciones en un 68.92% sino que también se redujeron las exportaciones en un 78.18%; situación que mantiene en desventaja al país agravando la crisis.

Por lo que en el Ecuador se necesita analizar de manera exhaustiva las políticas comerciales vigentes y los acuerdos de comercio internacional, así como también incentivar al sector productivo para impulsar la matriz productiva para mejorar las exportaciones, de caso contrario le seguirá significando al país la salida de capitales al exterior por productos suntuarios.

Sin embargo las desgravaciones de las salvaguardias y el acuerdo comercial internacional firmado con la Unión Europea, que entrarán en vigencia a partir del año 2017, no son suficiente, por lo que se hace necesario que el gobierno central siga definiendo más medidas eficientes que mitiguen el impacto de la economía para que se logre el equilibrio de nuestra Balanza Comercial.

Recomendaciones

Las políticas económicas son las herramientas que tienen los Estados para cumplir los objetivos como son: lograr el crecimiento económico sostenible, estabilidad de los precios y favorecer las tasas de empleo.

Sin embargo es responsabilidad del gobierno nacional: la adecuada distribución del ingreso y de los medios de producción y de una política fiscal activa con políticas sociales orientadas al ser humano; para construir una sociedad de mercado no mercantilista, para que todos los habitantes tengamos iguales posibilidades y oportunidades que coexistan en armonía con la Naturaleza, donde la racionalidad económica se reconcilie con la ética y el sentido común esto implica el Buen Vivir.

Por lo que resulta “urgente” el análisis exhaustivo de las políticas económicas de carácter fiscal y del exterior vigente en el país, y que estas sean distribuida de manera equilibrada en cada uno de los sector económicos, para que éstas medidas garanticen un verdadero beneficio para los habitantes y que también le permitan al país cumplir con los objetivos para el desarrollo económico del país.

Referencias Bibliográficas

AEADE. (2017, 2016, 2015, 2014, 2013, 2012, 2011). Anuarios AEADE. Obtenido de: http://www.aeade.net/

AEADE (2017). Aplicación electrónica Autoplus, Obtenida: http://www.aeade.net/servicios/autoplus/

Banco Central del Ecuador. (2017). Evolución de la balanza comercial. Obtenida de: https://www.bce.fin.ec/index.php/component/k2/item/299-evoluci%C3%B3n-de-la-balanza-comercial.

Banco Central del Ecuador. Tasa de Desempleo Urbano a Marzo 2017. Obtenido:https://contenido.bce.fin.ec/indicador.php?tbl=desempleo_guayaquil

Carrasco. (2009). Metodología de investigación científica: Pautas metodológicas para diseñar y elaborar el proyecto de investigación. Lima: Editorial San Marcos. P. 226. Obtenido en: http://tesis-investigacion-cientifica.blogspot.com/2013/08/que-es-el-universo.html

CINAE (2017). Resoluciones COMEXI – COMEX. Obtenido de CINAE: http://www.cinae.org.ec/index.php/norm/comex/resolucion-por-ano

CEPAL. (2016). Gestión de Datos de Investigación: algunos conceptos básicos. Obtenido de: http://www.cepal.org/es/notas/gestion-datos-investigacion-algunos-conceptos-basicos

Cortés M, Iglesias M. (2004). Generalidades sobre la metodología de la investigación. Universidad Autónoma del Carmen.

Diario El comerico.com. (2016). Ecuador explica las salvaguardias a la OMC. Obtenido: http://www.elcomercio.com/actualidad/ecuador-explica-salvaguardias-omc.html

Diario El Telégrafo.com. (2016). Ley de incentivos facilita la ratificación del acuerdo con la UE. Obtenido: http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/8/ley-de-incentivos-facilita-la-ratificacion-del-acuerdo-con-la-ue

Fuentelsaz, C. Cálculo del tamaño de la muestra. Obtenido en: file:///C:/Users/jhidalgo/Downloads/1400533589.1%20Muestreo.pdf

Hernandez, R. (2012). Diseño de investigación transversal y longitudinal. Obtenido de: https://es.slideshare.net/Spaceeeboy/diseo-de-investigacion-transversal-y-longitudinal

INEC. (2009). Diagnóstico del sector automotriz Noviembre 2009. Obtenido: http://portal.uasb.edu.ec/UserFiles/381/File/AUTOMOTRIZ.pdf

INEN. (2015). Resolución No. 14 453 Subsecretaría de la calidad INEN. Obtenido en: https://www.google.com.ec/search?q=RESOLUCION+No.+14+453+SUBSECRETAR%C3%8DA+DE+LA+CALIDAD+INEN&oq=RESOLUCION+No.+14+453+SUBSECRETAR%C3%8DA+DE+LA+CALIDAD+INEN&aqs=chrome..69i57.10691j0j7&sourceid=chrome&ie=UTF-8

Master2. La metodología cuantitativa, encuestas y muestras. Obtenido de: http://www.um.es/docencia/pguardio/documentos/master2.pdf

Ramos, A. (2012). Estadísticas aplicadas a la investigación (Efectiva). UNEFM 2009 Santa Ana de Coro.

Revista Gestión. (Edición 220_004). La dolarización y las remesas emigrados sostienen el automotor. Obtenido: http://www.revistagestion.ec/?p=21901

Revista Gestión. (Edición No.219). El sector automotor, empeñado en su sobrevivencia. Obtenido: http://www.revistagestion.ec/wp-content/uploads/2013/07/219_005.pdf

Revista Lideres. (2017). Los sectores productivos tienen pedidos para el nuevo gobierno.

Obtenido de: http://www.revistalideres.ec/lideres.html

Anexos

Anexo 1

Extracto Resolución No.66 Comité de Comercio Exterior

RESUELVE:

Artículo 1.- Se establece una restricción cuantitativa anual de importación para vehículos clasificados en las sub partidas: 8703900091, 8704311090, 8704211090, 8703210090, 8703329090, 8703221090, 8703321090, 8703331090, 8703231090, 8703339090, 8703319090, 8703900099, 8703229090, 8703249090, 8703241090 y 8703239090, en los términos establecidos en el Anexo I de la presente Resolución. La restricción cuantitativa está fijada por unidades de vehículos y por valor. De esta manera, los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías.

Por tratarse de una restricción amparada en las normas excepcionales del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la OMC, (GATT), de la Comunidad Andina y del Tratado de Montevideo de 1980, invocadas en los considerandos de esta resolución, todas las importaciones de celulares provenientes de cualquier país deberán cumplir con la restricción cuantitativa impuesta, incluidas las provenientes de aquellos países con los que Ecuador mantiene acuerdos comerciales.

La medida impuesta tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador deberá renovar automáticamente las cuotas establecidas en el anexo de la presente resolución el 1 de enero de cada año, durante su período de vigencia.

Artículo 2.- Disponer al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador incorporar la restricción cuantitativa a su sistema informático y verificar su cumplimiento inmediato. Las importaciones de mercancías que rebasen las cuotas asignadas, deberán ser reembarcadas en la parte que excedan la cuota.

Artículo 3.- El Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, a través de un proceso simplificado, podrá autorizar el traspaso de cuotas asignadas a un mismo importador, dentro de las sub partidas con cupo disponible.

Artículo 4.- Los cuotas establecidas en la presente Resolución no son transferibles a favor de terceros.

Artículo 5.- Se establece un grupo interinstitucional conformado por el INEN, MIPRO, MAE y la Secretaría Técnica del COMEX, para el desarrollo de nueva normativa técnica y/o procesos de certificación de calidad técnica y ambiental, para la importación de vehículos, en un plazo de 120 días, contados a partir de la vigencia de esta Resolución.

Artículo 6.- Se exceptúa de esta medida a las importaciones de vehículos para personas discapacitadas, diplomáticos y funcionarios sujetos a la Ley de Inmunidades, Privilegios y Franquicias Diplomáticas, las que realice el Estado y sus instituciones, así como los vehículos que forman parte del PLAN RENOVA.

Los vehículos que se importen a un régimen de perfeccionamiento con fines de exportación, no serán descontados de los cupos asignados, a no ser que luego sean nacionalizados.

Artículo 7.- Las empresas que requieran desarrollar en el país la distribución de nuevas marcas comerciales de vehículos, podrán presentar sus planes de inversión al Comité Ejecutivo del COMEX para su análisis y resolución. Dentro de este análisis se considerará la

capacidad económica del peticionario, el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y su no vinculación con empresas que actualmente se dedican a la comercialización de vehículos.

Artículo 8.- Se reforma las Resoluciones Nros. 17 y 24 del COMEX, eliminando de sus anexos las siguientes sub partidas: 8703900091, 8704311090, 8704211090, 8703210090, 8703329090, 8703221090, 8703321090, 8703331090, 8703231090, 8703339090, 8703319090, 8703900099, 8703229090, 8703249090, 8703241090, 8703239090.

Artículo 9.- Las medidas adoptadas por la presente Resolución se aplicarán a todas las mercancías que se embarquen con destino al Ecuador a partir del día siguiente de la publicación de esta Resolución en el Registro Oficial. No obstante, por tratarse de una cuota de importación anual, el SENAE deberá descontar inmediatamente de la cuota asignada, las cantidades y montos importados desde el 1 de enero de 2012, hasta la fecha de publicación de esta resolución.

Para el descuento señalado, el SENAE podrá tomar la totalidad de los cupos asignados a las distintas sub partidas de cada importador.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Las mercancías que se hayan embarcado con destino a Ecuador antes de la vigencia de esta Resolución, al amparo de licencias de importación otorgadas por el MIPRO, podrán ser nacionalizadas siempre que se encuentren dentro del límite de las licencias otorgadas. Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, los saldos no utilizados de las licencias otorgadas o las licencias que no se hubieren utilizado con embarques previos a esta medida, quedaran sin efecto a partir de la vigencia de la presente resolución y los importadores deberán respetar estrictamente las cuotas otorgadas.

SEGUNDA.- Lo establecido en la presente Resolución se aplicará sin perjuicio de la vigencia de la Resolución N° 59 del COMEX.

Esta Resolución fue adoptada en sesión llevada a cabo el 11 de junio de 2012.

Anexo 2

Extracto Resolución No.011-2015 El Pleno del Comité de Comercio Exterior

RESULVE:

Artículo Primero.- Establecer una sobretasa arancelaria de carácter temporal y no discriminatoria, con el propósito de regular el novel general de importaciones y, de esta manera, salvaguardar el equilibrio de la balanza de pagos, conforme al porcentaje ad valorem determinado para las importaciones a consumo de las sub partidas descritas en el Anexo de la presente resolución.

La sobretasa arancelaria será adicional a los aranceles aplicables vigentes, conforme al Arancel del Ecuador y los acuerdos comerciales bilaterales y regionales de los que el Estado ecuatoriano es Parte contratante.

Artículo Segundo.- Se excluyen de la aplicación de esta salvaguardia a las siguientes importaciones:

a) Aquellas mercancías que requieran ser nacionalizadas y que hayan sido legalmente embarcadas, con destino al Ecuador hasta la fecha de entrada en vigencia de la presente resolución;

b) Aquellas previstas en el artículo 125 del COPCI.

c) Aquellas mercancías importadas a un régimen aduanero diferente al previsto en el artículo 147 del COPCI.

d) Aquellas mercancías que provengan de la cooperación internacional en favor de una población beneficiaria del Ecuador que reciba dicha ayuda, sea a través del sector público,

organizaciones no gubernamentales (ONG) o las entidades de cooperación correspondientes.
e) Aquellas mercancías originarias de menor desarrollo relativo miembros de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALASI), conforme la Resolución 70 del Comité de Representantes de la ALADI.

El Comité Ejecutivo del COMEX calificará la pertinencia de exclusión de los casos previstos en el literal d) de este artículo.

Artículo Tercero.- El seguimiento y evaluación de la aplicación de esta salvaguardia corresponderá al Ministerio de Comercio Exterior, Ministerio Coordinador de la Política Ecoómica y Ministerio de la Producción, Empleo y Compepetividad, con el fin de garantizar que dicha medida responda, de manera proporcionada, a las necesidades existentes a fin de enfrentar la situación referente a la balanza de pagos, debiendo atenuarse en proporción al mejoramiento de la misma y eliminarse cuando deje de ser necesaria.

Artículo Cuarto.- Al Ministerio de Comercio Exterior le corresponderá notificar la medida a la que se refiere la presente Resolución y realizar las actuaciones que corresponda, en los plazos y condiciones determinados por los acuerdos de integración y los acuerdos comerciales internacionales vigentes de lo que el Ecuador es parte.

DISPOSICION FINAL

Esta Resolución fue adoptada en sesión del 6 de marzo de 2015 y entrará en vigencia a partir del 11 de marzo del 2015, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.

Anexo 3

Extracto Resolución No. La Directora General del Servicio de Rentas Internas

RESUELVE:

Expedir las normas de aplicación para el cálculo de la base imponible del impuesto a los consumos especiales.

Artículo 1.- Ámbito de aplicación.- Establézcanse las normas de aplicación para el cálculo de la base imponible del impuesto a los consumos especiales de bienes de producción nacional e importados.

Artículo 2.-Base imponible general.- La base imponible de los bienes de producción nacional e importados gravados con el impuesto se establecerá con base en el precio de venta al público sugerido por el fabricante o importador menos el impuesto al valor agregado (IVA) e impuesto a los consumos especiales (ICE).

Si el fabricante o importador no hubiera presentado a la Administración Tributaria los precios de venta al público sugeridos, estos se tomarán de los precios de venta al público que el consumidor final pague por la adquisición al detal en el mercado, de acuerdo a lo establecido en la normativa tributaria.

La base imponible en los casos de bebidas alcohólicas incluida la cerveza, perfumes y aguas de tocador de venta directa y cigarrillos se establecerá de conformidad con las normas específicas dispuestas en la ley.

Artículo 3.- Base imponible de bebidas alcohólicas incluida la cerveza.- Adicionalmente al impuesto generado como resultado de la aplicación de la tarifa

específica prevista en la ley para bebidas alcohólicas, incluida la cerveza, cuando los precios ex fábrica o ex aduana de cada bebida alcohólica superen los límites establecidos y actualizados de manera anual por la Administración Tributaria mediante resolución de carácter general, se aplicará la tarifa ad valorem del 75% prevista en la Ley de Régimen Tributario Interno sobre la base imponible, sea ésta el precio ex fábrica o el precio ex aduana, según corresponda.

Artículo 4.- Precio ex fábrica y ex aduana.- Los sujetos pasivos del impuesto a los consumos especiales que se dediquen a la fabricación o importación de bienes gravados considerarán como precio ex fábrica o ex aduana, según corresponda, al precio fijado en el comprobante de venta de la primera etapa de comercialización realizada por dichos sujetos pasivos menos el IVA y el ICE. Para el efecto, se tomará como precio ex fábrica o ex aduana aquel que haya sido registrado en las ventas realizadas en el periodo mensual objeto de la declaración del ICE. Para el caso de los importadores, del precio registrado en la venta deberá descontarse el ICE pagado por el bien gravado cuyo precio sea tomado como ex aduana en forma referencial. La Administración Tributaria se encuentra facultada para ejercer las acciones de control establecidas en la normativa tributaria en caso de detectarse que los precios de venta pactados en la primera etapa de comercialización no son razonables en relación a los precios comparables de mercado. Para el efecto, el Servicio de Rentas Internas tendrá en cuenta las situaciones o relaciones económicas que efectivamente existan o se establezcan por los sujetos pasivos, con independencia de las formas jurídicas que se utilicen.

Cuando un mismo producto se venda en el mismo periodo mensual en diferentes valores, el precio ex aduana corresponderá al promedio ponderado de los precios pactados en dicho periodo, en función del volumen de ventas de cada transacción.

Para el caso de los importadores, de no registrarse ventas de un determinado producto gravado, en el periodo mensual objeto de la declaración del ICE, se tomará como precio ex aduana al registrado en las transferencias del período mensual más reciente comprendido dentro de los últimos seis (6) meses.

Artículo 5.- Rubros que integran el precio ex fábrica y el precio ex aduana.- Los precios ex fábrica y ex aduana incluirán, indistintamente de su deducibilidad para efectos del impuesto a la renta, según corresponda:

1. El costo de producción de los bienes.

2. El valor en aduana de los bienes, las tasas y fondos recaudados por la autoridad nacional de aduana.

3. Los demás rubros que constituyan parte de los costos y gastos totales, tales como los gastos de distribución y comercialización, venta, administrativos, financieros y cualquier otro costo o gasto no especificado, con excepción del propio impuesto a los consumos especiales, impuesto a la renta y participación de trabajadores en utilidades de la empresa. En este sentido, para el caso de los importadores, el precio ex aduana incluirá los costos y gastos incurridos por almacenamiento, distribución, comercialización, transporte y otros asumidos por el importador, con posterioridad a la desaduanización.

4. La utilidad marginada de la empresa, entendiéndose como tal a la utilidad obtenida después de impuesto a la renta y participación a trabajadores.

Artículo 6.- Margen mínimo presuntivo de comercialización.- Por cada unidad de producto, cuando los costos y gastos totales de distribución y comercialización incurridos por el sujeto pasivo representen menos del 25% del precio ex fábrica o ex

aduana, según el caso, se incrementará el 25% de margen mínimo presuntivo de comercialización sobre el precio, disminuyendo previamente los costos y gastos totales de distribución y comercialización. Por el contrario, en caso de que dichos costos y gastos sean iguales o superiores al 25% del precio ex fábrica o ex aduana, los sujetos pasivos deberán considerar como base imponible mínima presuntiva del ICE el precio ex fábrica o ex aduana que ya considera el total de costos y gastos de distribución y comercialización.

De conformidad con las normas específicas dispuestas en la ley, para el caso de bebidas alcohólicas incluida la cerveza, perfumes y aguas de tocador de venta directa y cigarrillos, no es aplicable esta disposición.

Artículo 7.- Estimación de costos, gastos y utilidad marginada.- Si el precio de venta al público sugerido o los rubros que integran los precios ex aduana y ex fábrica no pueden ser establecidos hasta la fecha en la que corresponda el cumplimiento de la obligación tributaria, el sujeto pasivo podrá asignar los costos, gastos y utilidad marginada para el cálculo de los precios ex fábrica o ex aduana utilizando presupuestos mensuales, costos estándar o demás medios que permita la técnica contable o financiera, asignándolos proporcionalmente, tomando en cuenta el número de unidades de los bienes gravados con el impuesto que vayan a producirse o importarse durante el resto del ejercicio impositivo anual u otros criterios razonables de asignación de costos y gastos.

Los sujetos pasivos o sus divisiones de negocio que no se dediquen exclusivamente a la fabricación o importación de bienes gravados con ICE y tengan un sistema contable que permita identificar los costos, gastos y utilidad asociados a cada producto gravado con este impuesto, considerarán dichos componentes como parte de los precios ex

fábrica o ex aduana y los utilizarán para el cálculo de la base imponible. Los sujetos pasivos deberán ajustar las variaciones presentadas entre los valores de costos, gastos y utilidad marginada registrados en los resultados de su operación y los utilizados por la aplicación de presupuestos mensuales, costos estándar o demás medios que permita la técnica contable o financiera, asignando dichas variaciones a las unidades vendidas o importadas en la siguiente declaración mensual del impuesto comprendida en el mismo año calendario. Dichas variaciones, al estar incorporadas en la base imponible de los bienes gravados objeto de la siguiente declaración mensual, no generarán intereses; salvo que se presente la declaración fuera del plazo establecido en la normativa, en cuyo caso se generarán intereses a partir de la fecha máxima de declaración.

En caso que los sujetos pasivos no produzcan o no realicen importaciones de bienes gravados con ICE en lo que resta del año calendario, deberán presentar una declaración sustitutiva por el último periodo mensual en que se registren bienes gravados con el impuesto, considerando los rubros de costos, gastos y utilidad marginada contabilizados hasta el cierre del ejercicio fiscal anual, en el mes de enero del año siguiente, de acuerdo a los plazos máximos establecidos en la normativa.

Cuando el impuesto haya sido pagado por encima de su pago debido y dicho valor no pueda corregirse en declaraciones futuras dentro del mismo año, el sujeto pasivo podrá presentar la correspondiente solicitud de pago en exceso o reclamo de pago indebido, de conformidad con el Código Tributario.

Artículo 8.- Estructura de negocio.- Luego de aplicar el artículo 6 de la presente resolución, en los casos en que la estructura del negocio del sujeto pasivo, o de sus unidades de negocio, incluya la fabricación o importación, la distribución y la

comercialización al consumidor final de bienes gravados con este impuesto, para el cálculo de la base imponible a través de los precios ex fábrica o ex aduana se excluirá la utilidad marginada en la proporción en que el sujeto pasivo efectúe dichas actividades en su conjunto.

De conformidad con las normas específicas dispuestas en la ley, para el caso de bebidas alcohólicas incluida la cerveza, perfumes y aguas de tocador de venta directa y cigarrillos, no es aplicable esta disposición.

Disposición reformatoria.- Realícense las siguientes reformas a la Resolución No. NACDGERCGC15-00000043, publicada en el Segundo Suplemento del Registro Oficial No. 428 de 30 de enero de 2015:

1.- Sustitúyase el artículo 1 por el siguiente:

"Artículo 1.- Ámbito de aplicación.- Aprobar el formulario 105 de declaración del impuesto a los consumos especiales (ICE) según el anexo adjunto a la presente resolución, mismo que será utilizado por los sujetos pasivos de este impuesto para su declaración conforme las normas previstas en la Ley de Régimen Tributario Interno, su reglamento de aplicación y en esta Resolución."

2.- Sustitúyanse el encabezado, así como el primer y segundo incisos del artículo 2 por el siguiente:

"Artículo 2.- Declaración del ICE en la fabricación de bienes o la prestación de servicios.- Las personas naturales y las sociedades fabricantes de los bienes y las prestadoras de los servicios, gravados con ICE presentarán mensualmente una declaración por las operaciones gravadas con este impuesto, realizadas dentro del mes

calendario inmediato anterior, a través de internet, mediante el formulario de declaración 105, en las fechas establecidas en el siguiente calendario:"

3. Sustitúyanse los artículos 3, 4, 5, 6, 7, 8 y 9 por los siguientes artículos:

"Artículo 3.- Declaración, liquidación y pago del ICE en importaciones.- En el caso de importaciones, la liquidación del ICE se efectuará en la declaración de importación y su pago se realizará previo al despacho de los bienes por parte de la oficina de aduana correspondiente, observando para el efecto las disposiciones del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

Sin perjuicio de lo indicado, quienes realicen importaciones de bienes gravados con el impuesto a los consumos especiales deberán presentar ante el Servicio de Rentas Internas una declaración mensual acumulativa por todas aquellas importaciones gravadas con el ICE realizadas durante el mes calendario inmediato anterior. Esta declaración mensual será presentada en las mismas fechas de vencimiento indicadas en el artículo anterior y solo por aquellos meses en los cuales se hayan efectuado importaciones. Si producto de la mencionada declaración existe un mayor valor a pagar por concepto de impuesto, en relación al valor de ICE pagado en la aduana, este valor deberá ser declarado y pagado por el sujeto pasivo en dicha declaración.

Artículo 4.- Intereses para el caso de importaciones.- En caso que los importadores de bienes gravados con ICE presenten su declaración mensual en el formulario y dentro de los plazos establecidos en el artículo 2 del presente acto normativo, modificando el impuesto causado, no considerarán intereses. En caso de que se presente la declaración fuera del plazo correspondiente, se considerarán intereses desde la fecha máxima de presentación del formulario 105.

Artículo. 5.- Declaración por tipos de bienes y servicios gravados.- Los sujetos pasivos del ICE deberán presentar un formulario 105 mensual por cada tipo de bien o servicio prestado, gravado con el impuesto a los consumos especiales, de acuerdo al formato y clasificación detallados en el referido formulario electrónico.

Para el caso de vehículos, se entenderá a cada rango de precios del GRUPO II del artículo 82 de la Ley de Régimen Tributario Interno como un tipo de bien distinto."

Disposición final.- La presente Resolución entrará en vigencia a partir del primer día del mes siguiente al de su publicación en el Registro Oficial.

Anexo 4

Extracto Resolución No. 14453 Subsecretaría de la Calidad

RESUELVE:

ARTÍCULO 1.- Aprobar y oficializar con el carácter de Obligatorio la Tercera Revisión del siguiente:

REGLAMENTO TÉCNICO ECUATORIANO RTE INEN 034 (3R) "ELEMENTOS MÍNIMOS DE SEGURIDAD EN VEHÍCULOS AUTOMOTORES"

3. DEFINICIONES

3.1 Para efectos de entendimiento del presente reglamento se adoptan las definiciones contempladas en las Normas Técnicas mencionadas en el presente reglamento y las que a continuación se detallan:

3.1.1 Asiento plegable. Es un asiento auxiliar destinado al uso ocasional y que normalmente esta plegado.

3.1.2 Cinturones de seguridad autotensables. Son los dispositivos de retención personal consistentes en una banda de gran resistencia sujeta en dos o tres puntos al montante de la carrocería que son regulados de forma automática, que tienen como objetivo amortiguar la desaceleración ante una frenada brusca o impacto.

3.1.3 Cinturones de seguridad autotensables. Son los dispositivos de retención personal consistentes en una banda de gran resistencia sujeta en dos o tres puntos al montante de la carrocería que son regulados de forma automática o manual, que tiene como objetivo amortiguar la desaceleración ante una frenada brusca o impacto.

3.1.4 Chasis. Armazón del vehículo que comprende el bastidor, ruedas, transmisión, con o sin motor, excluida la carrocería y todos los accesorios necesarios para acomodar al conductor, pasajeros o carga.

3.1.5 Chasis compacto o auto portante. Su estructura metálica está construida por la unión de elementos de chapa de diferentes formas y espesores, en la cual la chapa externa del vehículo soporta algo o toda la carga estructural del vehículo.

3.1.6 Importador. Persona natural o jurídica responsable de la importación de vehículos para utilización propia o para comercializar.

3.1.7 Plazas. Posiciones de pasajeros en un vehículo

3.1.8 Protección para impacto lateral. Sistema o elemento de seguridad que minimiza los daños ocasionados a los ocupantes en caso de impacto lateral.

3.1.9 Protección para impacto frontal. Sistema o elemento de seguridad que minimiza los daños ocasionados a los ocupantes en caso de impacto frontal.

3.1.10 Proveedor. Toda persona natural o jurídica de carácter público o privado que desarrolle actividades de producción, fabricación, importación, construcción, distribución, alquiler o comercialización de bienes, así como prestación de servicios a consumidores, por las que se cobre precio o tarifa. Esta definición incluye a quienes adquieran bienes o servicios para integrarlos a procesos de producción o transformación, así como a quienes presten servicios públicos por delegación o concesión.

3.1.11 Sistema de asistencia en el frenado (ABS). Función del sistema de frenado que ante un bloqueo de las ruedas libera presión de frenado en la(s) rueda(s) bloqueadas permitiéndoles rodar evitándose la pérdida de control en el frenado

3.1.12 Vehículo Base. Todo tipo de vehículo que se utiliza en la fase inicial del proceso de homologación.

4. REQUISITOS DEL PRODUCTO

4.1Dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa y de visibilidad

4.1.1 Los dispositivos de alumbrado y de señalización luminosa, y de visibilidad deben cumplir con los requisitos establecidos en la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 1155. Vehículos automotores.

Dispositivos para mantener o mejorar la visibilidad; ó deben cumplir con las dos siguientes regulaciones en simultáneo:

a) Reglamentación Técnica No. 48 de la ONU, “UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF VEHICLES WITH REGARD TO LIGHTNING AND LIGHT SIGNALING DEVICES” – “Disposiciones Relativas Uniformes a la aprobación de vehículos en los referente a iluminación y dispositivos de señalización luminosa”, vigente en su última versión para el cual fue homologado el modelo en el ó los laboratorio(s) acreditado(s) para certificar el reglamento técnico ONU mencionado y;

b) Reglamentación Técnica No. 7 de la ONU “UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF FRONT AND REAR POSITION LAMPS, STOP–LAMPS AND END– OUTLINE MARKER LAMPS FOR MOTOR VEHICLES (EXCEPT MOTOR CYCLES) AND THEIR TRAILERS – “Disposiciones Relativas Uniformes a la aprobación lámparas frontales y traseras de posición, lámparas de freno y lámparas marcadoras de fin para vehículos motorizados (excepto motocicletas) y sus remolques”, vigente en su última versión para el cual fue homologado el modelo en el ó los laboratorio(s) acreditado(s) para certificar el reglamento técnico ONU mencionado.

4.1.2 Los vehículos que van a ingresar al parque automotor deben contar con una tercera luz de freno tal como lo indica la norma NTE INEN 1155 ó deben cumplir con las dos siguientes regulaciones en simultáneo:

a) Reglamentación Técnica No.48 de la ONU, "UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF VEHICLES WITH REGARD TO LIGHTNING AND LIGHT SIGNALING DEVICES" – "Disposiciones Relativas Uniformes a la aprobación de vehículos en los referente a iluminación y dispositivos de señalización luminosa", vigente en su última versión para el cual fue homologado el modelo en el ó los laboratorio(s) acreditado(s) para certificar el reglamento técnico ONU mencionado y;

b) Reglamentación Técnica No. 7 de la ONU "UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF FRONT AND REAR POSITION LAMPS, STOP–LAMPS AND END– OUTLINE MARKER LAMPS FOR MOTOR VEHICLES (EXCEPT MOTOR CYCLES) AND THEIR TRAILERS – "Disposiciones Relativas Uniformes a la aprobación lámparas frontales y traseras de posición, lámparas de freno y lámparas marcadoras de fin para vehículos motorizados (excepto motocicletas) y sus remolques", vigente en su última versión para el cual fue homologado el modelo en el o los laboratorio(s) acreditado(s) para certificar el reglamento técnico ONU mencionado.

4.2 Condiciones ergonómicas

4.2.1Asientos y sus anclajes

4.2.1.1 Todos los asientos de los vehículos automotores deben tener apoya cabezas. Se exceptúan de esta obligación las motocicletas, los asientos de pasajeros de autobuses de transporte urbano, los asientos plegables y los asientos ubicados en sentido paralelo al eje

longitudinal del vehículo. Se exceptúan la posición central trasera siempre y cuando el modelo no tenga en ninguna versión mundial del apoya cabezas en la posición central trasera.

4.2.1.2. Los apoya cabezas deben cumplir con lo establecido en la Reglamentación

Técnica No. 25 de la ONU "UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF HEAD RESTRAINTS (HEADRESTS), WHETHER OR NOT INCORPORATED IN VEHICLE SEATS" – "Disposiciones Relativas Uniformes a la aprobación de apoya cabezas (reposacabezas), incorporados o no en asientos de vehículos" vigente en su última versión para el cual fue homologado el modelo en el ó los laboratorio(s) acreditado(s) para certificar el reglamento técnico ONU mencionado. Este requisito afecta a las categorías de vehículos que la reglamentación mencionada en su texto.

Los apoya cabezas deben cumplir con lo establecido en el Reglamento Técnico Global GTR 7 Apoya cabezas - HEADRESTRAINTS en su última versión lo cual afecta a la categoría de vehículos que el reglamento técnico mencionado indica en su texto.

4.2.1.3 Los asientos deben cumplir con lo establecido en la Reglamentación Técnica No.17 de la ONU "UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF VEHICLES WITH REGARD TO THE SEATS, THEIR ANCHORAGES AND ANY HEAD RESTRAINTS" – "Prescripciones uniformes sobre la aprobación de vehículos en lo que concierne a los asientos, a sus anclajes y a los apoya cabezas" vigente en su última versión para el cual fue homologado el modelo en el ó los laboratorio(s) acreditado(s) para certificar el Reglamento técnico ONU mencionado. Este requisito afecta a las categorías de vehículos que la reglamentación mencionada indica en su texto.

Los vehículos no contemplados en el reglamento técnico de la ONU anterior deben cumplir con lo establecido en la Reglamentación Técnica No.80 de la ONU "UNIFORM

PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF SEATS OF LARGE PASSENGER VEHICLES AND OF THESE VEHICLES WITH REGARD TO THE STRENGTH OF THE SEATS AND THEIR ANCHORAGES" – "Prescripciones uniformes relativas a la aprobación de asientos de vehículos de grandes dimensiones para el transporte de pasajeros y de estos vehículos por lo que respecta a la resistencia de los asientos y de sus anclajes vigente en su última versión para el cual fue homologado el modelo en el ó los laboratorio(s) acreditado(s) para certificar el reglamento técnico ONU mencionado. Este requisito afecta a las categorías de vehículos que la reglamentación mencionada indica en su texto.

4.2.1.4. Los anclajes de cinturones de seguridad deben cumplir con lo establecido en la Reglamentación Técnica No. 14 de la ONU "UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF VEHICLES WITH REGARD TO SAFETY-BELT ANCHORAGES, ISOFIX ANCHORAGES SYSTEMS AND ISOFIX TOP TETHER ANCHORAGES" – "Prescripciones Uniformes relativas a la aprobación de los vehículos en lo que concierne a los anclajes de los cinturones de seguridad, anclajes ISOFIX y los anclajes superiores ISOFIX vigente en la última versión para el cual fue homologado el modelo en el ó los laboratorio(s) acreditado(s) para certificar el reglamento técnico ONU mencionado. Este requisito afecta a las categorías de vehículos que la reglamentación mencionada indica en su texto.

Los vehículos automotores deben incorporar los anclajes ISOFIX de acuerdo a lo establecido en la reglamentación antes mencionada para los vehículos que el mismo reglamento indica en su texto.

4.3 Frenos

4.3.1. Los vehículos automotores que correspondan a la categoría L conforme a la norma NTE INEN 2656 deben contar como mínimo de dos sistemas de frenado, uno que

actúe sobre la rueda o ruedas delanteras y otro que actúe sobre la rueda o ruedas posteriores.

4.3.2. Los frenos de los vehículos deben cumplir con lo establecido en la Reglamentación Técnica No. 13-H de la ONU - “UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF PASSENGER CARS WITH REGARD TO BRAKING”- “Disposiciones uniformes sobre la aprobación de los vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al frenado” vigente en su última versión para el cual fue homologado el modelo en un laboratorio acreditado para certificar el reglamento técnico ONU mencionado. Este requisito afecta a las categorías de vehículos que la reglamentación mencionada indica en su texto.

4.3.3. Los vehículos automotores de cuatro ruedas deben disponer de frenos ABS, conforme con lo que establezca la Reglamentación Técnica No. 13-H de la ONU, aplicada a los vehículos que la regulación indica en su texto.

4.3.4. Los frenos de los vehículos deben cumplir con lo establecido en la Reglamentación Técnica No. 13 de la ONU – “UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF VEHICLES OF CATEGORIES M, N AND O WITH REGARD TO BRAKING” – “Disposiciones uniformes relacionadas con la aprobación de vehículos de categorías M, N Y O con relación al sistema de frenos” vigente en su última versión para el cual fue homologado el modelo en el ó los laboratorio(s) acreditado(s) para certificar el reglamento técnico ONU mencionado. Este requisito afecta a las categorías de vehículos que la reglamentación mencionada indica en su texto.

4.4 Control electrónico de estabilidad

4.4.1. Los vehículos automotores deben disponer de un Control electrónico de estabilidad conforme a lo establecido por el Reglamento Técnico Global GTR8 “ELECTRONIC STABILITY CONTROL SYSTEMS” – “Sistemas Electrónicos de Control de Estabilidad

ESC” conforme a lo establecido por la Reglamentación Técnica No. 13–H de la ONU “UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF PASSENGER CARS WITH REGARD TO BRAKING” – “Disposiciones uniformes sobre la aprobación de los vehículos automóviles de pasajeros en lo relativo al frenado” vigente para el cual fue homologado el modelo en el ó los laboratorio(s) acreditado(s) para certificar los reglamentos técnicos ONU mencionados. Este requisito es obligatorio para los vehículos a partir del año modelo 2018 y afecta a las categorías de vehículos que la reglamentación mencionada indica en su texto.

4.5 Neumáticos. Los neumáticos de vehículos automotores deben cumplir con lo establecido en:

a) Reglamento Técnico Ecuatoriano RTE INEN 011 “Neumáticos”, ó;

b) Reglamentación Técnica No 30 de la ONU “UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF PNEUMATIC TYRES FOR MOTOR VEHICLES AND THEIR TRAILERS” – “Disposiciones uniformes concernientes a la aprobación de neumáticos para vehículos motorizados y sus remolques” ó;

c) Reglamentación Técnica No 54 de la ONU “UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF PNEUMATIC TYRES FOR COMMERCIAL VEHICLES AND THEIR TRAILERS”. – “Disposiciones uniformes concernientes a la aprobación de neumáticos para vehículos comerciales y sus remolques”.

4.6 Suspensión. Los vehículos automotores deben disponer de un sistema de suspensión con elementos amortiguadores en todos sus ejes o ruedas, respetando las especificaciones técnicas del diseño original del fabricante.

4.7 Dirección. Los vehículos automotores deben disponer de un sistema de dirección asistida, prohibiéndose modificaciones al sistema original provisto por el fabricante, respetándose las especificaciones técnicas del diseño original o cumplir con la Reglamentación Técnica No 79 de la ONU “UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF VEHICLES WITH REGARD TO STEERING EQUIPMENT” – “Disposiciones uniformes concernientes a la aprobación de vehículos en referencia a su equipamiento de dirección” vigente para el cual fue homologado el modelo en el ó los laboratorio(s) acreditado(s) para certificar el reglamento técnico ONU mencionado.

4.8 Chasis motorizado. Para recibir una carrocería, el chasis motorizado debe respetar los diseños originales o limitaciones del fabricante.

4.8.1Para la fabricación, ensamblaje o construcción de carrocerías de buses para pasajeros, el chasis motorizado debe ser de diseño original para transporte de pasajeros, sin modificaciones, aditamentos o extensiones.

4.9 Carrocería. La carrocería no debe ser modificada sin autorización por escrito del fabricante y el respectivo soporte técnico.

4.10 Ventilación. Todo vehículo, con la excepción de las motocicletas, tricimotos y cuadrones, debe disponer de un sistema de ventilación que evite la condensación (empañado) en el parabrisas delantero, posterior y los vidrios laterales delanteros.

4.11 Vidrios. Los vidrios que se utilicen en los vehículos deben ser vidrios de seguridad para automotores y deben cumplir con los requisitos establecidos en:

a) .Reglamento Técnico Ecuatoriano 084 “Vidrios de seguridad para automotores” cuya norma técnica de referencia es la Norma Técnica Ecuatoriana NTE INEN 1669 “Vidrios de seguridad para automotores. Requisitos”, o;

b) Reglamentación Técnica No 43 de la ONU “Disposiciones uniformes concernientes a la aprobación de materiales de cristales de seguridad y su instalación en vehículos” – “UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF SAFETY GLAZING MATERIALS AND THEIR INSTALLATION ON VEHICLES” vigente para el cual fue homologado el modelo en el ó los laboratorio(s) acreditado(s) para certificar el reglamento técnico ONU mencionado.

4.12 Cinturones de seguridad

4.12.1 Todo vehículo automotor, excepto las motocicletas y los asientos de los pasajeros de buses urbanos, deben disponer de cinturones de seguridad de acuerdo a la siguiente aplicación:

4.12.1.1 Cinturón de seguridad de tres puntos en los asientos frontales, laterales y posteriores laterales de todos los vehículos. Será obligatorio para los vehículos en las categorías M1 y N1, deben tener cinturones de 3 puntos en todas las plazas a ser consideradas para su homologación y los correspondientes apoyacabezas bajo las respectivas reglamentaciones técnicas indicadas en este reglamento. Se exceptúan la posición central trasera siempre y cuando el modelo no tenga en ninguna versión mundial el cinturón de tres puntos en la posición central trasera.

4.12.1.2 Cinturón de seguridad de dos o tres puntos en asientos de base plegable de uso ocasional lateral y tres puntos en filas de asientos plegables posteriores siempre que estos se encuentren en alguna versión homologada bajo normas ONU de ese modelo.

4.12.1.3 Los cinturones de seguridad para vehículos automotores deben cumplir con lo establecido en la Reglamentación Técnica No. 16 de la ONU “UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF: I. SAFETY–BELTS, RESTRAINT SYSTEMS,

CHILD RESTRAINT SYSTEMS AND ISOFIX CHILD RESTRAINT SYSTEMS FOR OCCUPANTS OF POWER–DRIVEN VEHICLES II. VEHICLES QUIPPED WITH SAFETY–BELTS, RESTRAINT SYSTEMS, CHILD RESTRAINT SYSTEMS AND ISOFIX CHILD RESTRAINT SYSTEMS" – Prescripciones uniformes relativas a la aprobación de:

I. cinturones de seguridad, sistemas de retención, sistemas de retención infantil y sistemas de retención infantil ISOFIX para ocupantes de vehículos de motor.

II. Vehículos equipados con cinturones de seguridad, sistemas de retención, sistemas de retención infantil y sistemas de retención infantil ISOFIX" vigente en su última versión para el cual fue homologado el modelo en el ó los laboratorio(s) acreditado(s) laboratorio acreditado para certificar el reglamento técnico ONU mencionado. Este requisito es obligatorio de acuerdo a las categorías de vehículos que la reglamentación mencionada indica en su texto.

4.13 Parachoques frontal y posterior

4.13.1 Los vehículos automotores, excepto el chasis motorizado y motocicletas, deben disponer de parachoques frontal y posterior, respetando los diseños originales del fabricante. Los tracto camiones dispondrán únicamente del parachoques frontal.

4.13.2 Se prohíbe el uso de elementos de defensa adicionales a los originales del vehículo (tumba burros, aumentos a parachoques originales, ganchos o bolas, porta remolques no removibles que sobresalgan de la carrocería).

4.14 Barras anti empotramientos posteriores para vehículos pesados

4.14.1 Los vehículos automotores de categorías M3, N3, N2 y O deben estar construidos y/o equipados de manera que ofrezcan protección eficaz al impacto en la parte ancha posterior del vehículo.

4.15 Protección para impacto frontal y lateral. Los vehículos automotores deben disponer de protección para impactos frontal y lateral.

4.15.1 Los vehículos automotores deben cumplir con los requisitos establecidos en la Reglamentación Técnica No. 94 de la ONU “UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF VEHICLES WITH REGARD TO THE PROTECTION OF THE OCCUPANTS IN THE EVENT OF A FRONTAL COLLISION”- “Prescripciones uniformes sobre la aprobación de los vehículos en lo relativo a la protección de sus ocupantes en caso de colisión frontal”, vigente en su última versión para el cual fue homologado el modelo en el ó los laboratorio(s) acreditado(s) para certificar el reglamento técnico ONU mencionado. Este requisito afecta a las categorías de vehículos que la reglamentación mencionada indica en su texto.

4.15.2 Los vehículos automotores deben cumplir con los requisitos establecidos en la Reglamentación Técnica No. 95 de la ONU “Prescripciones uniformes sobre la aprobación de los vehículos en lo relativo a la protección de sus ocupantes en caso de colisión lateral” – “UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF VEHICLES WITH REGARD TO THE PROTECTION OF THE OCCUPANTS IN THE EVENT OF A LATERAL COLLISION” vigente en su última versión para el

cual fue homologado en el modelo en un laboratorio acreditado para certificar el reglamento técnico ONU mencionado. Este requisito afecta a las categorías de vehículos que la reglamentación mencionada indica en su texto.

4.16 Bolsas de aire (AIR BAGS)

4.16.1. Los vehículos deben incorporar al menos dos bolsas de aire (airbag) frontal y deben cumplir con lo establecido en la Reglamentación Técnica No. 94 de la ONU “UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF VEHICLES WITH REGARD TO THE PROTECTION OF THE OCCUPANTS IN THE EVENT OF A FRONTAL COLLISION” – “Prescripciones uniformes sobre la homologación de los vehículos en lo relativo a la protección de sus ocupantes en caso de colisión frontal”, de acuerdo a lo indicado en el Anexo A.

4.16.2. Para la reposición de las bolsas de aire deben cumplir con lo establecido en la Reglamentación Técnica No. 114 de la ONU “UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF: I. AN AIRBAG MODULE FOR A REPLACEMENT AIRBAG SYSTEM; II. A REPLACEMENT STEERING WHEEL EQUIPPED WITH AN AIRBAG MODULE OF AN APPROVED TYPE; III. A REPLACEMENT AIRBAG SYSTEM OTHER THAN THAT INSTALLED IN A STEERING WHEEL” – “Prescripciones uniformes relativas a la aprobación de: I. Un modulo de airbag para un sistema de airbag de recambio, II. Un volante de recambio equipado con un módulo de airbag de un tipo homologado, III. Un sistema de airbag de recambio distinto del instalado en el volante”, vigente en su última versión. Este requisito debe ser homologado por el agente proveedor de las autopartes.

4.17 Avisador acústico y luminoso de uso de cinturón. El avisador acústico y luminoso debe ser el original del vehículo y debe cumplir con lo establecido en la Reglamentación Técnica No. 16 de la ONU “UNIFORM PROVISIONS CONCERNING THE APPROVAL OF: I. SAFETY–BELTS, RESTRAINT SYSTEMS, CHILD RESTRAINT SYSTEMS AND ISOFIX CHILD RESTRAINT SYSTEMS FOR OCCUPANTS OF POWER- DRIVEN

VEHICLES II. VEHICLES EQUIPPED WITH SAFETY–BELTS, SAFETY–BELTS REMINDER RESTRAINT SYSTEMS, CHILD RESTRAINT SYSTEMS AND ISOFIX CHILD RESTRAINT SYSTEMS" – "Prescripciones uniformes relativas a la aprobación de: I. cinturones de seguridad, Recordatorio de cinturones de seguridad, sistemas de retención, sistemas de retención infantil y sistemas de retención infantil ISOFIX para ocupantes de vehículos de motor.

II. La Reglamentación Técnica ISOFIX", vigente en su última versión para el cual fue homologado el modelo en el ó los laboratorio(s) acreditado(s) para certificar el reglamento técnico ONU mencionado. Este requisito afecta a las categorías de vehículos que la reglamentación mencionada indica en su texto.

4.17.1 El avisador acústico (bocina) debe ser el original del vehículo y se prohíbe la modificación, alteración o el cambio o adaptación por otro avisador acústico que incumpla los requisitos mencionados.

4.18 Cerraduras con sistema de bloqueo de apertura interior. Todo vehículo automotor liviano que disponga de puertas posteriores laterales, debe tener en las mismas un sistema de bloqueo de apertura interior independiente del sistema de seguridad convencional, para prevenir la apertura involuntaria de las puertas.

4.19 Capó. Para los vehículos automotores que dispongan de capó, estos deben contener un dispositivo manual de seguridad que evite aperturas involuntarias, adicional al control remoto de apertura.

4.20 Tacógrafo. Será obligatorio en los vehículos de categoría M3 y N3.