

Versión Pública

**Tema: Estudio de Mercado “Sector automotriz en el Ecuador -
normativa, comercialización y principales marcas de vehículos”**

Fecha de elaboración: Enero 2015

Dirección Nacional de Estudios de Mercado

Intendencia de Abogacía de la Competencia

En conformidad con el Art. 2, del reglamento para la aplicación de Ley Orgánica de Control del Poder de Mercado, el cual textualmente indica:

“Art 2. Publicidad.- Las opiniones, lineamientos, guías, criterios técnicos y estudios de mercado de la Superintendencia de Control del Poder de Mercado, se publicarán en su página electrónica y podrán ser difundidos y compilados en cualquier otro medio, salvo por la información que tenga el carácter de reservada o confidencial de conformidad con la Constitución y la ley.

Las publicaciones a las que se refiere el presente artículo y la Disposición General Tercera de la Ley, se efectuarán sin incluir, en cada caso, los aspectos reservados y confidenciales de su contenido, con el fin de garantizar el derecho constitucional a la protección de la información.”

A continuación se presenta la versión pública del Estudio de Mercado del **Sector automotriz en el Ecuador - normativa, comercialización y principales marcas de vehículos**, desarrollada por la Dirección Nacional de Estudios de Mercado, de la Intendencia de Abogacía de la Competencia

Contenido

1. ANTECEDENTES	5
2. INTRODUCCIÓN	6
3. MARCO LEGAL.....	7
3.1. Normativa General Aplicable al Sector.....	9
3.1.1. Constitución	10
3.1.2. Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas	10
3.1.3. Ley de Comercio Exterior e Inversiones	11
3.1.4. Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones.....	12
3.1.5. Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado	14
3.2. Normativa Específica	15
3.2.1. Resoluciones del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones	16
Resolución No. 407 de COMEXI	16
Resolución No. 464 COMEXI	17
Resolución No. 466 COMEXI (Salvaguardia en Balanza de Pagos).....	18
Resolución 487 de COMEXI	19
Resolución 502 de COMEXI	20
Resolución 564 COMEXI.....	20
Resolución 580 COMEXI.....	21
3.2.2. Resoluciones de Comité de Comercio Exterior.....	21
Resolución 6 de COMEX.....	23
Resolución 18 de COMEX.....	24
Resolución 30 de COMEX.....	26
Resolución 65 de COMEX.....	28
Resolución 66 de COMEX.....	31
Resolución 106 de COMEX.....	31
3.2.3. Decretos Ejecutivos Aplicables al Sector	32
Decreto Ejecutivo 496.....	32
3.2.4. Ley Orgánica de Régimen Tributario	33
4. LINEAS DE INVESTIGACIÓN.....	38
5. CARACTERIZACIÓN DEL MERCADO RELEVANTE PARA EL ESTUDIO	38
5.1. Mercado del Producto	38

5.2. Mercado Geográfico	39
6. DESCRIPCIÓN DEL SECTOR AUTOMOTRIZ.....	39
6.1. Conformación del Sector	40
6.2. Principales Operadores	41
6.2.1. Ensambladoras	41
6.2.2. Comercializadoras	42
6.3. Instituciones Públicas	44
6.4. Asociaciones Gremiales	47
7. COMERCIALIZACIÓN POR SEGMENTO DE VEHÍCULO	48
7.1. Estructura de Mercado por Segmento de Vehículo	49
7.1.1. Ensamblaje.....	49
Automóviles	51
Camiones y Buses	52
Camionetas.....	53
Suv's.....	54
Van's	55
7.1.2. Comercialización	56
Automóviles	58
Camiones y Buses	59
Camionetas.....	60
Suv's.....	61
Van's	62
7.2. Evolución de los Precios por Segmento de Vehículo.....	63
7.2.1. Ensamblaje.....	63
7.2.2. Comercialización	65
8. ANALISIS DE CONCENTRACIÓN DEL SECTOR	66
8.1.1. Ensamblaje de Vehículos.....	68
8.1.2. Comercialización de Vehículos	76

1. ANTECEDENTES

La Superintendencia de Control del Poder de Mercado (SCPM) fue creada mediante el Art. 36 de la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado¹ (LORCPM), mismo que expone que esta Superintendencia será un organismo técnico de control, con capacidad sancionatoria, de administración desconcentrada, con personalidad jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, presupuestaria y organizativa, misma que pertenece a la Función de Transparencia y Control Social. Dentro de los órganos que la conforman se encuentra la Intendencia de Abogacía de la Competencia (IAC).

De acuerdo a lo establecido en el Art. 38, numeral 1 de la LORCPM, la Superintendencia de Control del Poder de Mercado, a través de sus órganos ejercerá la atribución de: *“1. Realizar los estudios e investigaciones de mercado que considere pertinentes. Para ello podrá requerir a los particulares y autoridades públicas la documentación y colaboración de esta Ley.”*

En el numeral 26 *ibídem*, se establece la facultad de la Superintendencia de Control del Poder de Mercado para apoyar y asesorar a las autoridades de la administración pública a fin de que promuevan y defiendan la libre competencia de los operadores que intervienen en los diferentes sectores del mercado.

Por medio de la Resolución No. SCPM-DS-2012-001, el Superintendente de Control del Poder de Mercado expidió el Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Superintendencia de Control del Poder de Mercado², el cual en su Art. 16, Capítulo II numeral 2.4 establece las atribuciones y responsabilidades de la Intendencia de Abogacía de la Competencia, dentro de las cuales se encuentra la de: *“k) Promover el estudio y la investigación en materia de competencia y la divulgación de los estudios de mercado.”*

La Superintendencia de Control del Poder de Mercado conforme a las atribuciones mencionadas anteriormente, desde el mes de noviembre de 2013 a través de la Intendencia de Abogacía de la Competencia, ha venido desarrollando un estudio de mercado sobre la normativa y la comercialización de vehículos en el Ecuador.

En ese sentido, la motivación y origen de este estudio de mercado se basa en lo discutido en las distintas reuniones mantenidas entre funcionarios de la Superintendencia de Control del Poder de Mercado con instituciones públicas que se

¹ Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado, Registro Oficial Suplemento No. 555 de 13 de octubre de 2011, Art. 36.

² Estatuto Orgánico de Gestión Organizacional por Procesos de la Superintendencia de Control del Poder de Mercado, Registro Oficial –Edición Especial- No. 345 de 04 de octubre de 2013.

encuentran inmersas en la regulación del sector. El objeto de la reunión fue, el socializar la normativa existente para el sector de comercialización de vehículos en el Ecuador, concluyendo la posible existencia de distorsiones que pueda estar generando la aplicación de dicha normativa a la competencia.

El presente estudio tiene como objetivo el conocer la estructura del mercado del sector automotriz en el Ecuador y la dinámica económica que existe entre los operadores de esta actividad. Además, se propone identificar la posible existencia de distorsiones en este mercado debido a la normativa existente, así como elaborar recomendaciones que permitan generar mayor competencia entre todos los operadores económicos en los diferentes eslabones de la cadena productiva.

En la consecución de los objetivos planteados, la Superintendencia de Control del Poder de Mercado, a través de la Intendencia de Abogacía de la Competencia ha mantenido reuniones y entrevistas con operadores económicos del sector e instituciones públicas que están inmersas de manera directa o indirecta en el mercado de la comercialización y ensamblaje de vehículos en el Ecuador.

2. INTRODUCCIÓN

La estructura del sector de comercialización de vehículos en el Ecuador está conformado por tres eslabones dentro de su cadena productiva: **a)** Ensamblaje de Vehículos, **b)** Importación y Comercialización de Vehículos y **c)** los Concesionarios de Vehículos. Cabe indicar que, por el objetivo del estudio, no se analiza la relación existente entre los concesionarios y el consumidor final de vehículos. Es más, se especifica que el enfoque del estudio se basa en la normativa existente para la importación y ensamblaje de vehículos en el Ecuador, además de analizar la estructura y dinámica del sector entre los dos primeros eslabones de la cadena.

Es por ello, que la problemática se basa en la posible distorsión que puede estar generando la normativa, especialmente la normativa enfocada a la importación de CKD's³ para el ensamblaje de vehículos y los CUV's⁴ para los importadores que se dedican a la comercialización de vehículos en el Ecuador.

Por lo tanto, el presente informe abarca tanto el análisis de la normativa que rige en el mercado de ensamblaje, importación y comercialización de vehículos, como un estudio descriptivo-económico correspondiente a los operadores inmersos en estos eslabones de la cadena productiva del sector automotriz. En ese sentido, en un primer plano se desarrolla el análisis del marco legal que rige, directa o indirectamente, el sector automotriz en el Ecuador.

En un segundo plano, se define la caracterización del estudio, es decir, el enfoque

³ Completely Knocked Down.

⁴ Completed Unit Vehicles.

específico que se va a analizar, que para este caso, serán las unidades comercializadas de vehículos. Para la determinación de lo expuesto, se realiza una descripción del sector, en general, con información primaria, tanto de los operadores económicos, instituciones públicas como asociaciones gremiales que se encuentran dentro del mismo. Como parte de la descripción, se elabora un análisis de los diferentes segmentos de vehículos, en función de sus actividades económicas, para así identificar el tipo de vehículo líder dentro del sector; por otro lado se analizan las principales marcas de vehículos existentes, que de igual manera permite definir la marca líder. Este análisis se efectúa sobre la venta de los distintos vehículos existentes en el mercado ecuatoriano por parte de los operadores económicos seleccionados como muestra para el estudio.

Finalmente, se presenta la evolución de los precios de los diferentes segmentos de vehículos, con el fin de identificar cualquier condición que pueda estar distorsionando el mercado, además de presentar las respectivas conclusiones con base a los resultados obtenidos, para así emitir recomendaciones tanto a los operadores económicos como a las instituciones y asociaciones gremiales que se encuentran inmersas en la dinámica del mercado de ensamblaje y comercialización de vehículos en el Ecuador a fin de generar mayor competencia en el sector automotriz.

3. MARCO LEGAL

La Constitución de la República del Ecuador⁵, en su artículo 304, establece que dentro de sus objetivos de política comercial se encuentra el de: “(...) 6. Evitar las prácticas monopólicas y oligopólicas, particularmente en el sector privado, y otras que afecten el funcionamiento de los mercados”.

A su vez, el artículo 336 de la Carta Fundamental menciona lo siguiente:

“El Estado impulsará y velará por el comercio justo como medio de acceso a bienes y servicios de calidad, que minimice las distorsiones de la intermediación y promueva la sustentabilidad.

El Estado asegurará la transparencia y eficiencia en los mercados y fomentará la competencia en igualdad de condiciones y oportunidades, lo que se definirá mediante ley.”

En este sentido, la norma constitucional intenta promover y vigilar que en el mercado se desenvuelvan operadores económicos que actúen bajo las mismas reglas, condiciones y oportunidades, procurando evitar prácticas anticompetitivas y creando así un comercio justo con productos y servicios de calidad.

Bajo este objetivo constitucional, la Asamblea Nacional expidió la Ley Orgánica de

⁵ Constitución de la República del Ecuador. Registro Oficial 449 de 20 de octubre de 2008.

Regulación y Control del Poder de Mercado (LORCPM)⁶, con la finalidad de establecer las medidas para evitar, prevenir, corregir, eliminar y sancionar el abuso de operadores económicos con poder de mercado; prevenir, prohibir y sancionar los acuerdos colusorios y otras prácticas restrictivas; así como el control y regulación de las operaciones de concentración económica; y la prevención, prohibición y sanción de las prácticas desleales, buscando la eficiencia en los mercados, el comercio justo y el bienestar general. Adicionalmente, la Ley analiza la regulación con respecto a las ayudas públicas, la posibilidad de existencia de barreras de entrada que limiten, dificulten o impidan el ingreso de nuevos competidores de manera injustificada con el fin de establecer un sistema económico social, solidario y sostenible.

De la misma forma el ámbito de aplicación de la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado (LORCPM) se encuentra determinado en el artículo 2, el cual señala:

“Están sometidos a las disposiciones de la presente Ley todos los operadores económicos, sean personas naturales o jurídicas, públicas o privadas, nacionales y extranjeras, con o sin fines de lucro, que actual o potencialmente realicen actividades económicas en todo o en parte del territorio nacional, así como los gremios que las agrupen, y las que realicen actividades económicas fuera del país, en la medida en que sus actos, actividades o acuerdos produzcan o puedan producir efectos perjudiciales en el mercado nacional.

Las conductas o actuaciones en que incurriere un operador económico serán imputables a él y al operador que lo controla, cuando el comportamiento del primero ha sido determinado por el segundo.

La presente ley incluye la regulación de las distorsiones de mercado originadas en restricciones geográficas y logísticas, así como también aquellas que resultan de las asimetrías productivas entre los operadores económicos.”

A su vez, la LORCPM en su artículo 36, crea la Superintendencia de Control del Poder de Mercado de la siguiente manera:

“(…) como un organismo técnico de control, con capacidad sancionatoria, de administración desconcentrada, con personalidad jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, presupuestaria y organizativa; la que contará con amplias atribuciones para hacer cumplir a los operadores económicos de los sectores público, privado y de la economía popular y solidaria todo lo dispuesto en la presente Ley. (...)

La Superintendencia de Control del Poder de Mercado en su estructura contará con las instancias, intendencias, unidades, divisiones técnicas, y órganos asesores que se establezcan en la normativa que para el efecto emita el Superintendente de Control del Poder de Mercado (...).”

⁶ Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado. Registro Oficial Suplemento No. 555 de 13 de octubre de 2011.

Para el cumplimiento de lo establecido en el citado artículo, el Superintendente de Control del Poder de Mercado, mediante resolución No. SCPM-DS-2012-001, publicada en el Registro Oficial Edición Especial No. 345 de fecha 04 de octubre de 2012, expide el Estatuto Orgánico de gestión Organizacional por Procesos, el cual otorga la atribución de *“Promover el estudio y la investigación en materia de competencia y la divulgación de los estudios de mercados; (...)”* a la Intendencia de Abogacía de la Competencia.

Por esta razón, la Superintendencia de Control del Poder de Mercado, a través de la Intendencia de Abogacía de la Competencia define que ésta es la dependencia encargada de la elaboración de estudios de mercado que permitan determinar la situación de los distintos sectores de la economía, con el objetivo de fomentar la competencia efectiva en los mismos.

3.1. Normativa General Aplicable al Sector

Para la realización de este estudio de mercado se ha elaborado un análisis de la normativa aplicable al sector automotriz. En este sentido, la investigación normativa inicia con el análisis de la Constitución de la República del Ecuador, debido a que es la norma suprema dentro del ordenamiento jurídico nacional y la que establece los principios y los derechos bajo los cuales se deben regir las demás normas.

Los artículos de la Constitución que serán citados en el presente estudio, hacen referencia al derecho que tienen todos los ecuatorianos a acceder de manera equitativa a los factores de producción, evitando la concentración o acaparamiento de factores y recursos productivos así como la redistribución y supresión de privilegios o desigualdades en el acceso a ellos. Además, tienen relación con el objetivo de la política económica y comercial del Gobierno Central que es incentivar la producción nacional, la productividad y competitividad sistemática, así como evitar las prácticas monopólicas y oligopólicas, particularmente en el sector privado, y otras que afecten el funcionamiento de los mercados.

Además del análisis de la Carta Magna, en esta sección se analiza el Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas, la Ley de Comercio Exterior e Inversiones, el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, y la Ley Orgánica de Regulación y Control de Poder de Mercado ya que estas normas, en armonía con los principios y derechos garantizados en la Constitución, buscan la implementación de un marco regulatorio que fomente las actividades productivas nacionales, en un mercado: libre de distorsiones, equitativo y con condiciones similares para todos sus operadores, librando así de prácticas discriminatorias que puedan afectar a la libre competencia.

3.1.1. Constitución

La Constitución de la República del Ecuador en su artículo 66 numerales 15, y 25 reconoce y garantiza el derecho a desarrollar actividades económicas conforme a principios de solidaridad, responsabilidad social y ambiental; así como el derecho a acceder a bienes y servicios públicos y privados de calidad, con eficiencia y eficacia. A su vez, el artículo 283 ibídem señala que el sistema económico impulsado por el Estado tendrá como objetivo el garantizar la producción y reproducción de las condiciones materiales e inmateriales que posibiliten el buen vivir.

El artículo 284 dispone que la política económica tendrá los siguientes objetivos: “2. *Incentivar la producción nacional, la productividad y competitividad sistémicas, la acumulación del conocimiento científico y tecnológico, la inserción estratégica en la economía mundial y las actividades productivas complementarias en la integración regional*”.

Por otra parte, el artículo 334 dictamina que el Estado promoverá el acceso equitativo a los factores de producción, para lo cual le corresponderá: “1. *Evitar la concentración o acaparamiento de factores y recursos productivos, promover su redistribución y eliminar privilegios o desigualdades en el acceso a ellos. (...)*”.

El artículo 335 ibídem señala que:

“(...) El Estado definirá una política de precios orientada a proteger la producción nacional, establecerá los mecanismos de sanción para evitar cualquier práctica de monopolio y oligopolio privados, o de abuso de posición de dominio en el mercado y otras prácticas de competencia desleal.”

Con respecto al análisis realizado a la Carta Magna, se desprende que el Estado ecuatoriano es el encargado de impulsar políticas públicas direccionadas a incentivar la producción nacional, teniendo como objetivo el precautelar la libre competencia en los mercados. De esta manera, el Estado busca mediante el órgano competente, asegurar la transparencia y eficiencia del mercado y de los operadores económicos que se desenvuelven en el mismo y así fomentar la libre competencia previniendo, corrigiendo, sancionando y eliminando el abuso de poder de mercado, las concentraciones económicas, los acuerdos y prácticas restrictivas y las conductas desleales. Con ello se busca crear un acceso libre y equitativo a productos y servicios de calidad.

3.1.2. Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas⁷

Es necesario el análisis del Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas publicado en el Registro Oficial Suplemento 306 de 22 de octubre de 2010, mismo que

⁷ Código Orgánico de Planificación y Finanzas Públicas. Registro Oficial Suplemento 306 de 22-oct-2010

prevé en su artículo 2 que uno de los lineamientos para el desarrollo es:

“(...) 3. Aportar a la construcción de un sistema económico social, solidario y sostenible, que reconozca las distintas formas de producción y de trabajo, y promueva la transformación de la estructura económica primario-exportadora, las formas de acumulación de riqueza y la distribución equitativa de los beneficios del desarrollo. (...)”

En este sentido, es necesario la implementación de políticas públicas orientadas a incentivar la producción de la industria nacional con el fin de crear una competencia justa, en igualdad de condiciones y oportunidades, robusteciendo a los productos y servicios nacionales de valor agregado y con ello aumentar la eficiencia de los mercados logrando así, un beneficio para los competidores y al consumidor en general.

3.1.3. Ley de Comercio Exterior e Inversiones⁸

La Ley de Comercio Exterior e Inversiones tenía por objeto normar y promover el comercio exterior y la inversión directa, incrementar la competitividad de la economía nacional, propiciar el uso eficiente de los recursos productivos del país y propender a su desarrollo sostenible.

En el artículo 3 de la presente Ley se considera de prioridad nacional al comercio exterior y en especial al fomento de las exportaciones e inversiones. Además establece los lineamientos para diseñar y ejecutar las políticas del Estado:

“a) Asegurar la libertad para el desenvolvimiento de las actividades de exportación e importación y para facilitar la gestión de los agentes económicos en esta materia; (...)”

d) Impulsar la modernización y la eficiencia de la producción local, para satisfacer adecuadamente la demanda interna y externa, para mejorar su competitividad internacional y satisfacer las necesidades del consumidor, tomando en consideración las exigencias del comercio mundial en lo que respecta a la preservación del medio ambiente;

e) Promover el crecimiento y diversificación de las exportaciones de bienes, servicios y tecnología;

f) Asegurar que la producción nacional compita en el ámbito internacional conforme a prácticas leales y equitativas de libertad de comercio. Para el efecto, el Gobierno Nacional adoptará acciones concretas que aseguren una efectiva defensa, en concordancia con los convenios y acuerdos internacionales de comercio de los cuales el País es signatario (...).”

El artículo 6 prohíbe *“cualquier práctica o disposición administrativa o económica que limite la libre competencia o impida el desarrollo del comercio externo e interno y la producción de bienes y servicios, sin perjuicio de las prohibiciones o limitaciones*

⁸ Ley de Comercio Exterior e Inversiones. Registro Oficial Suplemento 82 de 9 de junio de 1997.

que se impongan de manera excepcional”.

Por su parte, el artículo 8 señala que:

“(…) las importaciones no estarán gravadas con más impuestos que los derechos arancelarios, en caso de ser exigibles, el impuesto al valor agregado, el impuesto a los consumos especiales, los derechos compensatorios o antidumping o la aplicación de medidas de salvaguardia que con carácter temporal se adopten para prevenir prácticas comerciales desleales en el marco de las normas de la OMC según corresponda y las tasas por servicios efectivamente prestados.”

Esta Ley, actualmente derogada, buscaba impulsar el comercio exterior, la producción local y la inversión directa mediante la implementación de un marco regulatorio que mejore la competitividad y el uso adecuado de los recursos productivos del país.

3.1.4. Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones⁹

El Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, publicado en el Registro Oficial Suplemento 351 de 29 de diciembre de 2010, es aplicable al presente estudio debido a que uno de los aspectos analizados es la regulación de políticas públicas comerciales y la normativa que imponga medidas que reglan las importaciones y exportaciones realizadas en el país.

El artículo 2 del mencionado cuerpo legal dispone:

“Se rigen por la presente normativa todas las personas naturales y jurídicas y demás formas asociativas que desarrollen una actividad productiva, en cualquier parte del territorio nacional. El ámbito de esta normativa abarcará en su aplicación el proceso productivo en su conjunto, desde el aprovechamiento de los factores de producción, la transformación productiva, la distribución y el intercambio comercial, el consumo, el aprovechamiento de las externalidades positivas y políticas que desincentiven las externalidades negativas (...).”

El artículo 4 de este cuerpo normativo indica que entre los principales fines de este código están:

“(…)f. Garantizar el ejercicio de los derechos de la población a acceder, usar y disfrutar de bienes y servicios en condiciones de equidad, óptima calidad y en armonía con la naturaleza;

g. Incentivar y regular todas las formas de inversión privada en actividades productivas y de servicios, socialmente deseables y ambientalmente aceptables;

j. Fortalecer el control estatal para asegurar que las actividades productivas

⁹ Código Orgánico de Producción, Comercio e Inversiones. Publicado en el Registro Oficial Suplemento 351 de 29-dic-2010. Última modificación: 31-may-2013

no sean afectadas por prácticas de abuso del poder del mercado, como prácticas monopólicas, oligopólicas y en general, las que afecten el funcionamiento de los mercados;

n. Potenciar la sustitución estratégica de importaciones;”

Por su parte, el artículo 5 ibídem señala que el Estado promoverá el desarrollo productivo y la transformación de la matriz productiva, mediante la determinación de políticas y la definición e implementación de incentivos, que permitan dejar atrás el patrón de especialización dependiente de productos primarios de bajo valor agregado. Para esta transformación de la matriz productiva, el Estado incentivará la inversión productiva, a través del fomento de: “(...) b. *El establecimiento y aplicación de un marco regulatorio que garantice que ningún actor económico pueda abusar de su poder de mercado, lo que se establecerá en la ley sobre esta materia (...)*”.

El artículo 17 del Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones establece que:

“Los inversionistas nacionales y extranjeros, las sociedades, empresas o entidades de los sectores cooperativistas, y de la economía popular y solidaria, en las que éstos participan, al igual que sus inversiones legalmente establecidas en el Ecuador, con las limitaciones previstas en la Constitución de la República, gozarán de igualdad de condiciones respecto a la administración, operación, expansión y transferencia de sus inversiones, y no serán objeto de medidas arbitrarias o discriminatorias. (...)”.

A su vez el artículo 71 del mismo cuerpo normativo, establece que el organismo facultado para aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial será el Comité de Comercio Exterior (COMEX), el mismo que estará encargado de la regulación de todos los asuntos y procesos relacionados al comercio exterior.

Por último, el artículo 88 del Código Orgánico de Producción, Comercio e Inversiones señala que el Estado impulsará la transparencia y eficiencia en los mercados internacionales y fomentará la igualdad de condiciones y oportunidades, para lo cual, adoptará las medidas comerciales apropiadas para:

“d. Restringir las importaciones o exportaciones de productos por necesidades económicas sociales de abastecimiento local, estabilidad de precios internos, o de protección a la producción nacional y a los consumidores nacionales;

e. Restringir las importaciones de productos para proteger la balanza de pagos. (...)”

En síntesis, el Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones, busca mediante la implementación de políticas comerciales, el fortalecimiento del control estatal (a través del COMEX) para que las actividades productivas se desarrollen con eficiencia en un mercado libre de distorsiones y con ello garantizar el ejercicio de los derechos de la población a acceder, usar y disfrutar de bienes y servicios de calidad.

De igual manera, el Estado pretende implementar políticas que incentiven la inversión privada, creando un marco regulatorio equitativo y con condiciones similares para todos sus operadores, librando así de prácticas arbitrarias o discriminatorias que afecten a la libre competencia. Para ello el COMEX, creará, modificará o restringirá aranceles con el fin de restringir o incentivar las importaciones buscando proteger la balanza de pagos. En fin, lo que busca este cuerpo legal es ofrecer el apoyo necesario para incentivar que se aumente la productividad y eficiencia de del mercado ecuatoriano, adhiriendo de valor agregado a productos primarios, y con ello transformar la matriz productiva nacional en miras del fortalecimiento de nuestra economía.

3.1.5. Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado

En lo que respecta al control de la transparencia y eficiencia en los mercados, el Estado, a través de la Superintendencia de Control del Poder de Mercado, precautela que no se produzcan acuerdos y prácticas restrictivas a la competencia; abuso de posición dominante; prácticas desleales ni concentraciones económicas que distorsionen la competencia, con el fin de brindar un libre acceso a los competidores en el mercado y de fortalecer la igualdad de condiciones y oportunidades en el mismo.

El artículo 4 de la Ley Orgánica de Regulación y Control de Poder de Mercado dispone que:

“En concordancia con la Constitución de la República y el ordenamiento jurídico vigente, los siguientes lineamientos se aplicarán para la regulación y formulación de política pública en la materia de esta Ley:

(...) 4. El fomento de la desconcentración económica, a efecto de evitar prácticas monopólicas y oligopólicas privadas contrarias al interés general, buscando la eficiencia en los mercados.

5. El derecho a desarrollar actividades económicas y la libre concurrencia de los operadores económicos al mercado.

6. El establecimiento de un marco normativo que permita el ejercicio del derecho a desarrollar actividades económicas, en un sistema de libre concurrencia.

7. El impulso y fortalecimiento del comercio justo para reducir las distorsiones de la intermediación.

9. La distribución equitativa de los beneficios de desarrollo, incentivar la producción, la productividad, la competitividad, desarrollar el conocimiento científico y tecnológico (...)”

Por su parte el artículo 29 del mismo cuerpo normativo establece que:

“Se podrán otorgar ayudas por el Estado o mediante la utilización de recursos públicos, por el tiempo que fuere necesario, por razones de interés social o público, o en beneficio de los consumidores. Procederá el otorgamiento de

ayudas públicas en los siguientes casos:

(...) f) Las ayudas para fomentar la realización de un proyecto estratégico de interés nacional o destinado a poner remedio a una grave perturbación en la economía nacional;

g) Las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria a lo previsto en esta Ley o al interés común (...)"

El artículo 37 señala que la Superintendencia de Control de Poder de Mercado tiene la facultad de asegurar la transparencia y eficiencia en los mercados y fomentar la competencia; la prevención, investigación, conocimiento, corrección, sanción y eliminación del abuso de poder de mercado, de los acuerdos y prácticas restrictivas, de las conductas desleales contrarias al régimen previsto en esta Ley.

El artículo 38 *ibídem* señala que entre las atribuciones de la Superintendencia de Control del Poder de Mercado están:

"1. Realizar los estudios e investigaciones de mercado que considere pertinentes. Para ello podrá requerir a los particulares y autoridades públicas la documentación y colaboración que considere necesarias (...).

18. Examinar e investigar las concentraciones económicas para confirmar su cumplimiento con la presente Ley; y, cuando sean prohibidas, dictar las medidas que legalmente correspondan.

21. Promover medidas de control tendientes a la eliminación de barreras a la libre concurrencia al mercado, de acuerdo con los lineamientos fijados por la ley.

24. Proponer la remoción de barreras, normativas o de hecho, de entrada a mercados, que excluyan o limiten la participación de operadores económicos (...)"

La Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado, busca fomentar la desconcentración económica como pilar fundamental para evadir las prácticas monopólicas y oligopólicas privadas contrarias al interés general. Además, tiene como propósito el establecimiento de un marco normativo que permita el ejercicio del derecho a desarrollar actividades económicas, dentro de un comercio justo y en un sistema de libre concurrencia.

3.2. Normativa Específica

A continuación, se analiza la normativa referente al mercado automotriz en el Ecuador y en especial las normas que regulan la importación y comercialización de vehículos y CKD en el Ecuador, estableciendo las restricciones en número de vehículos y en CKD, y el arancel a pagar por dichas importaciones. En tal sentido, se analizan las resoluciones del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones (COMEXI), las

resoluciones emitidas por el Comité de Comercio Exterior (COMEX) y ciertos Decretos Ejecutivos en los que se modifican aranceles. Además, se analiza la normativa con respecto al pago de otros impuestos para lo que será necesario revisar la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno y sus reformas en cuanto al Impuesto a los Consumos Especiales. Toda esta normativa se analiza en el periodo de tiempo comprendido entre el 2008 hasta el 2013 siguiendo con el lapso de tiempo en el que se analiza el sector automotriz en el presente estudio.

3.2.1. Resoluciones del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones

Mediante la Ley de Comercio Exterior e Inversiones¹⁰, se crea el Consejo de Comercio Exterior e Inversiones, órgano que tiene los siguientes deberes y atribuciones determinados en el artículo 11 de la ley:

“a) Determinar las políticas de comercio exterior de bienes, servicios y tecnología, integración e inversión directa, en concordancia con el principio de libre comercio, el entorno del comercio mundial, los compromisos internacionales asumidos por el País en estas materias, el programa macroeconómico y con los planes de desarrollo del País, general y sectorial;

b) Expedir las normas que, dentro del marco que le fija esta Ley, sean necesarias en materia de comercio exterior, integración e inversiones para la ejecución y desarrollo de las políticas que dicte.

Las entidades del sector público, en el ámbito de su competencia, están obligadas al cumplimiento de estas normas y a proporcionar las facilidades e información que les sean requeridas por el COMEXI.

g) Dictar la política relativa a los procedimientos de importación y exportación, en coordinación con el Ministerio de Finanzas y Crédito Público;

j) Imponer temporalmente derechos Compensatorios, antidumping o aplicación de medidas de salvaguardia para corregir prácticas desleales y situaciones anómalas en las importaciones que lesionen a la producción nacional con observancia de las normas y procedimientos de la OMC (...).”

Es así que el COMEXI, es el órgano facultado para establecer políticas económicas para regular el comercio exterior en cuanto a bienes, servicios y tecnología, promoviendo el libre comercio, la inversión extranjera y evitando distorsiones en el mercado y corrigiendo situaciones anómalas en las importaciones y exportaciones.

Resolución No. 407 de COMEXI¹¹

Esta resolución que se encuentra vigente, en su artículo uno dispone que únicamente las empresas ensambladoras, debidamente registradas en el Ministerio de Industrias y

¹⁰ Ley de Comercio exterior e Inversiones. Registro Oficial Suplemento 82 de 9 de junio de 1997.

¹¹ Resolución 407 de COMEXI. Registro Oficial 223 de 30 de noviembre de 2007.

Competitividad (MIC), están autorizadas para importar material CKD, bajo las subpartidas arancelarias correspondientes del Arancel Nacional de Importaciones.

A su vez el artículo 2, dispone que para la aplicación de las disposiciones contenidas en el artículo uno de la presente resolución, al Ministerio de Industrias y Competitividad (MIC) le corresponde:

“Notificar la nómina de las empresas registradas como empresas ensambladoras a la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE). A su vez, la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE) deberá remitir al Ministerio de Industrias y Competitividad (MIC), preferentemente por vía electrónica y en línea, toda la información relacionada con las importaciones de material CKD que realicen dichas empresas ensambladoras.”

Por su parte, el artículo tres señala que:

“En caso de que la Corporación Aduanera Ecuatoriana (CAE) verifique que una importación declarada como "material CKD" no cumple con los requisitos establecidos en la Resolución 323 de la Secretaría General de la CAN, este particular será notificado al Ministerio de Industrias y Competitividad (MIC), para la aplicación de las sanciones establecida en la legislación nacional pertinente, sin perjuicio de la aplicación de las sanciones establecidas en la Ley Orgánica de Aduanas.”

Según lo dispuesto, el Ministerio de Industrias y Competitividad (en la actualidad, Ministerio de Industrias y Productividad) es el órgano, donde el operador económico que desea importar material CKD para realizar la actividad de ensamblaje, debe registrarse y recibir la autorización para realizar tal operación. Para ello, el MIC tiene que notificar la nómina de empresas registradas como ensambladoras a la Corporación Aduanera Nacional (hoy denominada SENA), para que esta última realice el control y remita al MIC toda la información de la importaciones de CKD que realicen las empresas ensambladoras.

[Resolución No. 464 COMEXI¹²](#)

En esta resolución se resolvió emitir dictamen favorable para modificar el Anexo 2 del Decreto Ejecutivo No. 592 e incorporar nuevas subpartidas de productos con arancel 0% para los vehículos híbridos, según consta en el **Cuadro No. 1** a continuación.

Cuadro No. 1
Arancel Vehículos Híbridos

NANDINA 675	Descripción	Ad valórem
8527210010	En CKD	0

¹²Resolución No. 464 de COMEXI. Registro Oficial 510 de 18 de diciembre de 2008.

8703900091	Vehículos híbridos	0
8703900092	Vehículos híbridos en CKD	0
8703900099	Los demás	10

Fuente: Consejo de Comercio Exterior e Inversiones

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

Esta resolución tiene como objeto establecer una política arancelaria diferenciada en el sector automotriz e incentivar el ingreso al país de vehículos automotores híbridos, que generen un tratamiento ambiental favorable y ayuden a reducir los costos del subsidio a los combustibles.

Resolución No. 466 COMEXI (Salvaguardia en Balanza de Pagos)¹³

El artículo 1 establece una salvaguardia por balanza de pagos, de aplicación general y no discriminatoria a las importaciones provenientes de todos los países, incluyendo aquellos con los que Ecuador tiene acuerdos comerciales vigentes que reconocen preferencias arancelarias, con el carácter de temporal y por el período de un año, en los siguientes términos:

“(...) c) Establecer cuotas, limitando el valor de las importaciones de mercancías, en los términos que constan en el Anexo III de la presente resolución.

La aplicación de esta salvaguardia por balanza de pagos incluye el establecimiento de una excepción de la aplicación del programa de liberación vigente en el marco de la Comunidad Andina, así como de las preferencias arancelarias acordadas en el marco de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) y en los acuerdos de Complementación Económica y de Alcance Parcial, suscritos por el Ecuador. Por lo tanto, a estas importaciones se aplicará no sólo esta salvaguardia, sino también el arancel nacional vigente.”

El anexo 3 se encuentra detallado en el **Cuadro No. 2** a continuación:

¹³ Resolución 466 de COMEXI. Registro Oficial 512 de jueves 22 de enero del 2009.

Cuadro No. 2
Limitación del Valor de Importaciones de Mercancías

SUBPARTIDAS CON APLICACION DE RESTRICCIÓN CUANTITATIVA DE VALOR POR SALVAGUARDIA DE BALANZA DE PAGOS				
N°	Medida*	NANDINA	Descripción	Cupo Anual Máximo de US \$
1	Cupo de 65% de CIF	8703210090	--- Los demás	19.114.274,98
2	Cupo de 65% de CIF	8703221080	---- En CKD	18.533.387,60
3	Cupo de 65% de CIF	8703221090	---- Los demás	1.072.451,79
4	Cupo de 65% de CIF	8703229080	---- En CKD	22.286.541,84
5	Cupo de 65% de CIF	8703229090	---- Los demás	44.088.769,56
6	Cupo de 65% de CIF	8703231080	---- En CKD	63.375.314,64
7	Cupo de 65% de CIF	8703231090	---- Los demás	28.159.579,90
8	Cupo de 65% de CIF	8703239080	---- En CKD	75.466.911,99
9	Cupo de 65% de CIF	8703239090	---- Los demás	163.253.458,05
10	Cupo de 65% de CIF	8703241090	---- Los demás	17.125.671,97
11	Cupo de 65% de CIF	8703249090	---- Los demás	10.410.742,73
12	Cupo de 65% de CIF	8703311090	---- Los demás	87.672,00
13	Cupo de 65% de CIF	8703319090	---- Los demás	256.247,14
14	Cupo de 65% de CIF	8703321090	---- Los demás	2.780.664,32
15	Cupo de 65% de CIF	8703329090	---- Los demás	5.412.484,14
16	Cupo de 65% de CIF	8703331090	---- Los demás	2.085.325,98
17	Cupo de 65% de CIF	8703339090	---- Los demás	1.233.760,72
18	Cupo de 65% de CIF	8703900090	-- Los demás	14.192,90
19	Cupo de 65% de CIF	8704211080	---- En CKD	120.212.047,68
20	Cupo de 65% de CIF	8704219080	---- En CKD	25.023.511,18
21	Cupo de 65% de CIF	8704319080	---- En CKD	41.431.190,13
22	Cupo de 65% de CIF	8706009180	--- En CKD	4.684.714,79
23	Cupo de 65% de CIF	8711200090	-- Los demás	36.862.520,47

Fuente y elaboración: Consejo de Comercio Exterior e Inversiones

Con motivo de un informe económico del Banco Central del Ecuador en el que se establece un déficit severo en la balanza de pagos para el año 2009, el pleno del Comité de Comercio Exterior e Inversiones estableció esta salvaguardia en la que limita el cupo anual en dólares y restringe al 65% y 70% del CIF la importación de CKD de vehículos. Todo esto para restringir las importaciones del sector automotriz en un 35% y reducir el déficit en la balanza de pagos.

[Resolución 487 de COMEXI¹⁴](#)

El 4 de junio de 2009 el Comité de Restricciones por Balanza de Pagos de la Organización Mundial de Comercio (OMC), terminó satisfactoriamente sus consultas con el Ecuador sobre sus medidas comerciales adoptadas por motivos de balanza de pagos y concluyó entre otras cosas lo siguiente: “*el Ecuador debería sustituir las restricciones cuantitativas por medidas basadas en precios, a más tardar hasta el 1 de septiembre de 2009*”.¹⁵

¹⁴ Resolución 487 de COMEXI. Suplemento Registro Oficial 621 de 26 de junio de 2009.

¹⁵ Resolución 487 de COMEXI. Registro Oficial Suplemento 621 de 26 de junio de 2009

Es así que mediante Resolución 487 el COMEXI reemplazó la restricción impuesta en la Resolución 466 por la de incrementar un recargo arancelario a vehículos y CKD en 12%.

Resolución 502 de COMEXI¹⁶

En el artículo segundo de la presente resolución se dispone:

“Aplicar una medida de salvaguarda que corrija la alteración de las condiciones normales de la competencia, causadas por la devaluación monetaria del peso colombiano, consistente en la aplicación del arancel nacional vigente respecto a ciertas importaciones originarias de la República de Colombia”

A continuación el anexo de subpartidas con aplicación de salvaguardia cambiaria a las que se aplica el arancel nacional de importaciones vigente.

588	8703229090	- - - Los demás
589	8703231090	- - - Camperos (4 x 4)
590	8703239090	- - - Los demás
591	8711200090	- Con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada superior a 50 cm ³ pero inferior o igual a 250 cm ³
592	8711300090	- Con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada superior a 250 cm ³ pero inferior o igual a 500 cm ³

Como consecuencia de esta salvaguarda no se aplicarán las preferencias arancelarias reconocidas en el marco de la Comunidad Andina a los productos originales de Colombia.

El artículo 3 ibídem señala que: *“las medidas adoptadas estarán vigentes mientras subsista la alteración de las condiciones normales de la competencia entre Colombia y Ecuador”*

Mediante resolución 548 de COMEXI en su artículo 1 se dispuso: *“dar por terminada la aplicación de la medida de Salvaguardia Cambiaria implementada mediante resolución 502 del COMEXI”*¹⁷

Resolución 564 COMEXI¹⁸

Mediante artículo 1 se decide: *“reformar anexo 1 de la Resolución 464 del COMEXI, en los términos siguientes”*:

¹⁶ Resolución 502 de COMEXI Registro Oficial Suplemento 9 de 21 de agosto de 2009

¹⁷ Resolución 548 de COMEXI. Registro Oficial Suplemento 128 de 11 de febrero de 2010

¹⁸ Resolución 564 de COMEX. Registro Oficial Segundo Suplemento 203 de 31 de mayo de 2010.

Cuadro No. 3
Porcentaje de Arancel de Subpartidas para Vehículos Híbridos

Donde dice:			
8703900091	Vehículos híbridos		Ad-val 0
Debe decir:			
8703900091	Vehículos híbridos	Observaciones	De 0 a 2000 cm3: 0% ad-val
			De 2001 a 3000 cm3: 5% ad-val
			De 3001 a 4000 cm3: 10% ad-val
			Mayores de 4000 cm3: 15% ad-val

Fuente: Consejo de Comercio Exterior e Inversiones

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

Esta resolución incorpora un porcentaje arancelario a pagar de acuerdo al cilindraje del vehículo híbrido, eliminando la política arancelaria diferenciada en el sector automotriz que incentivaba el ingreso al país de vehículos automotores híbridos

[Resolución 580 COMEXI¹⁹](#)

El artículo 1 de esta resolución dispone: “Reducir en un 30% adicional a todos los recargas arancelarias así como los cupos establecidos por concepto de Salvaguardia de Balanza de Pagos impuestos mediante Resolución No. 466 del COMEXI y sus posteriores modificaciones”.

3.2.2. Resoluciones de Comité de Comercio Exterior

El organismo que aprueba las políticas públicas nacionales en materia de política comercial es el Comité de Comercio Exterior (COMEX), ente que según el artículo 72 del Código Orgánico de Producción, Comercio e Inversiones²⁰, tiene los siguientes deberes y atribuciones:

“a. Formular y aprobar las políticas y estrategias, generales y sectoriales, en

¹⁹ Resolución 580 de COMEXI Registro Oficial Suplemento 243 de 22 de Julio del 2010

²⁰ Art 71 de Código Orgánico de Producción, Comercio e Inversiones publicado en el Registro Oficial Suplemento 351 de 29 de diciembre de 2010. Última modificación de 31 de mayo de 2013.

materia de comercio exterior, fomento y promoción de las exportaciones, así como designar a los organismos ejecutores;

b. Emitir dictamen previo para el inicio de negociaciones de acuerdos y tratados internacionales en materia de comercio e integración económica; así como los lineamientos y estrategias para la negociación. Dentro del marco de las negociaciones comerciales, el Estado podrá brindar preferencias arancelarias o tributarias para la entrada de productos que sean de su interés comercial, con especial énfasis en los bienes ambientalmente responsables;

c. Crear, modificar o suprimir las tarifas arancelarias;

d. Revisar las tasas no arancelarias, distintas a las aduaneras, vinculadas a los procesos de comercio exterior;

e. Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano;

f. Expedir las normas sobre registros, autorizaciones, documentos de control previo, licencias y procedimientos de importación y exportación, distintos a los aduaneros, general y sectorial, con inclusión de los requisitos que se deben cumplir, distintos a los trámites aduaneros; (...)

g. 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 las necesidades económicas del Estado;

r. Aplicar las tarifas arancelarias externas comunes, de conformidad con los tratados de integración económica;

s. Promover exportaciones e importaciones ambientalmente responsables; y,

t. Las demás que se establezcan en este Código.”

El artículo 76 *ibídem* señala los mecanismos para expresar las medidas arancelarias y estos son los siguientes:

“Términos porcentuales del valor en aduana de la mercancía (ad-valórem), en términos monetarios por unidad de medida (específicos), o como una combinación de ambos (mixtos). Se reconocerán también otras modalidades que se acuerden en los tratados comerciales internacionales, debidamente ratificados por Ecuador.”

El artículo 77 del Código Orgánico de Producción, Comercio e Inversiones establece las distintas modalidades técnicas bajo las cuales se puede imponer un arancel, tales como:

“a. Aranceles fijos, cuando se establezca una tarifa única para una subpartida de la nomenclatura aduanera y de comercio exterior; o,

b. Contingentes arancelarios, cuando se establezca un nivel arancelario para cierta cantidad o valor de mercancías importadas o exportadas, y una tarifa diferente a las importaciones o exportaciones que excedan dicho monto. Se reconocerán también otras modalidades que se contemplen en los tratados comerciales internacionales, debidamente ratificados por Ecuador. Los aranceles nacionales deberán respetar los compromisos que Ecuador adquiera en los distintos tratados internacionales debidamente ratificados, sin perjuicio del derecho a aplicar medidas de salvaguardia o de defensa comercial a que hubiere lugar, que superen las tarifas arancelarias establecidas.”

Es menester considerar en el presente análisis, las resoluciones emitidas por el Comité de Comercio Exterior (COMEX), debido a que es el organismo que regula las políticas y estrategias en materia de comercio exterior mediante el fomento o las restricciones a las exportaciones e importaciones.

Resolución 6 de COMEX²¹

La presente resolución impone en su artículo 1: “Reformar el Arancel Nacional de Importaciones, expedido mediante Decreto Ejecutivo 592 (...)”. La forma se da en los siguientes términos:

Cuadro No. 4
Porcentaje de Arancel de Subpartidas para Vehículos Híbridos

Donde dice:			
870490009 1	Vehículos híbridos		0% ad-val
Debe decir:			
870490009 1	Vehículos híbridos	Observaciones	De 0 cm ³ a 2000cm ³ : 0% ad-val
			De 2001 cm ³ a 3000cm ³ : 10% ad-val
			De 3001 cm ³ a 4000cm ³ : 20% ad-val
			De más de 4000cm ³ : 35% ad-val

Fuente: Comité de Comercio Exterior

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

²¹ Resolución 6 de COMEX Registro Oficial 431 de 20 de abril de 2011.

Resolución 18 de COMEX²²

El artículo 1 de esta resolución dispone que se tiene que “Aplicar un arancel escalonado a las importaciones de CKD’s de vehículos en los siguientes términos”:

Cuadro No. 5
Porcentaje de Arancel Escalonado para Importación de CKD’s

Cilindraje		Automóviles	Camionetas
Desde CC	Hasta CC	ADV %	ADV %
	2000	10%	5%
2001	3000	14%	7%
3001	y más	18%	9%

Fuente: Comité de Comercio Exterior

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

El artículo 2 *ibídem*, menciona que, “El arancel establecido en el artículo 1 se incrementará anualmente en un uno por ciento (1%)”, en la forma que se detalla en el **Cuadro No. 6** a continuación:

Cuadro No. 6
Porcentaje de Arancel Escalonado para Importación de CKD’s

Cilindraje		Automóviles			Camionetas	
		2011	2012	2013	2011	2012
Desde CC	Hasta CC	ADV %	ADV %	ADV %	ADV %	ADV %
	2000	10%	11%	12%	5%	6%
2001	3000	14%	15%	16%	7%	8%
3001	y más	18%	19%	20%	9%	10%

Fuente: Comité de Comercio Exterior

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

A su vez el artículo 3 señala que, “se aplicará una reducción porcentual del arancel a las importaciones de CKD’s para automóviles y camionetas basado en la incorporación de contenido nacional”, de acuerdo a la siguiente tabla base:

²² Resolución 6 de COMEX Registro Oficial 431 de 20 de abril de 2011.

Cuadro No. 7
Arancel Importación de CKD's en Base a la Incorporación de Contenido Nacional

a) AUTOMÓVILES:

Plazo años	De 0 a 2000 C			De 2 000 a 3000 CC			De más de 3000 CC		
	Contenido nacional	Rebaja arancel	Arancel aplicado	Contenido nacional	Rebaja arancel	Arancel aplicado	Contenido nacional	Rebaja arancel	Arancel aplicado
0			10,00%			14,00%			18,00%
1	2,00%	1,00%	9,00%	2,00%	1,40%	12,60%	2,00%	1,80%	16,20%
2	2,00%	1,00%	8,00%	2,00%	1,40%	11,20%	2,00%	1,80%	14,40%
3	2,00%	1,00%	7,00%	2,00%	1,40%	9,80%	2,00%	1,80%	12,60%
4	2,00%	1,00%	6,00%	2,00%	1,40%	8,40%	2,00%	1,80%	10,80%
5	2,00%	1,00%	5,00%	2,00%	1,40%	7,00%	2,00%	1,80%	9,00%
6	2,00%	1,00%	4,00%	2,00%	1,40%	5,60%	2,00%	1,80%	7,20%
7	2,00%	1,00%	3,00%	2,00%	1,40%	4,20%	2,00%	1,80%	5,40%
8	2,00%	1,00%	2,00%	2,00%	1,40%	2,80%	2,00%	1,80%	3,60%
9	2,00%	1,00%	1,00%	2,00%	1,40%	1,40%	2,00%	1,80%	1,80%
10	2,00%	1,00%	0,00%	2,00%	1,40%	0,00%	2,00%	1,80%	0,00%

b) CAMIONETAS:

Plazo años	De 0 a 2000 C			De 2 000 a 3000 CC			De más de 3000 CC		
	Contenido nacional	Rebaja arancel	Arancel aplicado	Contenido nacional	Rebaja arancel	Arancel aplicado	Contenido nacional	Rebaja arancel	Arancel aplicado
0			5,00%			7,00%			9,00%
1	2,00%	0,50%	4,50%	2,00%	0,70%	6,30%	2,00%	0,90%	8,10%
2	2,00%	0,50%	4,00%	2,00%	0,70%	5,60%	2,00%	0,90%	7,20%
3	2,00%	0,50%	3,50%	2,00%	0,70%	4,90%	2,00%	0,90%	6,30%
4	2,00%	0,50%	3,00%	2,00%	0,70%	4,20%	2,00%	0,90%	5,40%
5	2,00%	0,50%	2,50%	2,00%	0,70%	3,50%	2,00%	0,90%	4,50%
6	2,00%	0,50%	2,00%	2,00%	0,70%	2,80%	2,00%	0,90%	3,60%
7	2,00%	0,50%	1,50%	2,00%	0,70%	2,10%	2,00%	0,90%	2,70%
8	2,00%	0,50%	1,00%	2,00%	0,70%	1,40%	2,00%	0,90%	1,80%
9	2,00%	0,50%	0,50%	2,00%	0,70%	0,70%	2,00%	0,90%	0,90%
10	2,00%	0,50%	0,00%	2,00%	0,70%	0,00%	2,00%	0,90%	0,00%

Fuente y elaboración: Comité de Comercio Exterior

El mismo artículo añade que, dichas reducciones podrán ser acumulativas e independientes del plazo previsto, pudiendo alcanzar una reducción parcial o total del arancel de manera acelerada o inmediata, dependiendo del valor de contenido nacional agregado.

La reducción arancelaria establecida para los automóviles se duplicará para la fabricación y ensamblaje de vehículos híbridos con el fin de fomentar la producción de mejores tecnologías.

Por su parte el artículo 4 menciona:

“Para fijar el porcentaje de contenido nacional, se dispone que el Ministerio de Industrias y Productividad, MIPRO con la colaboración del Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad, MCPEC, el Servicio de Rentas Internas, SRI y del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, SENA, determine la situación inicial y las metas finales de incorporación de materiales originarios producidos en el Ecuador con un valor agregado adecuado en los vehículos, su metodología, así como un período de tiempo conveniente para alcanzar dicha meta, el cual deberá ser presentado al COMEX hasta el 30 de diciembre del 2011.”

Resolución 30 de COMEX²³

La presente resolución implanta reformas a la Resolución No. 18 del COMEX, publicada en el Registro Oficial No. 525 de 1 de septiembre del 2011.

El artículo 3 dispone: *“Se aplicará una reducción de la tarifa arancelaria a las importaciones de CKD’s para automóviles y camionetas, basado en el aumento del porcentaje de incorporación de materiales originarios del Ecuador, de acuerdo a la siguiente tabla”:*

²³ Resolución 30 de COMEX Publicada en Registro Oficial 567 de 31 de octubre de 2011.

Cuadro No. 8
Arancel Importación de CKD's en Base a la Incorporación de Contenido Nacional

a) AUTOMÓVILES

DE 0 A 2000 CC			DE 2001 A 3000 CC			DE MÁS DE 3000 CC		
Porcentaje incorporación MOE	Reducción del arancel	Arancel aplicado	Porcentaje incorporación MOE	Reducción del arancel	Arancel aplicado	Porcentaje incorporación MOE	Reducción del arancel	Arancel aplicado
Menor a 2%	0	10,00%	Menor a 2%	0	14,00%	Menor a 2%	0	18,00%
2,00%-3,99%	1 pto.	9,00%	2,00%-3,99%	1,40 ptos.	12,60%	2,00%-3,99%	1,80 ptos.	16,20%
4,00%-5,99%	2 ptos.	8,00%	4,00%-5,99%	2,80 ptos.	11,20%	4,00%-5,99%	3,60 ptos.	14,40%
6,00%-7,99%	3 ptos.	7,00%	6,00%-7,99%	4,20 ptos.	9,80%	6,00%-7,99%	5,40 ptos.	12,60%
8,00%-9,99%	4 ptos.	6,00%	8,00%-9,99%	5,60 ptos.	8,40%	8,00%-9,99%	7,20 ptos.	10,80%
10,00%-11,99%	5 ptos.	5,00%	10,00%-11,99%	7,00 ptos.	7,00%	10,00%-11,99%	9,00 ptos.	9,00%
12,00%-13,99%	6 ptos.	4,00%	12,00%-13,99%	8,40 ptos.	5,60%	12,00%-13,99%	10,80 ptos.	7,20%
14,00%-15,99%	7 ptos.	3,00%	14,00%-15,99%	9,80 ptos.	4,20%	14,00%-15,99%	12,60 ptos.	5,40%
16,00%-17,99%	8 ptos.	2,00%	16,00%-17,99%	11,20 ptos.	2,80%	16,00%-17,99%	14,40 ptos.	3,60%
18,00%-19,99%	9 ptos.	1,00%	18,00%-19,99%	12,60 ptos.	1,40%	18,00%-19,99%	16,20 ptos.	1,80%
20,00% o mayor	10 ptos.	0,00%	20,00% o mayor	14 ptos.	0,00%	20,00% o mayor	18 ptos.	0,00%

b) CAMIONETAS

DE 0 A 2000 CC			DE 2001 A 3000 CC			DE MÁS DE 3000 CC		
Porcentaje incorporación MOE	Reducción del arancel	Arancel aplicado	Porcentaje incorporación MOE	Reducción del arancel	Arancel Aplicado	Porcentaje incorporación MOE	Reducción del arancel	Arancel Aplicado
Menor a 2%	0	5,00%	Menor a 2%	0	7,00%	Menor a 2%	0	9,00%
2,00%-3,99%	0,5 ptos.	4,50%	2,00%-3,99%	0,70 ptos.	6,30%	2,00%-3,99%	0,90 ptos.	8,10%
4,00%-5,99%	1 pto.	4,00%	4,00%-5,99%	1,40 ptos.	5,60%	4,00%-5,99%	1,80 ptos.	7,20%
6,00%-7,99%	1,50 ptos.	3,50%	6,00%-7,99%	2,10 ptos.	4,90%	6,00%-7,99%	2,70 ptos.	6,30%
8,00%-9,99%	2 ptos.	3,00%	8,00%-9,99%	2,80 ptos.	4,20%	8,00%-9,99%	3,60 ptos.	5,40%
10,00%-11,99%	2,50 ptos.	2,50%	10,00%-11,99%	3,50 ptos.	3,50%	10,00%-11,99%	4,50 ptos.	4,50%
12,00%-13,99%	3 ptos.	2,00%	12,00%-13,99%	4,20 ptos.	2,80%	12,00%-13,99%	5,40 ptos.	3,60%
14,00%-15,99%	3,50 ptos.	1,50%	14,00%-15,99%	4,90 ptos.	2,10%	14,00%-15,99%	6,30 ptos.	2,70%
16,00%-17,99%	4 ptos.	1,00%	16,00%-17,99%	5,60 ptos.	1,40%	16,00%-17,99%	7,20 ptos.	1,80%
18,00%-19,99%	4,50 ptos.	0,50%	18,00%-19,99%	6,30 ptos.	0,70%	18,00%-19,99%	8,10 ptos.	0,90%
20,00% o mayor	5 ptos.	0,00%	20,00% o mayor	7,00 ptos.	0,00%	20,00% o mayor	9 ptos.	0,00%

Fuente: Consejo de Comercio Exterior e Inversiones

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

Además reforma el Anexo 1 del artículo 8 de la Resolución 18 del COMEX en los siguientes términos:

Cuadro No. 9
Porcentaje de Arancel de Subpartidas

NANDINA	Descripción	Cilindraje - Ton.	Combustible	TN AN		ADV %
				Desde CC	Hasta CC	
8703210080	En CKD	Inferior o igual a 1000 CM3	Gasolina	-	1.000	10%
8703229080	En CKD	Superior a 1000 pero inferior o igual a 1500 CM3 (No Campero 4 x 4)	Gasolina	1.001	1.500	10%
8703221080	En CKD	Superior a 1000 pero inferior o igual a 1500 CM3 Campero (4 x 4)	Gasolina	1.001	1.500	10%
8703231080	En CKD	Superior a 1500 pero inferior o igual a 3000 CM3 Campero (4 x 4)	Gasolina	1.501	2.000	10%
				2.001	3.000	14%
8703241080	En CKD	Superior a 3000 CM3 Campero (4 x 4)	Gasolina	3.001	y más	18%
8703239080	En CKD	Superior a 1500 pero inferior o igual a 3000 CM3 Campero (No Campero 4 x 4)	Gasolina	1.501	2.000	10%
				2.001	3.000	14%
8703249080	En CKD	Superior a 3000 CM3 (No Campero 4 x 4)	Gasolina	3.001	y más	18%
8704211080	En CKD	De 0 a 4.5 TM Diesel	Diesel	-	2.000	5%
				2.001	3.000	7%
				3.001	y más	9%
8704311080	En CKD	De 0 a 4.5 TM Gasolina	Gasolina	-	2.000	5%
				2.001	3.000	7%
				3.001	y más	9%
8703311080	En CKD	Inferior o igual a 1500 Camperos (4 x 4)	Diesel	-	1.500	10%
8703319080	En CKD	Inferior o igual a 1500 (No Camperos 4 x 4)	Diesel	-	1.500	10%
8703321080	En CKD	Superior a 1500 pero inferior o igual a 2500 Camperos (4 x 4)	Diesel	1.501	2.000	10%
				2.001	2.500	14%
8703329080	En CKD	Superior a 1500 pero inferior o igual a 2500 Camperos (No Camperos 4 x 4)	Diesel	1.501	2.000	10%
				2.001	2.500	14%
8703331080	En CKD	Superior a 2500 CM3 Camperos (4 x 4)	Diesel	2.501	3.000	14%
				3.001	y más	18%
8703339080	En CKD	Superior a 2500 CM3 (No Camperos 4 x 4)	Diesel	2.501	3.000	14%
				3.001	y más	18%
8703900092	En CKD	Vehiculos Híbridos		-	2.000	10%
				2.001	3.000	14%
				3.001	y más	18%
8704900092	En CKD	Vehiculos Híbridos (Transporte de mercancías)		-	2.000	5%
				2.001	3.000	7%
				3.001	y más	9%
8703900080	En CKD	Eléctricos/Fotovoltaica/Hidrógeno		-	2.000	10%
				2.001	3.000	14%
				3.001	y más	18%

Fuente: Comité de Comercio Exterior

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

El artículo 6, por su parte, señala: “*El MIPRO, mediante acuerdo ministerial, determinará la incorporación del porcentaje de MOE, el mismo que será notificado al SENAE para su aplicación y ejecución, conforme a lo establecido en el artículo 3 de la presente resolución*”.

[Resolución 65 de COMEX²⁴](#)

En esta resolución el artículo uno establece una restricción cuantitativa anual de

²⁴ Resolución 65 de COMEX. Registro Oficial Suplemento 730 de 22 de junio de 2012.

importación de CKD de vehículos en los términos establecidos en el Anexo 1 de la presente Resolución. La restricción cuantitativa está fijada por unidades de CKD de vehículos y por valor. De esta manera, los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías.

A continuación el mismo artículo dispone:

“(...)Todas las importaciones de vehículos sujetos a la restricción detallada, 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.”

El artículo 3 ordena al Servicio Nacional de Aduanas *“incorporar la restricción cuantitativa a su sistema informático y verificar su cumplimiento inmediato (...)”*.

Por su parte el artículo 5 señala que *“las cuotas establecidas en la presente resolución no son transferibles a favor de terceros”*.

El artículo 9 dispone que para efectos de ejecutar la política arancelaria de CKD de vehículos, la regla general que se aplicará, será la siguiente:

“Los CKD referidos pagarán el 100% de arancel consolidado correspondiente al bien final. Este porcentaje podrá disminuir, en la medida en el que el porcentaje de producto ecuatoriano incorporado al bien ensamblado sea mayor, de acuerdo con las tablas descritas en el Anexo II de esta resolución.

No obstante, lo determinado en el párrafo anterior, todas las importaciones de CKD deberán pagar un arancel mínimo, independientemente del porcentaje de producto ecuatoriano incorporado.”

En el artículo 10 se ordena que:

“En el plazo de 15 días, contados a partir de la publicación de esta resolución en el Registro Oficial, El COMEX aprobará la metodología de cálculo del porcentaje de producto ecuatoriano incorporado, que será aprobada por el Ministerio de Industrias y Productividad (...)”.

En la disposición transitoria primera se menciona lo siguiente “Hasta que el COMEX apruebe la metodología de cálculo del porcentaje de Producto Ecuatoriano Incorporado, todas las importaciones de CKD descritas en esta Resolución, deberán pagar el arancel mínimo aplicado que se detalla en el anexo uno.”

En la siguiente tabla se establece el porcentaje de arancel a pagar de acuerdo al porcentaje de producto ecuatoriano incorporado:

Cuadro No. 11
Porcentaje de Arancel a pagar de acuerdo al Producto Ecuatoriano Incorporado

Subpartidas 8703239080, 8703231080, 8703249080, 8703241080		
% de Producto Ecuatoriano Incorporado	Arancel a pagar Ad valorem	Observaciones
<5	35,00%	
5	17,50%	
6	16,63%	
7	15,75%	
8	14,88%	
9	14,00%	
10	13,13%	
11	12,25%	
12	11,38%	
13	10,50%	
14	9,63%	
15	8,75%	
16	7,88%	
17	7,00%	
18	6,13%	
19	5,25%	
20	4,38%	Arancel mínimo a pagar

Fuente: Comité de Comercio Exterior

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

Resolución 66 de COMEX²⁵

En el artículo 1, se establece una restricción cuantitativa anual de importación para vehículos en los términos establecidos en el Anexo 1 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.

Según el mismo artículo:

“(...)Todas las importaciones de vehículos sujetos a la restricción detallada, 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.”

Por su lado, el artículo 4 dispone que: *“Las cuotas establecidas en la presente Resolución no son transferibles a favor de terceros”.*

El artículo 4-A *ibídem* que consta en la última reforma de la Resolución 66 del COMEX menciona:

“Aclarar que todas las importaciones de vehículos automotores realizadas durante el año 2012, por importadores autorizados, deberán ser descontadas de la cuota anual que el COMEX asignó para cada importador. Si al finalizar el año 2012 existen saldos de los cupos otorgados o de las licencias cuya autorización se validó mediante Resolución COMEX No. 77, dichos saldos no serán acumulables para el siguiente año.”

Resolución 106 de COMEX²⁶

Esta resolución hace una definición de CKD de chasis equipado con motor, en el artículo innumerado primero y lo define de la siguiente manera:

“Conjunto formado por piezas y componentes importados por las industrias ensambladoras de chasis equipado con su motor debidamente autorizadas, que

²⁵ Resolución 66 de COMEX Registro Oficial Suplemento 725 de 15 de junio de 2012.

²⁶ Resolución 106 de COMEX Registro Oficial Suplemento 95 de 4 de octubre de 2013.

se importen desarmados, de uno o más orígenes, siempre que formen parte de un mismo conjunto CKD y estén destinados al ensamblaje de chasis equipado con su motor y provengan en el mismo embarque. Además que cumplan como mínimo, con el siguiente grado de desensamble:

- 1. Bastidor de chasis desensamblado o ensamblado en rieles, travesaños y tirantes.*
- 2. Ruedas.*
- 3. Sujeciones de ballestas y muelles.*
- 4. Soportes de carrocería, de motor, de estribos, de batería, de depósito de carburante, y otros.*
- 5. Tren motriz desensamblado en los siguientes conjuntos: motor, transmisión, embrague, frenos, suspensión y ejes delanteros y traseros.*
- 6. Sistema eléctrico.*
- 7. Sistema de escape de emisiones.”*

Por su parte, el artículo 2 establece la siguiente restricción:

“Establecer una restricción cuantitativa a la importación CKD de chasis equipado con su motor, clasificados en las subpartidas 8706.00.10.80, correspondiente a chasis motorizado en CKD para transporte de personas, y 8706.00.21.80, correspondiente a chasis motorizado en CKD para transporte de mercancías de hasta 5 toneladas, para el año 2013 (...).”

Igualmente, en el artículo 3 se reforma la tarifa arancelaria para la importación de CKD por parte de CIAUTO CIA. LTDA, misma que es incrementada del 3% al 25% y de vehículos de 15 al 25%.

3.2.3. Decretos Ejecutivos Aplicables al Sector Decreto Ejecutivo 496²⁷

Este decreto en su artículo 1 establece se reforme el Decreto Ejecutivo No. 375 de mayo 31 del 2010, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 206, de junio 3 del 2010 y establece arancel a vehículos híbridos que va desde 0% cuando el vehículo

²⁷ Decreto Ejecutivo 496. Registro Oficial Suplemento 302 de 18 de octubre de 2010.

tiene de 0 a 2000 cm³ y hasta el 35% *ad valorem* cuando tienen más de 4000 cm³ de cilindraje.

3.2.4. Ley Orgánica de Régimen Tributario²⁸

Finalmente, es importante analizar la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno, la cual establece un impuesto para la compra de vehículos.

A finales de 2007 se reformó el Impuesto a los Consumos Especiales²⁹ mediante la Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria que cambió de un 5.15% fijo que pagaban los vehículos, a una tabla gradual del 5% al 35%.

En su artículo 137 establece que se sustituya el Art. 82 de la Ley de Régimen Tributario Interno por el siguiente “Art. 82.- *Están gravados con el impuesto a los consumos especiales los siguientes bienes y servicios (...)*”. A continuación establece la tabla del porcentaje a pagar de ICE de acuerdo al precio del vehículo:

Cuadro No. 13

ICE a Pagar de Acuerdo al Precio de Venta al Público

1, Vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3,5 toneladas de carga conforme el siguiente detalle	TARIFA
Camionetas y furgonetas cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 30000	5%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20000	5%
Vehículos motorizados, excepto camionetas y furgonetas cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20000 y de hasta USD 30000	15%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 30000 y de hasta USD 40000	25%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40000	35%

Fuente: Servicio de Rentas Internas

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

²⁸ Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno publicada en el Registro Oficial Suplemento 463 de 17 de noviembre de 2004

²⁹ Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria del Ecuador. Registro Oficial Tercer Suplemento 242 de 29 de diciembre de 2007.

Por su parte en el 2008, se expide la Ley Orgánica Reformatoria e Interpretativa a la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno³⁰, en la que se modifica la asignación porcentual de ICE a pagar de acuerdo al precio de los vehículos.

De acuerdo al artículo 12 de este cuerpo normativo se dispone que: “*En el artículo 82 de la Ley de Régimen Tributario Interno, realícense las siguientes modificaciones: (...) h) Sustitúyase la tabla correspondiente al Grupo II por la siguiente*”:

Cuadro No. 14
ICE a Pagar de Acuerdo al Precio de Venta al Público

1, Vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle	TARIFA
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20000	5%
Camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20000	5%
Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20000 y de hasta USD 30000	10%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 30000 y de hasta USD 40000	15%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40000 y de hasta USD 50000	20%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50000 y de hasta USD 60000	25%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60000 y de hasta USD 70000	30%
Vehículo motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70000	35%

³⁰Ley Orgánica Reformatoria e interpretativa a la Ley de Régimen Tributario Interno. Registro Oficial Segundo Suplemento 392 de 30 de julio de 2008

Fuente: Servicio de Rentas Internas

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

En el artículo 11 se dispone lo siguiente: *“Sustitúyase el artículo 77 de la Ley de Régimen Tributario Interno por el siguiente: “Estarán exentos del impuesto a los consumos especiales (...) los vehículos híbridos y los vehículos ortopédicos y no ortopédicos destinados al traslado de personas con discapacidades (...)”.*

La exención a los vehículos híbridos para el pago de IVA fue modificada mediante disposición del artículo 3 de la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado³¹ expedida en el 2011, mismo que señala: *“En el número 14 del artículo 55 de la Ley de Régimen Tributario Interno, luego de la palabra “híbridos”, añádase: “o eléctricos, cuya base imponible sea de hasta USD 35.000. En caso de que exceda este valor, gravarán IVA con tarifa doce por ciento (12%).”.*

El artículo 11 *ibídem* señala que se elimine del artículo 77 de la Ley de Régimen Tributario Interno que dispone los productos exentos del impuesto de consumos especiales, lo siguiente: *“los vehículos híbridos;”.*

A su vez el artículo 12 señala:

“En el artículo 82 de la Ley de Régimen Tributario Interno, realícense las siguientes reformas: (...) 4.- Antes del número 2 del “Grupo 2”, incorpórese la siguiente tabla y cámbiese el actual numeral “2” por el numeral “3”.

Cuadro No. 15

ICE a Pagar de Acuerdo al Precio de Venta al Público

³¹ Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado. Registro Oficial 583 de 24 de Noviembre del 2011

<i>2. Vehículos motorizados híbridos o eléctricos de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle:</i>	
<i>Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 35.000</i>	<i>0%</i>
<i>Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 35.000 y de hasta USD 40.000</i>	<i>8%</i>
<i>Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40.000 y de hasta USD 50.000</i>	<i>14%</i>
<i>Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50.000 y de hasta USD 60.000</i>	<i>20%</i>
<i>Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60.000 y de hasta USD 70.000</i>	<i>26%</i>
<i>Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70.000</i>	<i>32%</i>

Fuente y elaboración: Servicio de Rentas Internas.

La Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno³² en su artículo 55 señala que tendrán tarifa cero las transferencias e importaciones de los siguientes bienes:

“(…)14.- Vehículos híbridos o eléctricos, cuya base imponible sea de hasta USD 35.000. En caso de que exceda este valor, gravarán IVA con tarifa doce por ciento (12%)”.

A su vez, el artículo 82 menciona:

Están gravados con el impuesto a los consumos especiales los siguientes bienes y servicios:

³² La Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno. Registro Oficial Suplemento 463. Reforma de 28 de diciembre de 2011

Cuadro No. 16
ICE a Pagar de Acuerdo al Precio de Venta al Público

Grupo II	Tarifa <i>Ad valorem</i>
Vehículos motorizados de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle:	
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 20000	5%
Camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 30000	5%
Vehículos motorizados, excepto camionetas, furgonetas, camiones y vehículos de rescate, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 20000 y de hasta USD 30000	10%
Vehículos motorizados, cuyo precio de venta al público sea superior a USD 30000 y de hasta USD 40000	15%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40000 y de hasta USD 50000	20%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 50000 y de hasta USD 60000	25%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 60000 y de hasta USD 70000	30%
Vehículos motorizados cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70000	35%

Fuente: Servicio de Rentas Internas

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

A continuación, en el mismo artículo se presenta la forma de cálculo del ICE que será similar para los vehículos motorizados con la diferencia que las tarifas aplicables para los vehículos híbridos y eléctricos son las que se encuentran detalladas a continuación:

Cuadro No. 17
ICE a Pagar de Acuerdo al Precio de Venta al Público

<p>Vehículos motorizados híbridos o eléctricos de transporte terrestre de hasta 3.5 toneladas de carga, conforme el siguiente detalle:</p>

Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea de hasta USD 35000	0%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 35000 y de hasta USD 40000	8%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 40000 y de hasta USD 50000	14%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior USD 50000 y de hasta USD 60000	20%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior USD 60000 y de hasta USD 70000	26%
Vehículos híbridos o eléctricos cuyo precio de venta al público sea superior a USD 70000	32%

Fuente: Servicio de Rentas Internas

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

4. LINEAS DE INVESTIGACIÓN

El estudio se basa en el análisis de los diferentes segmentos de vehículos ensamblados y comercializados en el Ecuador por los distintos operadores económicos inmersos en las actividades. El análisis se lo elabora en el periodo comprendido entre enero de 2008 y junio de 2014, con la finalidad de identificar si se da o no el cumplimiento de los cupos de importación asignados por el COMEX a través de las resoluciones No. 65 y No. 66 a cada uno de los ensambladores, para la importación de CKD's, así como a los representantes de las diferentes marcas en el Ecuador para la importación de CUV's. Además se elabora un análisis de concentración de mercado dentro el eslabón de ensamblaje y comercialización en cuanto a los ingresos provenientes de la venta de vehículos.

Este estudio busca de manera principal, identificar la estructura de los diferentes segmentos de vehículos comercializados en el Ecuador; desde la perspectiva de conformación del sector, el análisis de los precios y su evolución durante el periodo mencionado.

5. CARACTERIZACIÓN DEL MERCADO RELEVANTE PARA EL ESTUDIO

5.1. Mercado del Producto

Para el presente estudio se ha definido a los vehículos en general como producto a analizar, el cual para las actividades de importación y comercialización serían los

únicos que se encuentren como materia de la actividad. Es importante mencionar que dentro de la categoría vehículos existen varios segmentos los cuales se describen dentro del estudio.

5.2. Mercado Geográfico

De acuerdo a la LORCPM el mercado geográfico comprende el conjunto de zonas geográficas donde están ubicadas las fuentes alternativas de aprovisionamiento del producto relevante. Para definir cuáles son las posibles alternativas de aprovisionamiento, la LORCPM dispone que se utilicen los siguientes criterios:

- I. Los costos de transporte.
- II. La modalidad de venta.
- III. Barreras al comercio.

La mayor parte de vehículos en el Ecuador son distribuidos por parte de las importadoras representantes de las marcas; y tomando en cuenta que esta distribución se la hace a cada uno de los diferentes concesionarios, que son quienes se encargan de comercializar los vehículos hacia el consumidor final y que los diferentes concesionarios se encuentran a nivel nacional en las diferentes regiones del país, se caracteriza el mercado relevante geográfico como todo el territorio nacional.

6. DESCRIPCIÓN DEL SECTOR AUTOMOTRIZ

El sector automotriz tiene dos actividades que son las principales dentro del mismo, se tiene en el **Cuadro No. 18** la división para las actividades que conforman el ensamblaje así como las que conforman el comercio de vehículos en el Ecuador. Para el análisis económico del presente estudio se han homologado todas las actividades pertenecientes al ensamblaje, que según el Censo Nacional Económico 2010 son las actividades bajo los códigos CIU Rev. 4 C2910.01, C2910.02 y C2910.03. Por otra parte el comercio de vehículos está catalogado bajo el código CIU Rev. 4 G4510.01.

Cuadro No. 18
Actividades Sector Automotriz

CIU Rev. 4	Actividad
G4510.10	Venta al por mayor y al por menor de vehículos nuevos y usados: vehículos de pasajeros, incluidos vehículos especializados, como ambulancias y minibuses, camiones, remolques y semirremolques, vehículos de acampada, como caravanas y auto caravanas, vehículos para todo terreno (jeeps, etc.).
C2910.01	Fabricación de automóviles de pasajeros, fabricación de autobuses y

	trolebuses.
C2910.02	Fabricación de vehículos comerciales: camionetas, camiones, tractores para semirremolques de circulación por carretera, etcétera.
C2910.03	Fabricación de vehículos para todo terreno, go-carts y vehículos similares, incluidos vehículos de carreras.

Fuente: Censo Nacional Económico 2010

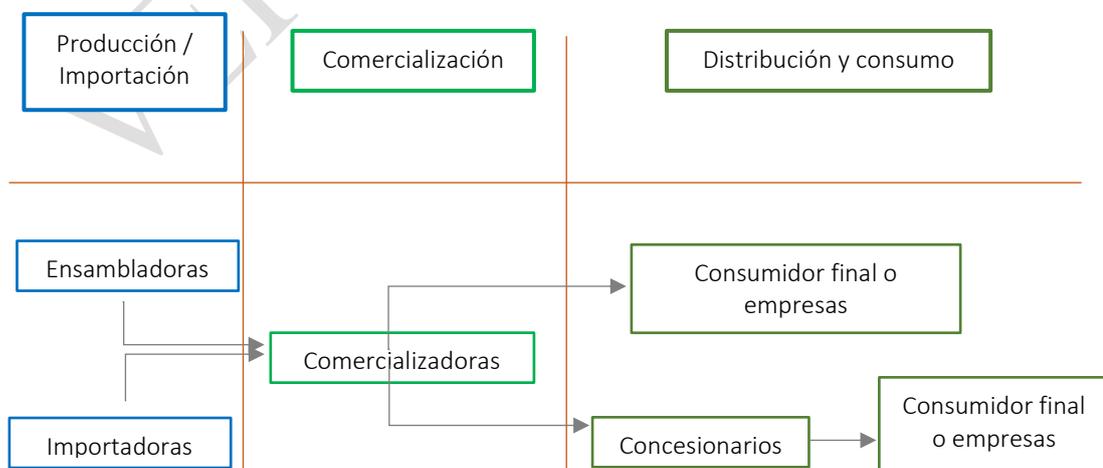
Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

6.1. Conformación del Sector

Según información obtenida por parte de la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), de la Cámara de la Industria Automotriz del Ecuador (CINAE) y algunos operadores económicos, la cadena productiva de los vehículos en el Ecuador se encuentra detallada en el **Gráfico No. 1**. Es ahí, donde el primer eslabón de la cadena productiva se refiere al ensamblaje de vehículos, teniendo como actividad la importación de CKD's para ser ensamblados dentro del país; además en este primer eslabón operan las importadoras de CUV's.

En el segundo eslabón de la cadena productiva se encuentra la parte de la comercialización, que en la mayoría de los casos se encuentra vinculada a las importadoras de CUV's, o a al mismo tiempo a las ensambladoras de vehículos en el Ecuador; las comercializadoras realizan sus ventas directas al consumidor final o empresas, o a su vez realizan la distribución de vehículos a una red de concesionarios. Éstos concesionarios forman parte del tercer eslabón de la cadena productiva, teniendo en cuenta que ellos también son quienes llegan al consumidor final o a empresas.

Gráfico No. 1
Cadena Productiva



Fuente: AEADE, CINAIE y Operadores Económicos

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

6.2. Principales Operadores

A continuación se describen los operadores económicos (ensambladoras, importadores y comercializadores) del sector automotriz tomados en cuenta en el presente estudio.

Desde el año 2008 al 2013, en el país se encontraron posicionadas 68 marcas de vehículos, de manera que para la selección de las principales marcas, se tomó como referencia la información proporcionada por la AEADE en cuanto a las unidades de vehículos comercializadas por las diferentes marcas y su participación en el total de vehículos comercializados. (**Cuadro No. 1**)

Cuadro No. 1
Participación de las ventas por marca 2013

Chevrolet	44,10%
KIA	10,81%
Hyundai	8,46%
Nissan	5,78%
Toyota	5,65%
Mazda	5,63%
Ford	3,59%
Renault	2,23%
Volkswagen	1,62%
Great Wall	1,48%
Total	89,34%

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

6.2.1. Ensambladoras

Los operadores económicos relacionados a la cadena de ensamblaje desde el año 2008 hasta 2013 en el país fueron cinco. En el **Cuadro No. 2**, se indica cada ensamblador y la marca principal a la que representa.

Cuadro No. 2

Marca por ensamblador.

Ensambladora	Marca
Aymesa S.A.	KIA
Ciudad del Auto CIAUTO CIA. LTDA.	Great Wall
Manufacturas Armaduras y Repuestos Ecuatorianos S.A.	Mazda
Negocios automotrices Neohyundai S.A.	Hyundai
Ómnibus BB transportes S.A.	Chevrolet

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

Aymesa fue la primera compañía dedicada a la fabricación local de vehículos, comenzando su actividad económica en los 70's; actualmente trabaja con las marcas KIA y adicionalmente presta sus servicios a la empresa Neohyundai. El principal enfoque de Aymesa es el segmento de automóviles, Suv's y Van's.

Ciauto por otra parte comenzó la actividad de ensamblaje en febrero de 2013, con la marca china Great Wall y JMC; los segmentos a los que se orienta son camionetas y camiones y buses. Maresa es una empresa dedicada al ensamblaje de vehículos de la marca japonesa Mazda, además tiene una larga trascendencia en el ensamble de vehículos, pues comenzó su actividad en 1976. En la actualidad, ensambla vehículos del segmento automóviles y camionetas. Ómnibus BB, también es una de las empresas ensambladoras con mayor antigüedad en el país, de manera que comenzó su actividad en 1975; durante el período en análisis tuvo como actividad principal el ensamblaje de vehículos Chevrolet y Suzuki de los segmentos automóviles, camiones y buses, camionetas y Suv's. Finalmente, Neohyundai se dedica al ensamblaje de vehículos Hyundai, sin embargo se enfocan netamente al segmento de camiones y buses.

Es importante mencionar, que las ensambladoras Aymesa, Maresa, Ómnibus BB y Ciauto tienen restricción de importaciones de CKD, como menciona la resolución 65 del COMEX. Neohyundai, por su parte no tiene esta restricción al ser ensamblador únicamente de camiones y buses.

6.2.2. Comercializadoras

Con referencia al **Cuadro No. 21**, se seleccionaron también las comercializadoras más importantes y representantes de las marcas tomadas en cuenta.

Cuadro No. 21 **Representante por marca**

Representante de la marca	Marca
General Motors del Ecuador S.A.	Chevrolet
Negocios Automotrices Neohyundai S.A.	Hyundai
Aekia S.A.	KIA
Automotores y Anexos S.A.	Renault
	Nissan
Toyota del Ecuador S.A.	Toyota
Manufacturas Armaduras y Repuestos Ecuatorianos S.A.	Mazda
Quito Motors S.A. Comercial e Industrial	Ford
Fisum S.A.	Volkswagen
Ambacar Cía. Ltda.	Great Wall

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador.

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

General Motors es el representante autorizado para Ecuador y comercializadora de la marca Chevrolet, siendo esta la marca líder en ventas del 2012 en el país. General Motors se dedica a la importación de vehículos Chevrolet armados y a la comercialización y distribución tanto de los autos ensamblados en el país y sus importaciones en la red de concesionarios. En el período de análisis, también comercializó vehículos de la marca Suzuki.

Neohyundai, comenzando su actividad en 1976, ha logrado consolidar una amplia red de concesionarios en el país. Actualmente es el único importador y distribuidor de la marca Hyundai en Ecuador. Además se dedica a la importación de CKD's lo que les permite realizar la actividad de ensamblaje de camiones y buses por medio de la ensambladora Aymesa.

Aekia es una empresa que comenzó su funcionamiento en el 2001 en el país. Es el distribuidor autorizado de la marca Kia Motors en el Ecuador. Además cuenta con una red de concesionarios a nivel nacional, los cuales pueden tener como fuente de abastecimiento a Aekia, tanto para vehículos completamente armados como para vehículos ensamblados en el Ecuador.

Ayasa es una corporación automotriz, que a partir de 1991, se consolida como una empresa comercializadora exclusiva de las marcas Nissan y Renault, de las cuales es el único representante en el país. En general, se dedica a la comercialización de vehículos nuevos y a la provisión de productos y servicios automotrices.

Toyota del Ecuador es el único importador y proveedor de vehículos marca Toyota en Ecuador. Cuenta con red de concesionarios alrededor de todo el país.

Maresa es una empresa dedicada al ensamblaje de vehículos Mazda y conjuntamente

se dedica a la comercialización de vehículos importados y armados en su red de concesionarios. Es el representante legal de la marca Mazda, sin embargo también comercializan vehículos de marcas Chrysler, Dodge, Fiat, Geely, Jeep y Zx.

Quito Motors, es una compañía fundada en 1959, que se dedica a la comercialización de vehículos Ford, de quienes son sus representantes directos para las regiones de la sierra y oriente ecuatoriano.

Fisum es una empresa dedicada a la importación y distribución de autos de la marca Volkswagen, por lo que es el representante legal de Volkswagen en Ecuador. Su actividad económica empezó en el 2010.

Ambacar es una empresa que nace en 1970. Actualmente es distribuidor y comercializador de la marca China Great Wall (ensamblada por Ciauto), sin embargo entre el período 2008 a noviembre de 2013 también comercializó vehículos de la marca BMW, BYD, Daihatsu, Fiat, Jcb, Lexus, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Sitom y Toyota.

6.3. Instituciones Públicas

Superintendencia de Control del Poder de Mercado

La Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado (LORCPM)³³, en su artículo 36, crea la Superintendencia de Control del Poder de Mercado:

“(…) como un organismo técnico de control, con capacidad sancionatoria, de administración desconcentrada, con personalidad jurídica, patrimonio propio y autonomía administrativa, presupuestaria y organizativa; la que contará con amplias atribuciones para hacer cumplir a los operadores económicos de los sectores público, privado y de la economía popular y solidaria todo lo dispuesto en la presente Ley (…)”.

Lo que busca la Superintendencia de Control del Poder de Mercado, mediante el fomento y la aplicación de la LORCPM es incentivar la desconcentración económica y evitar, corregir y sancionar las prácticas restrictivas y abuso de posición de dominio de los operadores económicos. Además, tiene como fin el hacer cumplir el marco legal establecido, para que de esta forma, los agentes económicos se desarrollen dentro de las mismas condiciones y con las mismas oportunidades, creando un comercio justo y un sistema de libre competencia.

Comité de Comercio Exterior

El Comité de Comercio Exterior (COMEX) creado bajo la expedición del Código

³³ Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado. Registro Oficial Suplemento No. 555 de 13 de octubre de 2011.

Orgánico de Producción, Comercio e Inversiones³⁴. Según el artículo 72 del Código mencionado, el COMEX establecerá las políticas y estrategias, en materia de comercio exterior regulando las exportaciones e importaciones como la circulación y tránsito de las mismas. El COMEX que tiene como propósito proteger la balanza comercial, incentivará o restringirá las importaciones y buscará fomentar siempre las exportaciones. Además, expedirá las normas sobre registros, autorizaciones, documentos de control previo, licencias y procedimientos de importación y exportación, distintos a los aduaneros, general y sectorial, con inclusión de los requisitos que se deben cumplir, distintos a los trámites aduaneros.

Es así que el COMEX, es quien regula y controla las importaciones de vehículos y CKD que ingresan al país, estableciendo restricciones tanto al número de unidades como a la cuota anual en dólares de cada operador económico, junto con el establecimiento del porcentaje a pagar de arancel por las importaciones.

Servicio de Rentas Internas

El Servicio de Rentas Internas es el organismo encargado de recaudar los tributos que han sido establecidos por ley en el Ecuador. En el presente análisis, se ha estudiado las distintas normas y reformas de la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno³⁵, que imponen el pago del Impuesto a los Consumos Especiales que es recaudado por el SRI. El artículo 75 de la Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno señala: “*Establece el impuesto a los consumos especiales ICE, el mismo que se aplicará de los bienes y servicios de procedencia nacional o importados (...)*”. Dentro de los bienes gravados con el mismo, están los vehículos y la base imponible de éstos, se determina con base en el precio de venta al público sugerido por el fabricante o importador, menos el impuesto al valor agregado.

Ministerio de Industrias y Productividad

El Acuerdo Ministerial No. 12582 de fecha 14 de diciembre de 2012, reforma el estatuto orgánico de gestión organizacional por procesos del MIPRO en el que se detalla la misión del Ministerio de Industrias y Productividad y se su representante de la siguiente manera:

“Conducir, coordinar y aplicar las políticas que permitan el desarrollo de la industria nacional y el fortalecimiento de las micro, pequeñas, medianas empresas y artesanías, elevando sostenidamente la capacidad tecnológica, la productividad e inversiones para consolidar su posicionamiento en el mercado interno y hacer posible su participación creciente en los mercados

³⁴ Código Orgánico de Producción, Comercio e Inversiones publicado en el Registro Oficial Suplemento 351 de 29 de diciembre de 2010. Última modificación de 31 de mayo de 2013.

³⁵ Ley Orgánica de Régimen Tributario Interno publicada en el Registro Oficial Suplemento 463 de 17 de noviembre de 2004

internacionales; liderar, dirigir y administrar la organización; representar legal, judicial y extrajudicialmente a la Institución ante organismos nacionales e internacionales.”

A su vez, el artículo 10 del mismo estatuto establece las atribuciones y responsabilidades del Ministro de Industrias y Productividad y estas son:

- “ 1) Proponer políticas de estado en el ámbito comprendido por la ley;*
- 2) Cumplir con la Constitución Política de la República, Estatuto del Régimen Jurídico-Administrativo de la Función Ejecutiva y la demás normativa vigente relacionada con su ámbito de acción;*
- 3) Expedir conforme a la ley: acuerdos, resoluciones, reglamentos, políticas y demás disposiciones requeridas para la conducción, gestión y fortalecimiento del Ministerio;*
- 4) Proponer las políticas de desarrollo de comercio interior y exterior del país y de mejoras de la productividad orientada al mercado interno en lo que atañe a los sectores de industrias y de artesanías;*
- 5) Dirigir y Administrar a la institución.”*

A su vez, el artículo 2 de la Resolución 17 de COMEX señala: *“la autoridad encargada de administrar y aplicar el sistema de licencias de importación, es el Ministerio de Industrias y Productividad MIPRO, para lo cual elaborará un instructivo que asegure la operatividad del sistema”*.

El MIPRO es el encargado de promover y controlar la aplicación de políticas que impulsen el desarrollo de la industria nacional, pero además tiene entre sus funciones, de acuerdo a los artículos 1, 2 y 3 de la resolución No. 407 de COMEXI³⁶, registrar y autorizar al operador económico que desea importar material CKD para realizar la actividad de ensamblaje.

Servicio Nacional de Aduana del Ecuador

El artículo 108 del Código Orgánico de Producción, Comercio e Inversiones, dispone que *“El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador mediante resolución creará o suprimirá las tasas por servicios aduaneros, fijará sus tarifas y regulará su cobro”*.

Por su parte, el artículo 111 señala los sujetos de la obligación tributaria y menciona:

“a. Sujeto activo de la obligación tributaria aduanera es el Estado, por intermedio del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador.

b. Sujeto pasivo de la obligación tributaria aduanera es quien debe satisfacer el respectivo tributo en calidad de contribuyente o responsable.

La persona natural o jurídica que realice exportaciones o importaciones deberá registrarse en el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, conforme las disposiciones que expida para el efecto la Directora o el Director General.

³⁶ Resolución 407 de COMEXI. Registro Oficial 223 de 30 de noviembre de 2007.

En las importaciones, contribuyente es el propietario o consignatario de las mercancías; y, en las exportaciones, contribuyente es el consignante.”

A su vez, el artículo 205 define la naturaleza jurídica de la Administración Aduanera de la siguiente manera:

“El servicio de aduana es una potestad pública que ejerce el Estado, a través del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, sin perjuicio del ejercicio de atribuciones por parte de sus delegatarios debidamente autorizados y de la coordinación o cooperación de otras entidades u órganos del sector público, con sujeción al presente cuerpo legal, sus reglamentos, manuales de operación y procedimientos, y demás normas aplicables.

La Aduana tiene por objeto: facilitar el comercio exterior y ejercer el control de la entrada y salida de mercancías, unidades de carga y medios de transporte por las fronteras y zonas aduaneras de la República, así como quienes efectúen actividades directa o indirectamente relacionadas con el tráfico internacional de mercancías; determinar y recaudar las obligaciones tributarias causadas por efecto de la importación y exportación de mercancías, conforme los sistemas previstos en el código tributario; resolver los reclamos, recursos, peticiones y consultas de los interesados; prevenir, perseguir y sancionar las infracciones aduaneras; y, en general, las atribuciones que le son propias a las Administraciones Aduaneras en la normativa adoptada por el Ecuador en los convenios internacionales.”

El SENAE tiene entre sus competencias técnico-administrativas, necesarias para la planificación y ejecución de la política aduanera del país y para ejercer, las facultades tributarias de determinación, de resolución, de sanción y reglamentaria en materia aduanera. Además, según la Resolución 407 del COMEXI, el SENAE luego de haber sido notificado por el MIPRO, con la nómina de empresas registradas como ensambladoras, tiene que realizar el control y remitir al MIPRO toda la información de las importaciones de CKD que realicen las empresas ensambladoras.

6.4. Asociaciones Gremiales

El sector automotriz en el Ecuador posee dos asociaciones gremiales que cumplen con el rol de representar tanto a ensambladores como a comercializadores de vehículos en el Ecuador.

La primera es la Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (AEADE), que representa a alrededor de 117 empresas dentro del sector automotor; los principales afiliados de esta asociación son los operadores económicos que se dedican a la actividad de comercialización de vehículos en el país, siendo éstos parte del segundo eslabón de la cadena productiva. Además esta asociación tiene como visión el “*ser una institución orientadora e integradora, que promueve el desarrollo del sector y del*

país”³⁷.

La segunda asociación gremial del sector es la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE), que representa a alrededor de 33 operadores económicos, que básicamente se encuentran dentro de la actividad de ensamblaje de vehículos en el Ecuador; en esta asociación también se encuentran empresas relacionadas a la fabricación de autopartes que sirven como materia prima para el ensamblaje de vehículos, siendo de esta manera parte del primer eslabón de la cadena productiva. La CINAE tiene como visión “*representar al sector automotor con liderazgo y eficiencia en procura de garantizar el desarrollo y modernización de la industria automotriz y representar a los afiliados y brindarles asistencia, apoyo y cooperación en defensa de sus legítimos intereses*”³⁸.

En conclusión estas dos asociaciones gremiales agrupan a los operadores económicos a fin de tener una representación y coordinación entre ellos. De igual manera buscan relacionarse con otras instituciones públicas y privadas, nacionales e internacionales, del mismo u otro sector conexas con cada una de las actividades de la cadena productiva antes mencionada.

7. COMERCIALIZACIÓN POR SEGMENTO DE VEHÍCULO

El presente apartado, tiene como principal objetivo, estudiar la comercialización de los vehículos por segmento. En el **Cuadro 3**, se muestran los distintos segmentos de vehículos en los que se ha basado este estudio.

En primer lugar, se analiza la estructura de mercado de cada uno de los segmentos, de manera que se pueda tener una idea clara de la evolución de las ventas de cada segmento en el país. Posteriormente se analiza la evolución de los precios por segmento, lo que podría dar una noción de la relación entre la variación de los precios y la demanda de cada segmento. Finalmente se efectúa el análisis de los principales operadores en cada segmento, pues posiblemente se puede encontrar niveles elevados de concentración económica en cada segmento. Cada uno de estos análisis se realiza para la actividad de ensamblaje y comercialización.

Cuadro No. 3 **Segmentos analizados**

³⁷ Asociación de Empresa Automotrices del Ecuador. 2014. http://www.aeade.net/web/index.php?option=com_content&view=article&id=84&Itemid=78 [Consultado: 04-02-2013].

³⁸ Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana. 2014. <http://www.cinae.org.ec/index.php/cinae/la-institucion> [Consultado: 04-02-2014].

Segmento
Automóviles
Camiones y Buses
Camionetas
Suv's
Van's

Fuente: Operadores económicos.

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

7.1. Estructura de Mercado por Segmento de Vehículo

Este subcapítulo, estudia la estructura de mercado en cada segmento de vehículo, por lo que se analiza la participación de las ventas de cada segmento y en cada año, debido a que en este período, se han evidenciado variaciones en cada uno de los segmentos. Los resultados están en función de la información proporcionada por los operadores económicos.

7.1.1. Ensamblaje

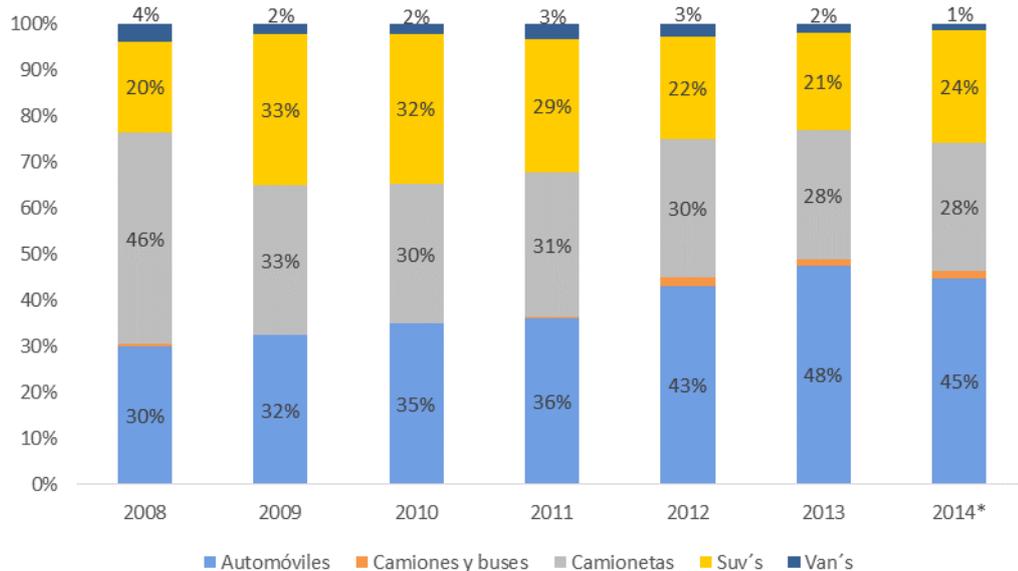
En la actividad de ensamblaje, se observa en el **Gráfico No. 3**, el porcentaje de participación en las ventas de vehículos por segmento a nivel nacional en el período 2008 a junio de 2014.

La tendencia en la participación de las ventas de vehículos por segmento varía en cada segmento. El segmento con mayor participación es el de automóviles, llegando a tener una participación del 48% en el año 2013; además se observa un crecimiento constante en la participación de ventas en todo el período estudiado. El segmento de camionetas se posiciona como el segundo segmento de vehículos ensamblados con más ventas en el país. En 2008, su participación en ventas era incluso mayor a la de automóviles, llegando al 46% de ventas totales del sector automotriz. Sin embargo, en 2009, reduce su participación en 13 puntos porcentuales (33%), y a partir de ahí, su participación se mantiene entre 28% y 30%. El segmento Suv's, de manera contraria, tenía una participación de 20% en 2008 y en 2009, creció a 33%, sin embargo su crecimiento no tuvo mayor duración y desde el 2010, redujo su participación, llegando a 21% de ventas en el 2013; hasta mediados de 2014, la participación en ventas de este segmento fue de 24%. Por otra parte, el segmento de vehículos Van's, no ha tenido una participación relevante en las unidades vendidas en todo el período, teniendo su pico de participación en 2008 con el 4% y en los años posteriores en 2% y 3%. Finalmente el segmento de camiones y buses no ha tenido mayor significancia en el periodo de

estudio. En 2008, tuvo una imperceptible participación de 0,3% y en los años 2009 y 2010 no hubo unidades vendidas en este segmento, por lo que no tuvieron participación. En 2011 y 2012, sí existieron ventas en este segmento, sin embargo no llegan a ser distintivas en las ventas, teniendo una participación de 2% y 1% en cada año respectivamente. Su representatividad aumentó a partir del año 2012 y 2013.

Gráfico No. 3

Participación en las Ventas por Segmento de Vehículos. (2008-2014*)



*Hasta junio de 2014

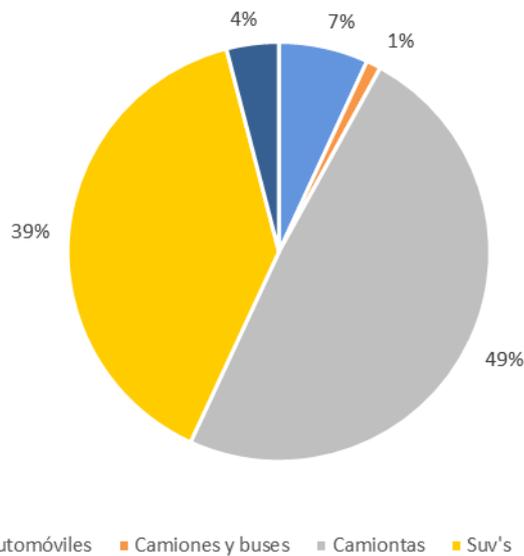
Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

En el **Gráfico No. 4**, se observa la participación en promedio de los años 2008 a junio de 2014 de vehículos vendidos por segmento.

El promedio de la participación en las unidades de vehículos vendidos por segmento desde los años 2008 a junio de 2014 son los siguientes: camionetas con el 49%, SUV's con el 39%, automóviles con el 7%, Van's con el 4% y camiones y buses con el 1%.

Gráfico No. 4

**Participación de Vehículos Vendidos por Segmento.
(En promedio 2008 - 2014*)**



*Hasta junio de 2014

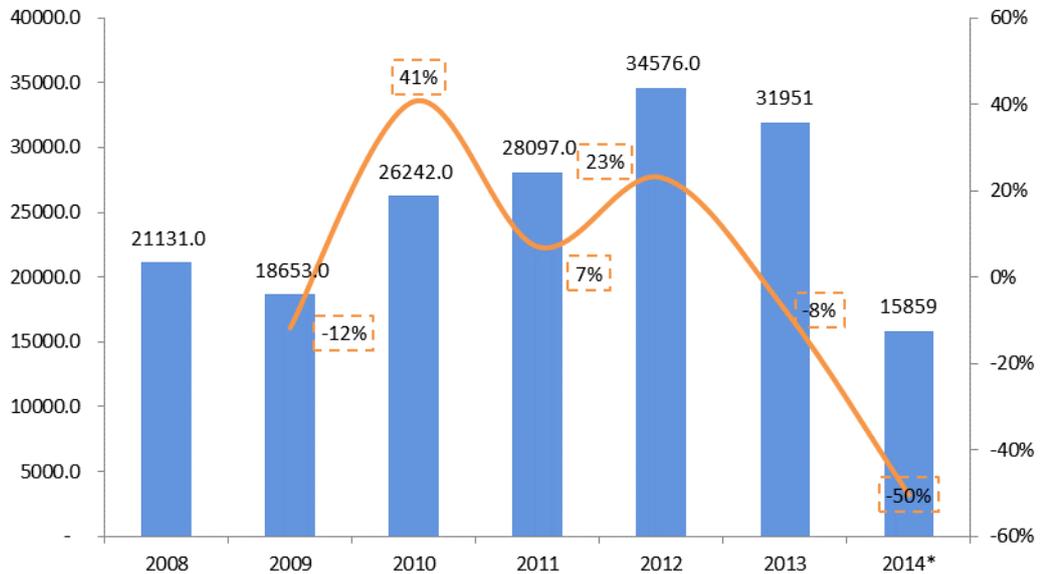
Fuente: Operadores económicos.

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

Automóviles

En el **Gráfico No. 30**, se puede apreciar la evolución de las ventas en unidades de los automóviles en el periodo estudiado. En general, la evolución de las ventas en este segmento es creciente. En 2008, se vendieron 21.131 unidades de automóviles, sin embargo posiblemente a causa de la crisis financiera, en 2009 se dio una disminución en las ventas de 2.478 unidades, implicando una reducción del 12% en relación al año anterior. En 2010, se recupera el nivel de ventas del segmento y llegan a 26.242 unidades de automóviles ensamblados; esto implicó un aumento del 41% comparando con las ventas del 2009. En el 2011, no hubo mayor variación, y las ventas aumentaron en 1.855 unidades, es decir que se vendieron 28.097 automóviles. En el 2012 por su parte existió un crecimiento de las ventas del 23%, lo que implica 6.479 unidades más vendidas en relación al año anterior; entonces en conjunto se obtuvieron ventas de 34.576 unidades. Posteriormente, en el año 2013, se observa una reducción del 8% en las ventas, es decir que redujo sus ventas a 31.951 unidades en el territorio nacional; esta reducción se pudo haber dado por la imposición de cupos de importación. Hasta junio de 2014, las unidades vendidas en el segmento de automóviles fue de 15.859 unidades.

Gráfico No. 5
Evolución Ventas en Unidades Segmento Automóviles (2008 – 2014*)



*Hasta junio de 2014

Fuente: Operadores económicos.

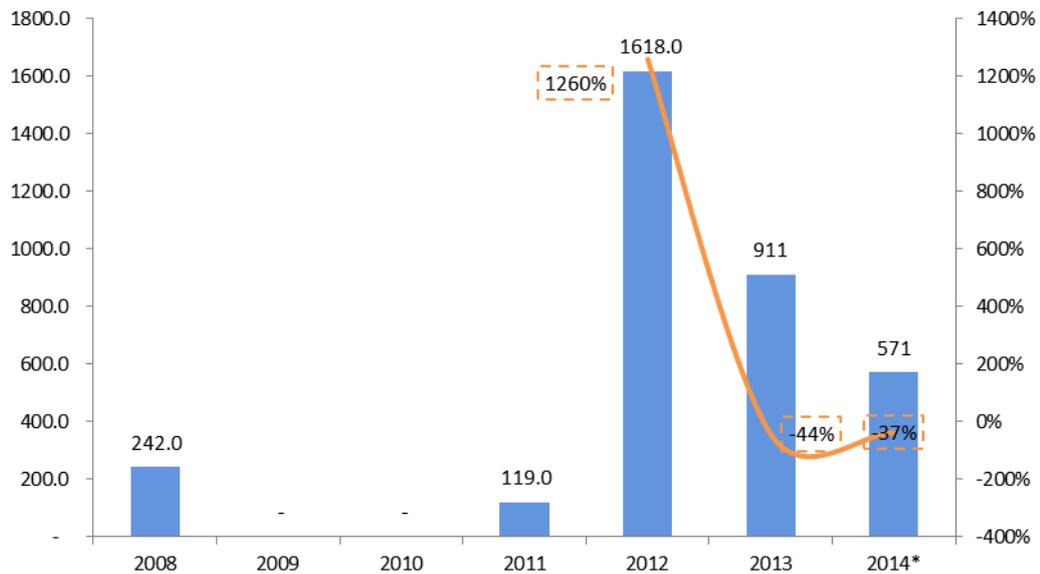
Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

Camiones y Buses

El **Gráfico No. 31** se muestra la evolución de las ventas del segmento de camiones y buses. Se observa que en 2008, las unidades vendidas por parte de los ensambladores fueron de 242 unidades. En el año 2009 y 2010, no hubo unidades vendidas de camiones y buses en el país, pero en 2011 nuevamente se muestran unidades vendidas, siendo tan solo de 119 camiones y buses. Al contrario de lo que se pensaría, en 2012 se da un notorio incremento en las ventas, siendo éstas de 1.618 unidades, sin embargo en 2013, éstas disminuyen casi en un 44% del año 2012 y se venden 911 unidades. Hasta junio de 2014, las ventas llegaron a 571 unidades de camiones y buses vendidos.

Gráfico No. 6

Evolución Ventas en Unidades Segmento Camiones y Buses (2008 - 2014*)



*Hasta junio de 2014

Fuente: Operadores económicos.

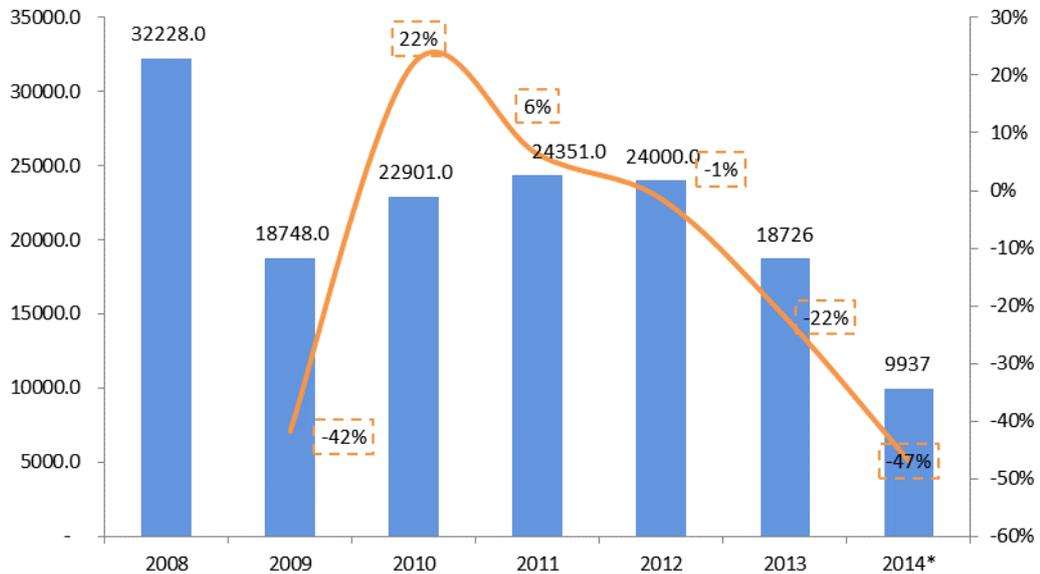
Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

Camionetas

El segmento de camionetas, el segundo segmento de vehículos con mayores ventas en el sector de ensamblaje del país, como se muestra en el **Gráfico No. 32** existió una disminución considerable de las ventas en el año 2009, con relación al 2008. Esta reducción, como se mencionó antes, se podría relacionar con la crisis financiera del 2008, de manera que presentó en 2008 ventas de 32.228 unidades y en 2009 fueron de 18.748 unidades, implicando una reducción del 42% en unidades vendidas. En el 2010, se observa una recuperación de las ventas, pues estas incrementaron en un 22%, es decir que fueron 22.901 las unidades vendidas. En 2011 y 2012, las unidades vendidas estuvieron en niveles similares, 24.351 unidades y 24.000 unidades respectivamente. Finalmente en el año 2013, debido a las cuotas de importación también se muestra una reducción del 22% en relación a las camionetas vendidas en el año anterior, de manera que se vendieron 18.726 unidades de camionetas. Para junio de 2014, las unidades vendidas en este segmento fue de 9.937 unidades.

Gráfico No. 7

Evolución Ventas en Unidades Segmento Camionetas (2008 – 2014*)



*Hasta junio de 2014

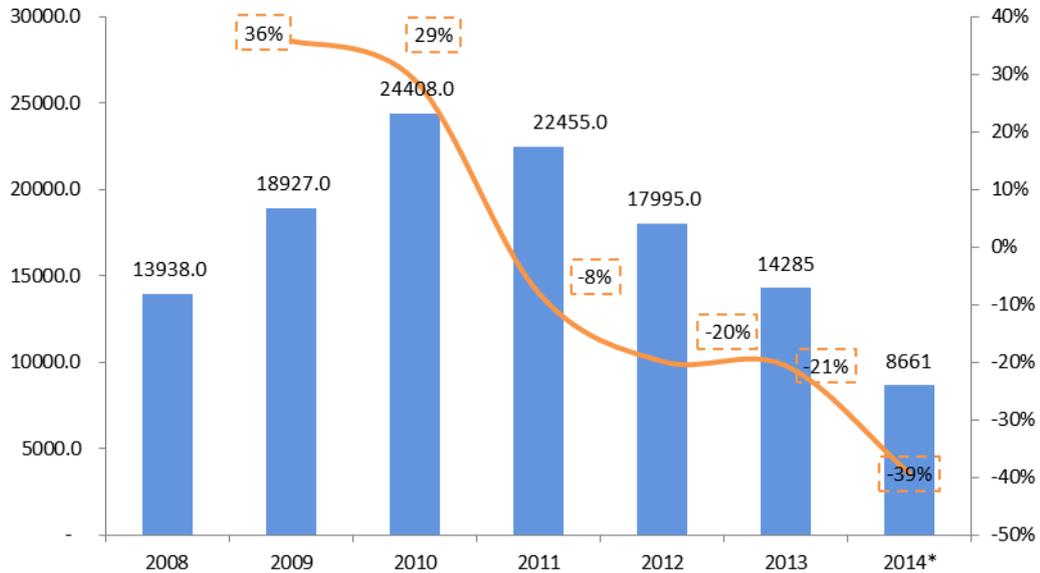
Fuente: Operadores económicos.

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

Suv's

Con referencia al segmento Suv's, se muestra en el **Gráfico No. 8** la evolución de las ventas en relación a los Suv's. En 2008, el número de Suv's vendidos por las ensambladoras en el país fue de 13.938 unidades. Al contrario que los demás segmentos estudiados, se observa que en el 2009, a pesar de la crisis financiera, este segmento tuvo un aumento en las ventas, siendo esta del 36% mayor al año anterior, es decir que las unidades vendidas fueron de 18.927 Suv's. En el 2010, continuó esta tendencia creciente, obteniendo ventas de 24.408 unidades, es decir un crecimiento porcentual de 29%. Sin embargo esta propensión de crecimiento se detuvo en 2011, reduciendo las unidades vendidas en 1.953 Suv's, es decir las unidades de vehículos vendidos fueron de 22.408 en ese año. En 2012, se redujo a 17.995 unidades y finalmente en 2013, se dio una reducción significativa del 21%, generando una venta de 14.285 unidades.

Gráfico No. 8
Evolución Ventas en Unidades Segmento Suv's (2008 – 2014*)



*Hasta junio de 2014

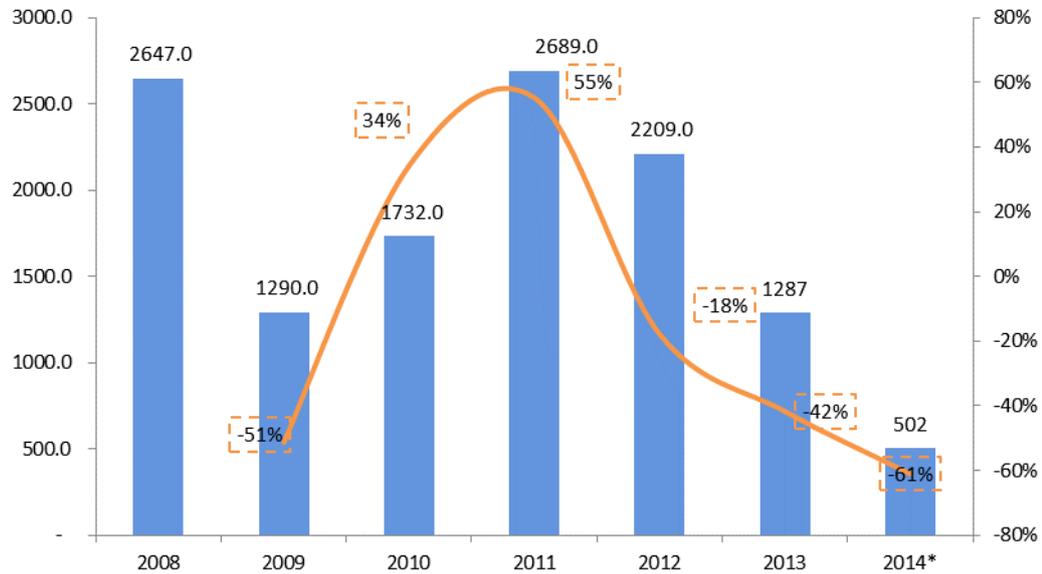
Fuente: Operadores económicos.

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

Van's

En el **Gráfico No. 9** se puede evidenciar la evolución de las ventas en el segmento de Van's. En el 2008, fueron 2.647 unidades vendidas referentes a este segmento. Debido a la crisis financiera, en el año 2009, se presenció una disminución en las ventas en este sector, vendiendo 1.290 unidades y disminuyendo en un 51% en relación al año anterior. En el 2010, se percibió un aumento del 34% en relación al 2009, de manera que sus ventas aumentaron a 1.732 unidades. De la misma manera, en 2011, se dio un aumento de 55% en comparación al 2010 y las ventas llegaron a 2.689 unidades. Sin embargo en 2012 se presentó una disminución en las ventas del 18%, de manera que las unidades vendidas fueron 2.209. Continuamente en el 2013, debido a los cupos de importación, las unidades vendidas se redujeron a 1.287, lo cual significa una disminución del 42% en relación al año 2012.

Gráfico No. 9
Evolución Ventas en Unidades segmento Van's (2008 – 2014*)



*Hasta junio de 2014

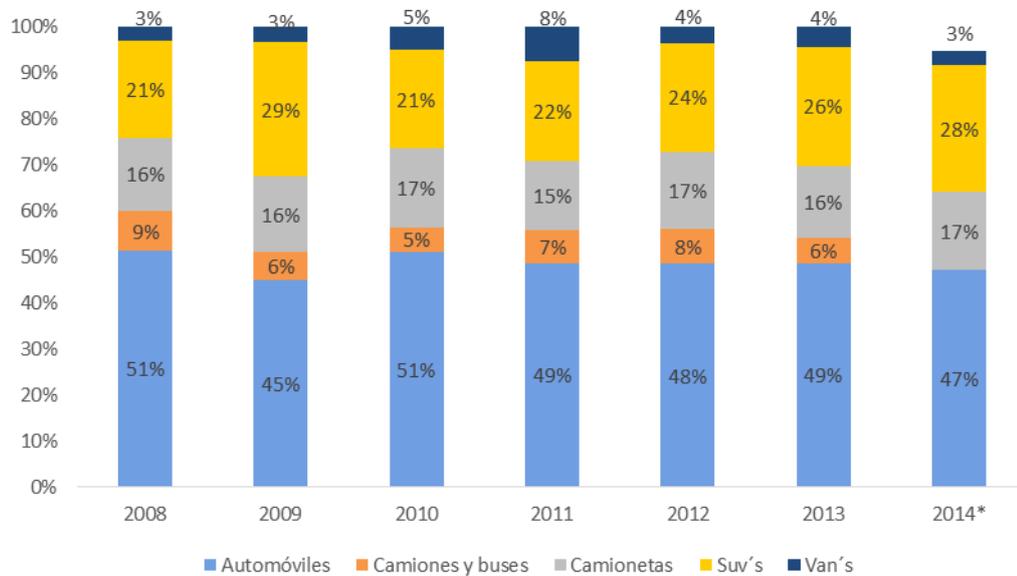
Fuente: Operadores económicos.

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

7.1.2. Comercialización

Con relación a la actividad de comercialización, se muestra en el **Gráfico No. 10**, la participación en las ventas de vehículos por segmento a nivel nacional en el período 2008 a junio de 2014.

Gráfico No. 10
Participación Ventas en Unidades por Segmento de vehículos (2008-2014*)



*Hasta junio de 2014

Fuente: Operadores económicos.

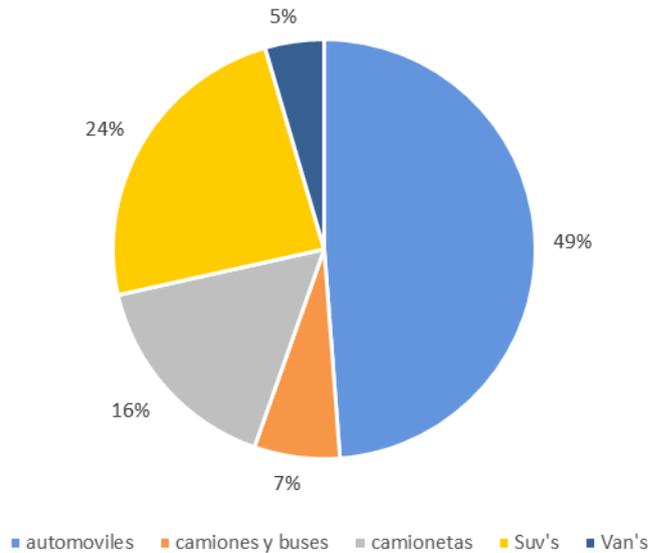
Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

El gráfico muestra que al igual que en la actividad de ensamblaje, el segmento de mayores ventas también es el de automóviles, sin embargo, la participación en este caso es aún mayor, llegando a tener en el 2008 una participación del 51% en relación a los demás segmentos en el mismo año. Los siguientes años el segmento de automóviles tuvo variaciones, sin embargo no fueron significativas; en 2013, la participación llegó al 49% del total de ventas. Otra diferencia se encuentra en el segmento de Suv's, pues en la comercialización, este segmento se ubica como el segundo segmento con más ventas en el período estudiado, mientras que en la actividad de ensamblaje, las camionetas tenían este puesto. Esto implica primeramente que la producción nacional es mayor en el segmento de camionetas y que el segmento de Suv's aún no es de relevancia en cuanto al ensamble de estos. Además se puede inducir que el segmento Suv's es más comercial que las camionetas, de manera que a pesar que no haya mayor producción o venta de este segmento, la alta demanda hace que se importen vehículos para satisfacer la demanda. El segmento de Suv's muestra un aumento en la participación de ventas, comenzando en 2008 con el 21% y hasta junio de 2014 con 28%. El segmento de camionetas, por su parte ha variado su participación entre 15% y 17% en estos años. El segmento de camiones y buses en 2008, tuvo una participación del 9%, sin embargo en los años posteriores, su participación se redujo, obteniendo finalmente en 2013 una participación del 6%. El segmento de Van's finalmente no tiene mayor participación en las ventas, obteniendo 3% de participación en el 2013.

En el **Gráfico No. 11**, se señala el promedio de la participación en las unidades de

vehículos vendidos por segmento desde los años 2008 a junio de 2014, de manera que los automóviles tienen el 49%, Suv's el 24%, camionetas el 16%, camiones y buses el 7% y Van's el 5%.

Gráfico No. 11
Participación Vehículos Vendidos por Segmento.
(En promedio 2008 – 2014*)



*Hasta junio de 2014

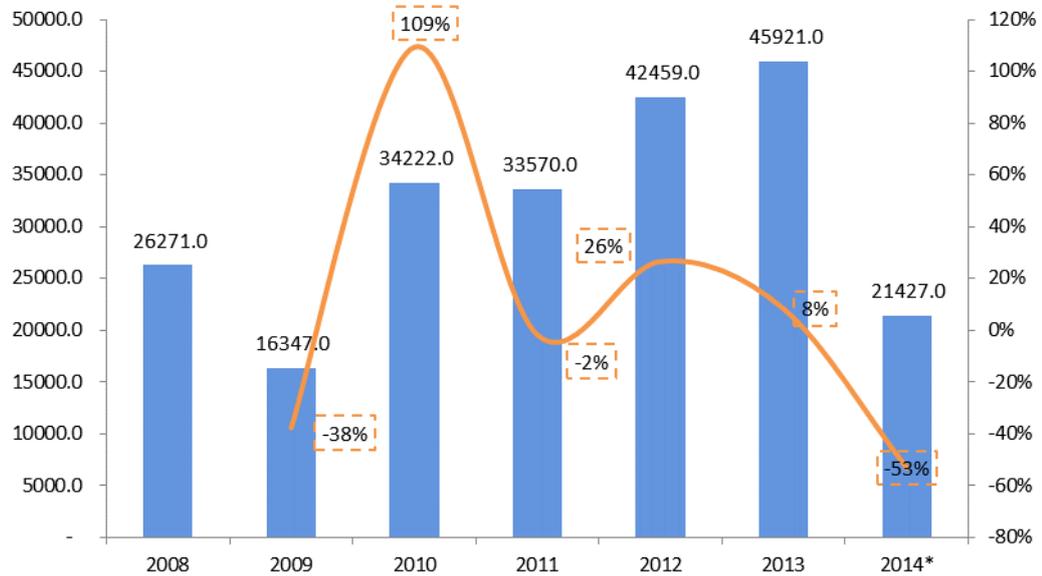
Fuente: Operadores económicos.

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

Automóviles

En relación al segmento de automóviles, en el **Gráfico No. 12**, se observa la misma tendencia de evolución en ventas que los automóviles vendidos en la actividad de ensamblaje. De esta manera, en el año 2008, las ventas fueron de 26.271 unidades, y debido a la crisis financiera en el 2009 también se da una contracción de las ventas, pero aún más que en la actividad de ensamblaje, siendo ésta una disminución del 38% en ventas y obteniendo ventas de 16.347 unidades. En el 2010 las ventas del segmento en mención tienen una recuperación considerable del 109%, es decir sus ventas fueron de 34.222 unidades. Para el 2011, las ventas disminuyeron en un 2%, sin embargo no implicó mayor efecto; es así que en 2012 las ventas llegaron a 42.459 unidades y finalmente en 2013 fueron de 45.921 unidades, implicando un aumento del 8% en relación al año anterior.

Gráfico No. 12
Evolución Ventas en Unidades Segmento Automóviles (2008 – 2014*)



*Hasta junio de 2014

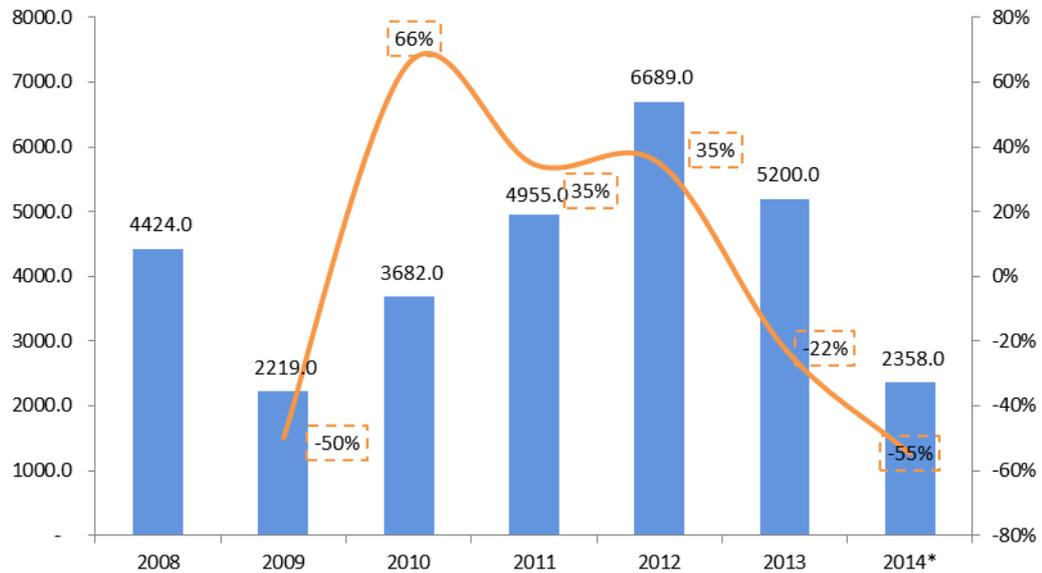
Fuente: Operadores económicos.

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

Camiones y Buses

En cuanto al comportamiento del segmento de camiones y buses, se constata en el **Gráfico No. 13**, que a diferencia de las ventas en la actividad de ensamblaje, los camiones y buses presentan mayor actividad en ventas, lo que corrobora la idea que en este segmento en particular, la importación de estos vehículos es la que satisface a la demanda interna. De esta manera se observa que en 2008, las ventas fueron de 4.424 unidades y en 2009 debido a la crisis financiera, las ventas se redujeron en un 50%, pero en el año siguiente hubo una recuperación del 66%, asumiendo ventas de 3.682 unidades. En el año 2011 y 2012 hubo un crecimiento constante de 35%, por lo que las ventas fueron respectivamente de 4.955 unidades y 6.689 unidades. Por último, en el 2013, hubo una disminución del 28% en las ventas, dado por los cupos de importación. Hasta junio de 2014, las ventas llegaban a 2.358 unidades.

Gráfico No. 13
Evolución Ventas en Unidades Segmento Camiones y Buses (2008 – 2014*)



*Hasta junio de 2014

Fuente: Operadores económicos.

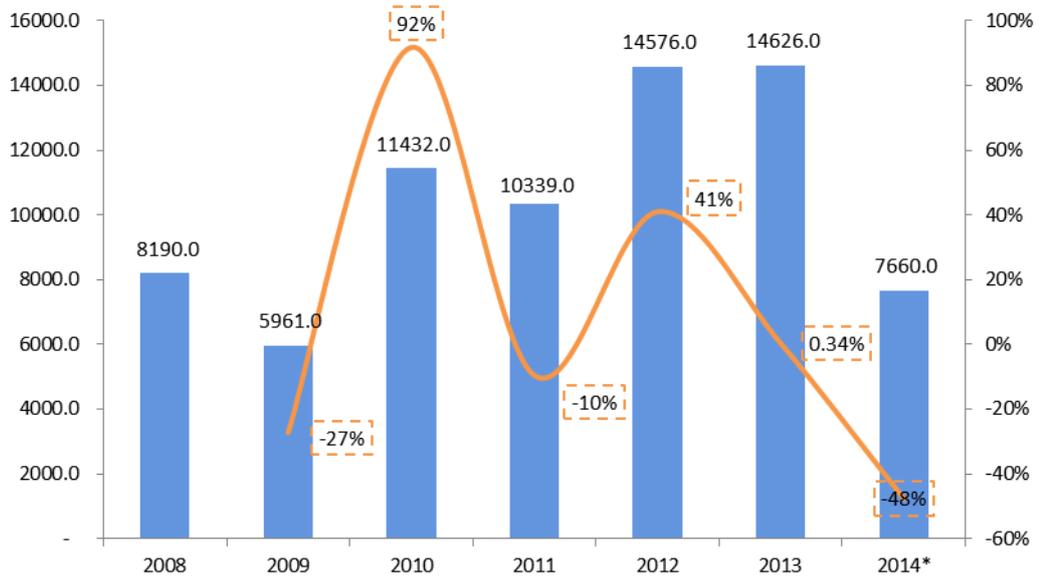
Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

Camionetas

El segmento de camionetas, siendo el segmento representante del 16% de participación total de las ventas en el sector automotriz, en la actividad de comercialización tuvo un crecimiento del 90% posterior a la crisis del 2009, llegando a tener ventas de 11.432 unidades en 2010. En 2011, hubo una reducción de 1.093 unidades, dando como resultado ventas de 10.339 unidades. Posteriormente en 2012, las ventas aumentaron un 41%, es decir 14.576 unidades; en 2013, las unidades vendidas permanecieron casi similares al año anterior (14.626 unidades) (**Gráfico No. 14**)

Gráfico No. 14

Evolución Ventas en Unidades Segmento Camionetas (2008 – 2014*)



*Hasta junio de 2014

Fuente: Operadores económicos.

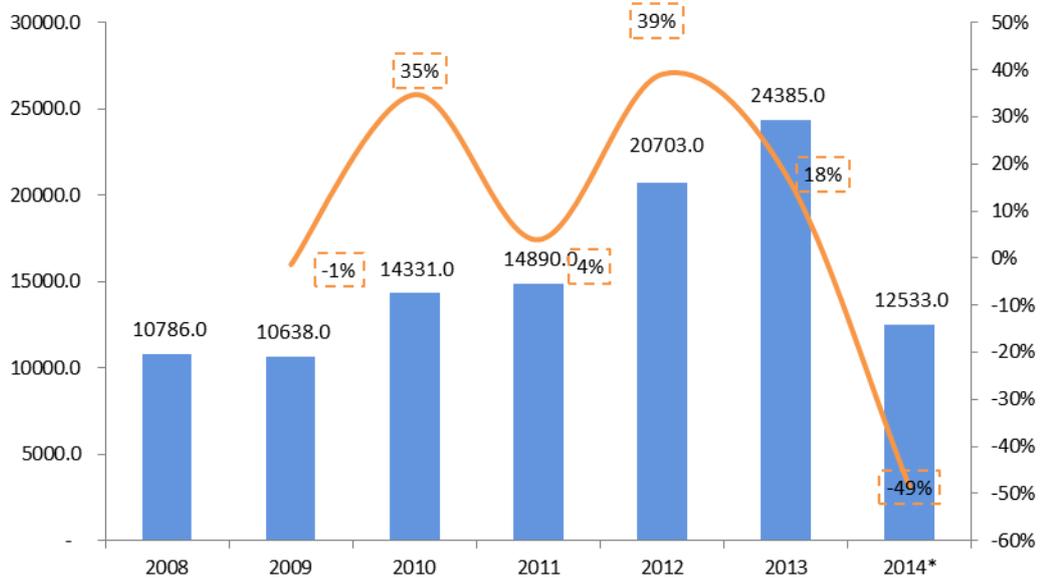
Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

Suv's

El segundo segmento con mayor participación en el periodo estudiado, son los Suv's. En el **Gráfico No. 14**, se observa la tendencia creciente de ventas en este segmento. En el año 2008, fueron 10.786 las unidades vendidas en las comercializadoras en este segmento, después en el 2009, las unidades se redujeron a 10.638 unidades. Pero en 2010, existió un crecimiento en las ventas del 35%, llegando a 14.331 unidades y en 2011 a 14.890 unidades. Nuevamente en el 2012, se observa un crecimiento de 39% en las ventas y a diferencia de los distintos segmentos, este no presenta una reducción de las ventas posterior a la asignación de cupos de importación. Así mismo, en 2013 las unidades ascendieron en un 18% a 24.385 unidades.

Gráfico No. 14

Evolución Ventas en Unidades Segmento Suv's (2008 – 2014*)



*Hasta junio de 2014

Fuente: Operadores económicos.

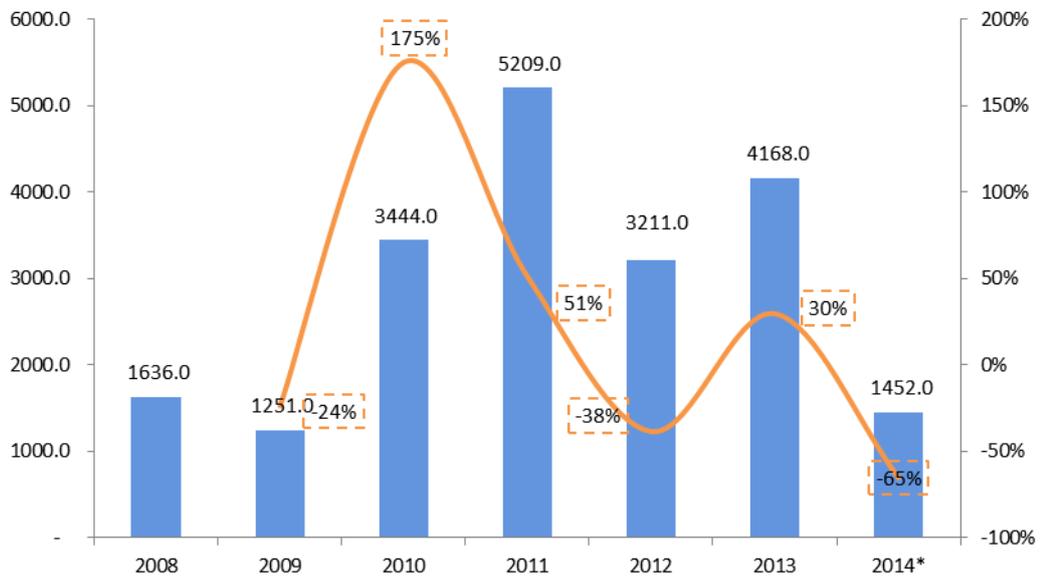
Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

Van's

En el **Gráfico No.15**, se evidencia la evolución de las ventas en el segmento de Van's. En el 2008, las ventas fueron de 1.636 unidades. En 2009, hubo una disminución del 24% en las ventas, sin embargo en 2010 existió un crecimiento considerable de las ventas, representando un 175% más que el año 2009, es decir que las ventas fueron de 3.444 unidades. Este crecimiento continuó en 2011, donde las unidades vendidas fueron de 5.209 unidades. En 2012, sin embargo las ventas se contrajeron en un 51% (3.211 unidades) y en 2013 éstas llegaron a 4.169 unidades.

Gráfico No. 15

Evolución Ventas en Unidades Segmento Van's (2008 – 2014*)



*Hasta junio de 2014

Fuente: Operadores económicos.

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

7.2. Evolución de los Precios por Segmento de Vehículo

El objetivo central de este capítulo es analizar cómo han evolucionado los precios con base a la información proporcionada por los operadores económicos. Este análisis está en función de los precios de venta de vehículos dentro de las dos actividades principales que forman parte del estudio del sector automotriz. Estas actividades son **i)** ensamblaje y **ii)** comercialización.

Además hay que acotar que dentro de cada segmento de vehículo pueden existir grandes variaciones, debido a que existen ciertas diferenciaciones entre los vehículos en cada segmento, estas diferenciaciones se pueden dar por el cilindraje del motor, capacidad de pasajeros, capacidad de carga, entre otros.

7.2.1. Ensamblaje

En primera instancia para el análisis de los precios, se tomaron en cuenta solamente los vehículos que son ensamblados en el Ecuador. Otro de los puntos importantes a destacar en este análisis, es que para los precios se realizó un promedio ponderado por segmento de vehículo. Por ese lado se puede ver en el **Gráfico No. 42**, como éstos han evolucionado desde el año 2008 hasta junio del 2014, teniendo que para el tipo de vehículo automóviles, los precios no presentaron grandes cambios, pues en el 2008 el

precio promedio fue de USD 10.349, mientras que en 2014 fue de 13.164; para este tipo de vehículo el precio promedio del periodo analizado fue de USD 11.390,74. En general, se observa que a partir de 2012, el precio promedio incrementó en 6 puntos porcentuales en comparación a 2011.

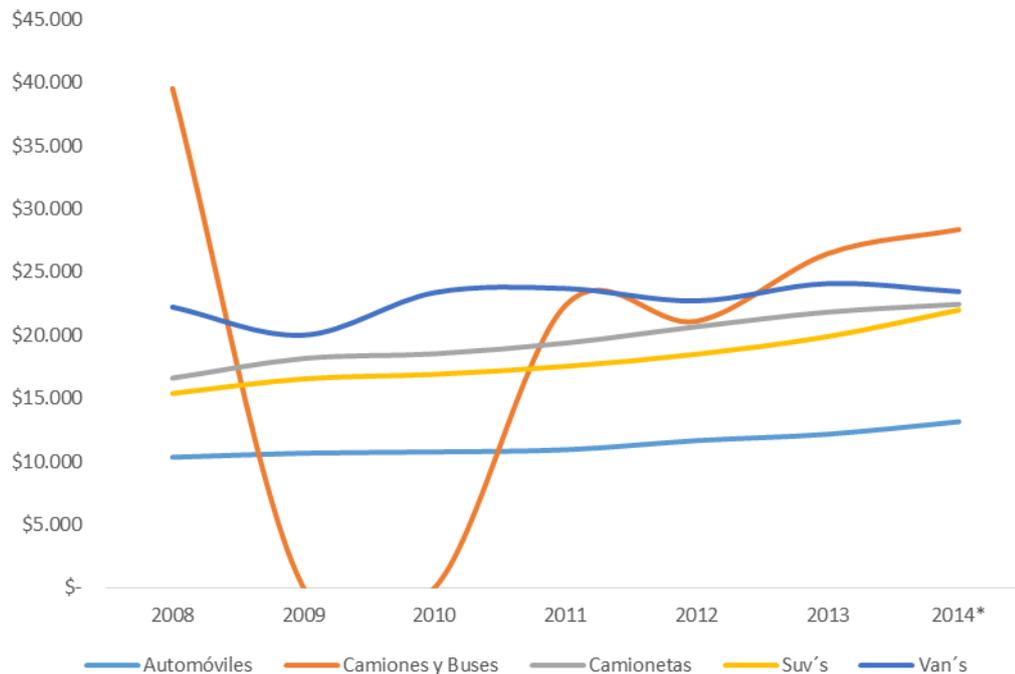
Los precios promedio del tipo de segmento de camiones y buses tuvieron grandes cambios, pues el precio en el año 2008 fue de USD 39.546,30; mientras que para el año 2009 y 2010, según la información proporcionada por los operadores económicos dedicados a esta actividad, no presentaron datos de ensamblaje de este tipo de vehículos. Para los años 2011, 2012 y 2013 el precio promedio fue de USD 24.598,20 iniciando en el 2011 con un precio promedio de USD 22.395,70 y terminando el 2013 con un precio promedio de USD 26.481,80; se puede ver con claridad que a partir del 2011, los precios de este tipo de vehículos tienen una tendencia mínima al alza. A mediados de 2014, este tipo de vehículo presentaba un precio promedio de USD 28.391,80.

Al analizar el tipo de segmento de las camionetas, se encontró que los precios tuvieron una tendencia creciente desde el 2008 hasta el junio de 2014. El precio promedio de este segmento en el 2008 fue de USD 16.617,7 y para 2014 fue de USD 22.462,80; indicando un crecimiento de USD 5.845 en el precio desde el 2008 hasta el 2014.

El tipo de vehículo de Suv's no presentó grandes cambios en los precios promedio, éstos tuvieron un promedio de USD 18.122 durante todo el periodo analizado, iniciando en el 2008 con un precio promedio de USD 15.406 y terminando el 2014 con un precio promedio de USD 22.010,70.

Finalmente se analiza el segmento de vehículos correspondiente a las Van's, el precio promedio de este segmento en el 2008 fue de USD 22.247,60, indicando cierta tendencia decreciente hasta el año 2009. En el año 2014 el precio promedio fue de USD 23.466,20, representando un descenso del precio en 2,7% en relación a 2013.

Gráfico No. 16
Evolución Precios por Segmento de Vehículo (2008-2014*)



*Hasta junio de 2014

Fuente: Operadores Económicos

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

7.2.2. Comercialización

Por otro lado en este campo se analizan los precios promedio de las comercializadoras de vehículos en el Ecuador, al igual que en el ensamblaje se dividen los precios por los distintos segmentos de vehículos. Es importante mencionar que como se pudo ver en la cadena productiva, existen comercializadoras que realizan sus ventas directamente al consumidor final, sea este empresas o personas naturales, y que también existen comercializadoras que realizan sus ventas a su red de concesionarios.

Se puede ver en el **Gráfico No. 17** los precios promedio de los distintos segmentos de vehículos existentes en el Ecuador. Al analizar los precios del segmento automóviles, se observa que éstos tuvieron un crecimiento promedio del 2008 a 2013, del 23%, en el 2008 el precio promedio para este tipo de vehículo fue de USD 15.382,50 mientras que para el 2013 el precio promedio fue de USD 18.986,40.

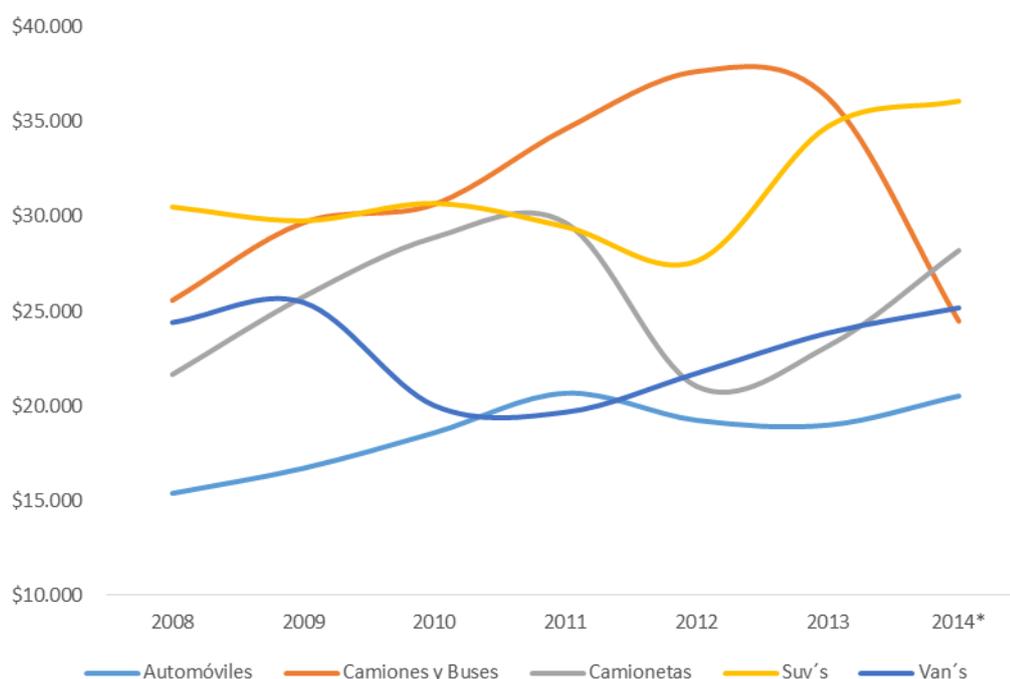
Adicionalmente, se puede ver que el precio promedio de los camiones y buses, tuvo grandes variaciones, en el período de 2008 al 2013 el crecimiento fue del 42%. Y hasta junio de 2014, el precio en este segmento fue de 24.270 en promedio.

Dentro del segmento de camionetas, los precios promedio no presentaron grandes variaciones, teniendo siempre una tendencia al alza hasta el 2011 (USD 29.672), no obstante en 2011, el precio se redujo a USD 21.034 y en 2012 a USD 23.154. Por otra parte los precios promedio del segmento de vehículo Suv's, fueron de USD 30.511,80

en el 2008, disminuyendo a 29.782,30. Desde 2008 a 2013, el crecimiento fue de 14% en los precios.

Finalmente, el precio promedio del segmento Van's, para el 2008 fue de USD 24.411,30, incrementando el mismo a USD 25.470,30 para el 2009. Desde el año 2010 hasta el 2013 el precio promedio fue de USD 21.314,95, terminando en el año 2013 con un precio de USD 23.853,20.

Gráfico No. 17
Evolución Precios por Segmento de Vehículo (2008-2014*)



*Hasta junio de 2014

Fuente: Operadores Económicos

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

8. ANALISIS DE CONCENTRACIÓN DEL SECTOR

Para los análisis de concentración se utilizan principalmente dos índices que son: el Índice Herfindahl-Hirschmann (IHH) y el Índice de Concentración (C_N).

El IHH califica entre 0 y 10.000 puntos el nivel de concentración dentro de un mercado específico y se calcula en base al nivel de ingresos de los operadores económicos o la variable que determine el volumen de negocio. El índice C_N , por su parte, interpreta el nivel de concentración de los N operadores dentro del mercado en análisis. El cálculo

de estos dos indicadores se muestra a continuación:

Índice Herfindahl-Hirschmann (IHH)
(CN)

$$IHH = \sum_{i=1}^N s_i^2$$

Índice de Concentración

$$C_N = \sum_{i=1}^N S_{(i)}$$

Donde N es el número de operadores, s_i es la participación de los operadores en el mercado y $s_{(i)}$ es la participación de mercado de los operadores expresado en porcentaje.

En lo que respecta al IHH, es importante mencionar, que la Comisión Federal de Comercio de los Estados Unidos (FTC) establece los rangos de concentración de un mercado (**Cuadro No. 52**).

Cuadro No. 4
Niveles de Concentración

Tipo de Concentración	Rango (puntos)
Mercados desconcentrados	IHH < 1500
Mercados moderadamente concentrados	1500 > IHH < 2500
Mercados altamente concentrados	IHH > 2500

Fuente: Comisión Federal de Comercio de Estados Unidos.

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

Además se utiliza el Coeficiente de Gini, como una medida de distribución de frecuencia, el cual se le puede adaptar para identificar cierto grado de igualdad o desigualdad. Este índice toma medidas entre 0 y 1; donde 0, significa una perfecta igualdad en la distribución de la variable analizada y 1 una perfecta desigualdad. El coeficiente se lo calcula de la siguiente manera:

$$CG^{39} = 1 - \sum_{i=1}^n (X_{i+1} - X_i)(Y_i + Y_{i+1})$$

Donde CG representa al Coeficiente de Gini, X la proporción de la población, que para el caso de este estudio, son el número de operadores económicos y Y el ingreso acumulado, que para el caso de este estudio, se basa en el nivel de ingresos operacionales provenientes de las ventas de vehículos por parte de los operadores económicos seleccionados.

³⁹ Medina, Fernando. 2001. *Consideraciones sobre el Índice de Gini para medir la concentración del ingreso*. Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Chile.

Finalmente el índice de Rosenbluth (RHT), incluye todas las empresas de la distribución, tomando en cuenta su posición de mayor a menor, de manera que a mayor número de empresas en el mercado, el valor del índice es menor y también su concentración. El índice oscila entre un valor mínimo de $1/n$ y un máximo de 1, correspondiendo a monopolio. Su cálculo es el siguiente:

$$RHT^{40} = \frac{1}{N(1 - G)}$$

Donde N es el número de empresas y G es el índice de Gini.

En los siguientes apartados se realiza el análisis de concentración, utilizando cada uno de los índices mencionados y de cada segmento de vehículo.

8.1.1. Ensamblaje de Vehículos

Dentro de la actividad de ensamblaje en el Ecuador, en el **Cuadro No. 53** se muestra el número de operadores económicos que presentaron ingresos superiores a cero según los cinco segmentos de vehículos estudiados. Es claro que de los cinco operadores dedicados a la cadena de ensamblaje que fueron tomados en cuenta en el estudio, no todos presentan ingresos en cada uno de los segmentos, lo que muestra que distintos operadores muestran mayor especialización en ciertos segmentos.

El segmento de automóviles ha tenido un decrecimiento en cuanto operadores económicos en el país, en el 2008 fueron 3 los que se dedicaron al ensamble en este segmento, mientras que para los años posteriores hasta 2012 solo dos operadores económicos continuaron con esta actividad, no obstante en 2013 y 2014 los operadores económicos fueron 3 nuevamente. Al contrario, el segmento de camiones y buses ha tenido un crecimiento en cuanto a operadores, pues en 2008 solo uno se dedicaba al ensamble de este segmento, en 2009 y 2010, no se registró actividad por parte de ninguno de los operadores económicos; pero nuevamente en 2011, un operador reinició el ensamble de camiones y buses, y finalmente en 2012, 2013 y 2014 se encontraron dos operadores realizando la actividad de ensamble en este segmento.

El segmento de camionetas, se ha mantenido prácticamente constante en cuanto a operadores económicos se refiere, de esta manera, desde 2008 hasta 2012, dos operadores presentaron ingresos mayores que 0 referentes a sus ventas; pero en 2013, se sumó otro operador a esta lista. De igual manera, hasta junio de 2014, el número de operadores económicos en este segmento fueron 4. El segmento Van's, durante el período 2008-2012, solo presenta un operador económico dedicado el ensamble de este segmento. Para 2013 y 2014 el número de operadores fueron 2.

⁴⁰ Paola y Gutiérrez. 2013. *Medidas de Concentración y Estabilidad de Mercado. Una aplicación para Excel*. Superintendencia de Industrias y Comercio SIC). Colombia.

Finalmente, el segmento de Suv's es el que presenta un mayor crecimiento, pues en 2008 tan solo un operador se dedicaba a este segmento, pero desde 2009 hasta 2012, aumentó un operador más y para 2013, fueron tres los operadores dedicados a la actividad.

Cuadro No. 5
Número de Operadores por Segmento de Vehículo (2008-2014*)

Segmento / Año	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*
Automóviles	3	2	2	2	2	3	3
Camiones y Buses	1	0	0	1	2	2	2
Camionetas	2	2	2	2	2	3	4
Suv's	1	2	2	2	2	4	4
Van's	1	1	1	1	1	2	2

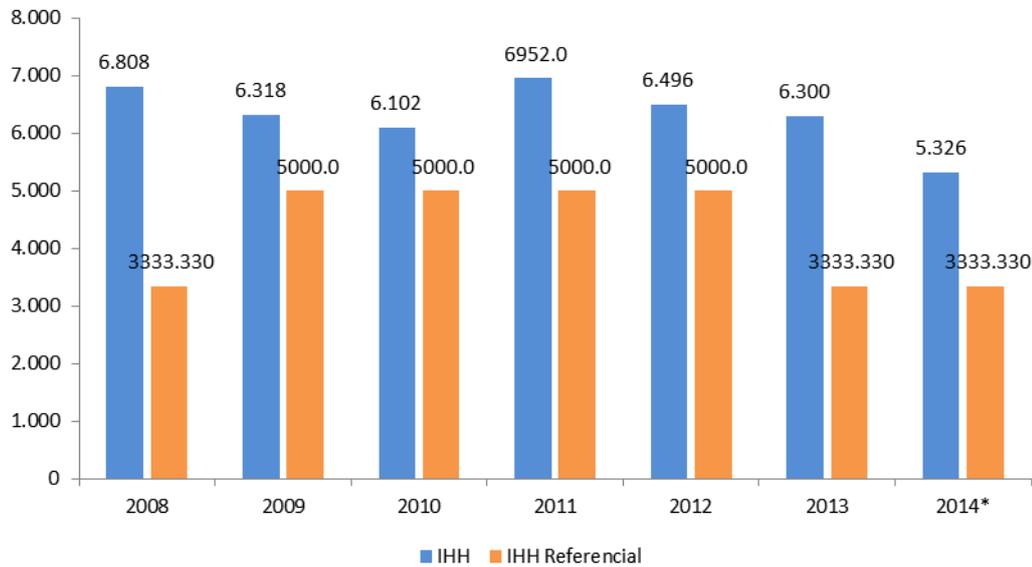
*Hasta junio de 2014

Fuente: Operadores Económicos

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

En el **Gráfico No. 18** se muestra el IHH que corresponde al segmento de automóviles, donde se observa que el mercado se encuentra concentrado durante todo el período de análisis. Primero se observa que el IHH supera en cada año el rango establecido por la Comisión Federal de Comercio de los Estados Unidos (FTC), la cual establece que un valor superior de 2.500 puntos implica alta concentración. Además, el IHH referencial corrobora la idea anterior, pues en cada año, el IHH supera al índice referencial.

Gráfico No. 18
IHH por Segmento de Automóviles (2008-2014*)



*Hasta junio de 2014

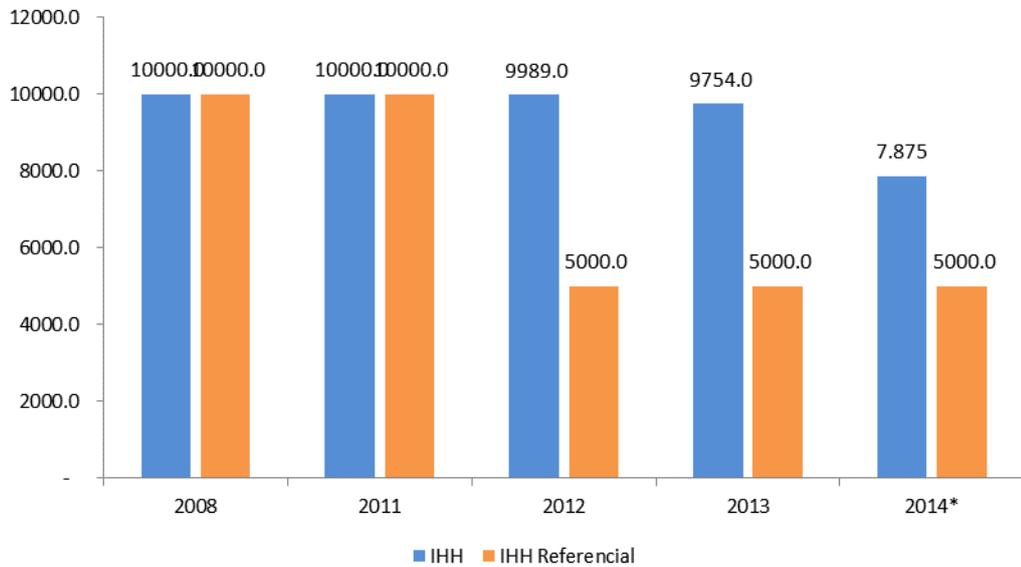
Fuente: Operadores Económicos

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

En el **Gráfico No. 19**, se muestra la evolución de los índices IHH e IHH referencial en el segmento de camiones y buses. En los períodos 2008 y 2011, existía un solo operador dedicado a esta actividad, por lo que el IHH muestra un valor de 10.000 puntos e indica una concentración en este segmento. Sin embargo, para los años 2012 y 2013, el IHH muestra un valor de 9.989 puntos y 9.754 puntos respectivamente, mientras que el IHH referencial un valor de 5.000 puntos, lo que señala una alta concentración de mercado, incluso con la entrada de un nuevo operador económico en este segmento. Hasta junio de 2014, también se mostró un mercado concentrado en el segmento de camiones y buses.

Gráfico No. 19

IHH por Segmento de Camiones y Buses (2008-2014*)



*Hasta junio de 2014

Fuente: Operadores Económicos

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

Analizando el segmento de camionetas, se puede ver en el **Gráfico No. 20**, que este segmento se encuentra concentrado, pues al igual que en los segmentos anteriores, el IHH referencial muestra un valor inferior al del IHH, por lo que se afirma que es un mercado altamente concentrado. Sin embargo, también se muestra que en 2008 el IHH y el IHH referencial presentaban valores de 6.252 puntos y 5.000 puntos, mientras que en 2013, sus valores disminuyeron a 4.888 puntos y 3.333 puntos.

Gráfico No. 20
IHH por Segmento de Camionetas (2008-2014*)



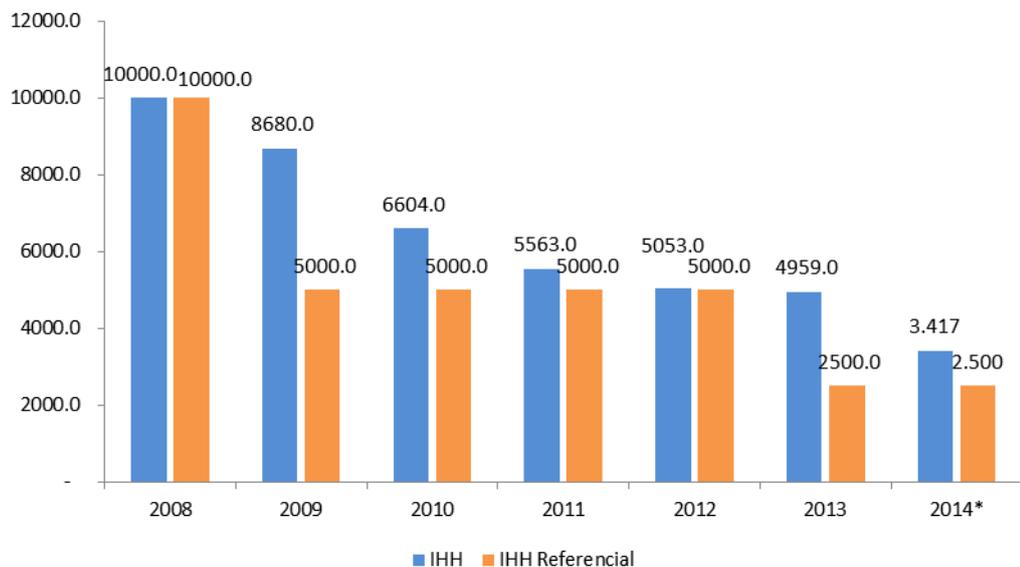
*Hasta junio de 2014

Fuente: Operadores Económicos

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

Así mismo, en el segmento de Suv's, los dos índices, tanto el IHH y el IHH referencial han ido disminuyendo, esto debido principalmente al aumento de operadores económicos implicados en la actividad en este segmento, no obstante, en todos los casos, se muestran valores que corroboran la idea de que es un mercado altamente concentrado.

Gráfico No. 21
IHH por Segmento de Suv's (2008-2014*)



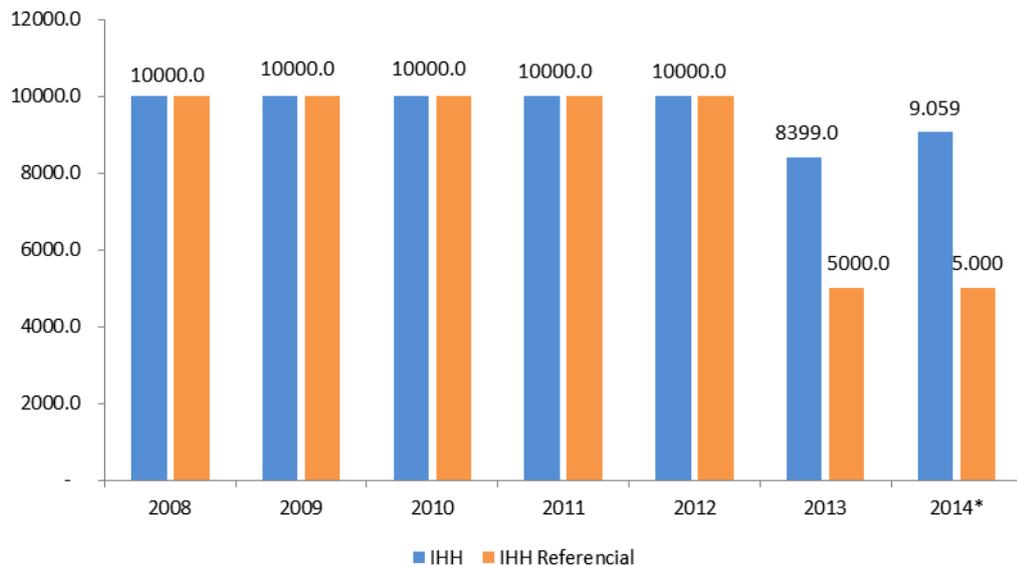
*Hasta junio de 2014

Fuente: Operadores Económicos

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

Finalmente, el segmento de Van's, indica en el **Gráfico No. 22**, valores constantes de 10.000 puntos (según la FTC), lo que cataloga a este mercado como altamente concentrado, ya que solamente un operador es el que tiene el monopolio en este segmento (Hasta 2012). En 2013 y 2014, dado el ingreso de otro operador, los valores caen, sin embargo aún existe una concentración en este segmento.

Gráfico No. 22
IHH por Segmento de Van's (2008-2014*)



*Hasta junio de 2014

Fuente: Operadores Económicos

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

A continuación se analizará el coeficiente de Gini para cada segmento desde el año 2008 hasta junio de 2014, así se logra analizar la distribución de los ingresos de cada uno de ellos. (**Cuadro No. 23**)

Cuadro No. 6
Coeficiente de Gini por Segmento de Vehículo (2008-2014*)

Segmento / Año	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*
Automóviles	0,52	0,26	0,23	0,31	0,27	0,50	0,37
Camiones y Buses	0,00	0,00	0,00	0,00	0,49	0,49	0,38
Camionetas	0,25	0,15	0,13	0,16	0,11	0,34	0,56
Suv's	0,00	0,43	0,28	0,17	0,05	0,53	0,33
Van's	0,00	0,00	0,00	0,00	0,00	0,41	0,45

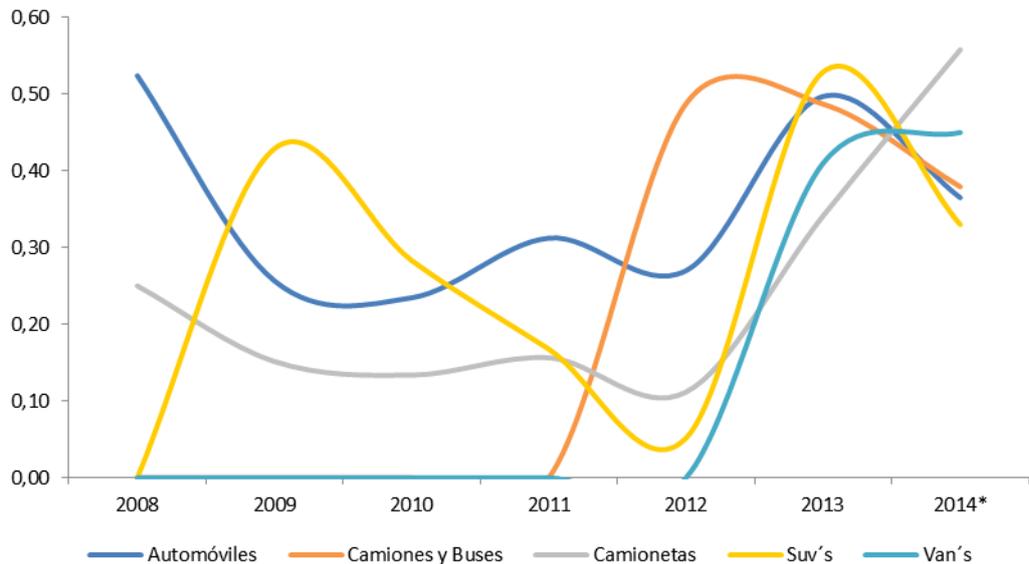
*Hasta junio de 2014

Fuente: Operadores Económicos

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

En el **Gráfico No. 23**, se observa la evolución del coeficiente de Gini en cada segmento. En este, se observa que en el segmento de automóviles, el coeficiente de Gini ha disminuido de 0,52 en 2008 a 0,37 en 2013; sin embargo esta disminución no ha sido suficiente, pues aún muestra inequidad, sin embargo ésta es moderada. En el segmento de camiones y buses, en 2008 y 2011, solo un operador económico se dedicaba al ensamblaje en este segmento, por lo que el índice muestra valor de 0, no obstante, en 2012 y 2013, su índice muestra un mercado inequitativo en cuanto a la distribución de los ingresos. En el caso de las camionetas, el índice de Gini comenzó en 2008 con un valor de 0,25, indicando un mercado moderadamente equitativo; desde 2009 a 2012, éste se redujo aún más, lo que implicó un mayor acercamiento a la equidad, pero para 2014, el índice subió a un valor de 0,56, por lo que se evidenció que la inequidad en ingresos subió para ese año. Por otro lado, en el segmento Suv's, se observan grandes variaciones en el índice de Gini; en 2008, su valor fue de 0, dado que solo se encontraba en el mercado un operador; desde 2009 a 2012, el segmento tuvo una notable reducción de su índice, llegando en 2012 a 0,05 lo cual correspondería a un acercamiento a la equidad de ingresos en el segmento pero para 2013, su índice llega a 0,53 puntos por lo que se puede catalogar como un mercado que en aquel año tendría a una moderada inequidad. Finalmente, el índice de Gini del segmento Suv's muestra un valor de 0 en todos los años hasta 2012, pero para 2013 y 2014, muestra un valor de 0,41 y 0,45, lo cual muestra inequidad en cuanto a la distribución de ingresos en este segmento.

Gráfico No. 23
Evolución Coeficiente de Gini por Segmento de Vehículo (2008-2014*)



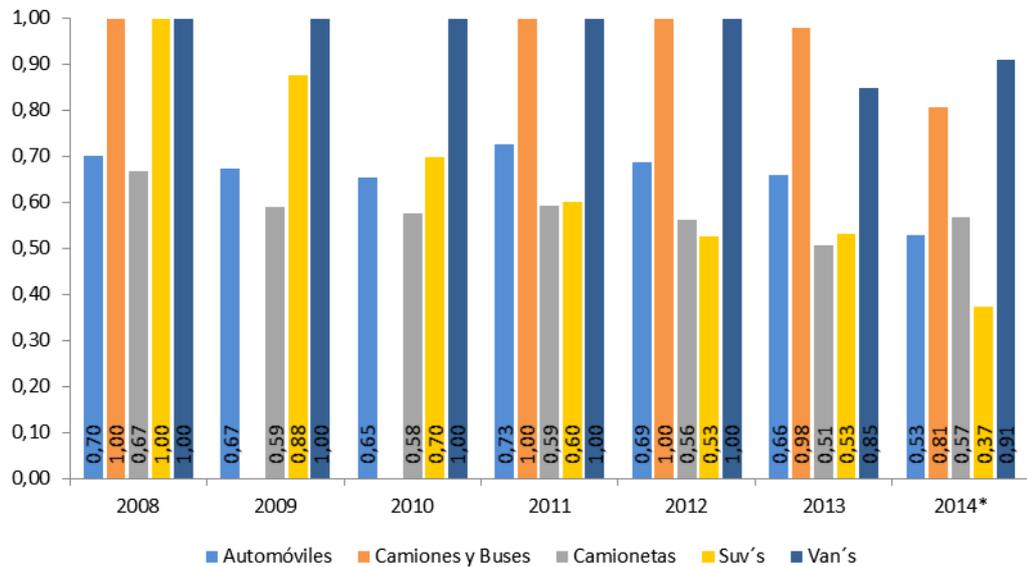
*Hasta junio de 2014

Fuente: Operadores Económicos

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

El último análisis referente a concentración es el índice RHT, el cual se muestra en el **Gráfico No. 24**. Para el caso del mercado de segmentos de automóviles, se puede catalogar como un mercado altamente concentrado pues sus valores van desde 0,70 en 2008, no obstante en 2014 fue de 0,53. El segmento de camiones y buses y el segmento de Van's, muestran un mercado altamente concentrado hasta 2012, llegando a valores de 1, pero para 2014, el segmento camiones y buses tuvo un valor de 0,81 y el de Van's de 0,91. Por otro lado, tanto el segmento de camionetas y el segmento de Suv's han tenido una disminución en los valores del índice RHT, sin embargo estos aun muestran que son mercados concentrados.

Gráfico No. 24
RHT por Segmento de Vehículo (2008-2014*)



*Hasta junio de 2014

Fuente: Operadores Económicos

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

8.1.2. Comercialización de Vehículos

Dentro de la comercialización se muestra en el **Cuadro No. 25** el número de operadores económicos que presentaron ingresos mayores a cero según los diferentes tipos de segmentos de vehículos. Además se puede ver que de los nueve operadores económicos a los cuales fue solicitada la información, no todos comercializan todos los segmentos de vehículos existentes dentro del Ecuador.

El segmento en donde se puede decir que existe un mayor nivel de competencia es el segmento de automóviles, debido a que durante el periodo de tiempo de la información solicitada, no existe menos de ocho operadores económicos dedicados a la comercialización. Otro de los segmentos en el que se mantiene un alto número de operadores fue el de Suv's, pues al igual que los automóviles, en este segmento de vehículos no existe menos de ocho operadores económicos dedicados a la actividad.

Un segmento que al pasar de los años ha ido creciendo y ha ido teniendo un mayor número de operadores económicos, asumiendo un mejor nivel de competencia es el segmento de las camionetas, pues en el 2008 existían solo cinco operadores económicos dentro del segmento mientras que hasta junio de 2014 fueron ocho operadores económicos. El segmento de camiones y buses ha tenido un decrecimiento en cuanto a los operadores económicos dentro del segmento, en el 2008 fueron cinco los que comercializaban mientras que para el 2014 se tiene que solo cuatro operadores económicos se dedican a la actividad.

Finalmente otro de los segmentos que ha disminuido el número de operadores económicos es el de las Van's, pues para el periodo analizado en el 2008 fueron seis los operadores económicos que comercializaban vehículos dentro de este segmento, para el 2011 el número creció a ocho, mientras que hasta junio de 2014 se registraron solo a cuatro operadores, asumiendo de este modo un incremento en la concentración del sector.

Cuadro No. 7

Número de Operadores por Segmento de Vehículo (2008-2014*)

Segmento / Año	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014*
Automóviles	8	8	9	9	8	9	9
Camiones y Buses	5	5	4	4	5	4	4
Camionetas	5	5	7	7	7	8	8
Suv's	8	8	8	9	9	9	9
Van's	6	7	7	8	6	4	4

*Hasta junio de 2014

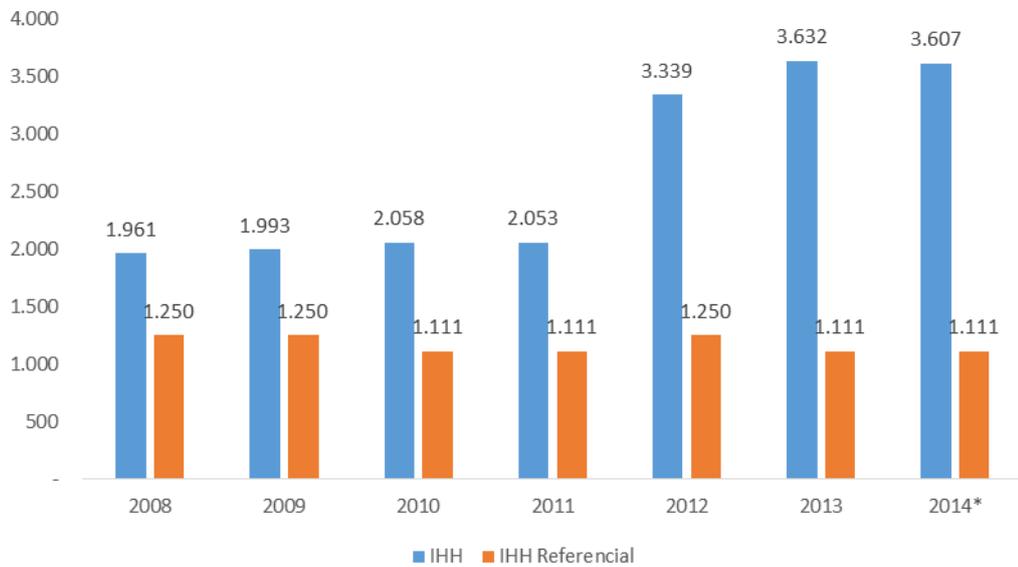
Fuente: Operadores Económicos

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

En el **Gráfico No. 86** se presenta el IHH correspondiente al segmento de automóviles, donde se puede ver que durante todo el periodo de análisis, el mercado se encuentra concentrado; esto se debe a que el IHH es superior al IHH referencial durante todo el periodo de análisis. Al compararlo con los rangos establecidos por la Comisión Federal de Comercio de los Estados Unidos, desde el año 2008 hasta el 2011, el mercado de este segmento de vehículos se encuentra moderadamente concentrado, siendo el IHH en el 2008 de 1.961 puntos y creciendo a 2.053 puntos hasta el 2011. A partir del 2012 el mercado se encontró altamente concentrado, pues el IHH supera los 2.500 puntos. En 2013, el IHH fue de 3.632 puntos y en 2014 fue de 3.607 puntos.

Gráfico No. 26

IHH por Segmento de Automóviles (2008-2014*)



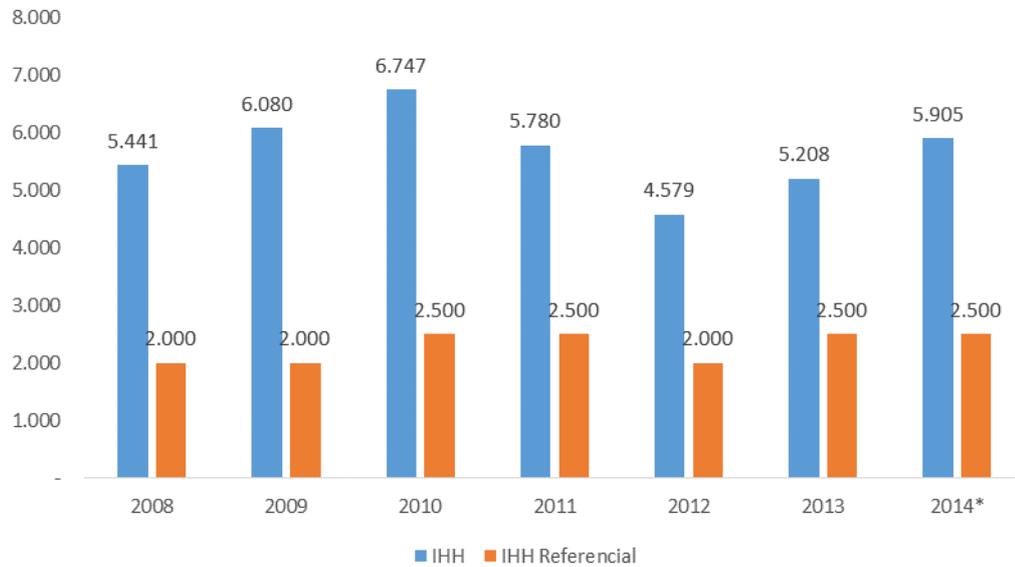
*Hasta junio de 2014

Fuente: Operadores Económicos

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

Analizando el segmento de vehículos de camiones y buses, se puede ver en el **Gráfico No. 27** cómo ha evolucionado el IHH correspondiente a este mercado. Durante todo el periodo analizado el IHH fue superior al IHH referencial y además supera los 2.500 puntos por lo que se lo puede catalogar como un mercado altamente concentrado. En el 2008 el IHH fue de 4.313 puntos teniendo grandes variaciones hasta llegar a 5.1905 puntos hasta junio de 2014.

Gráfico No. 27
IHH por Segmento de Camiones y Buses (2008-2014*)



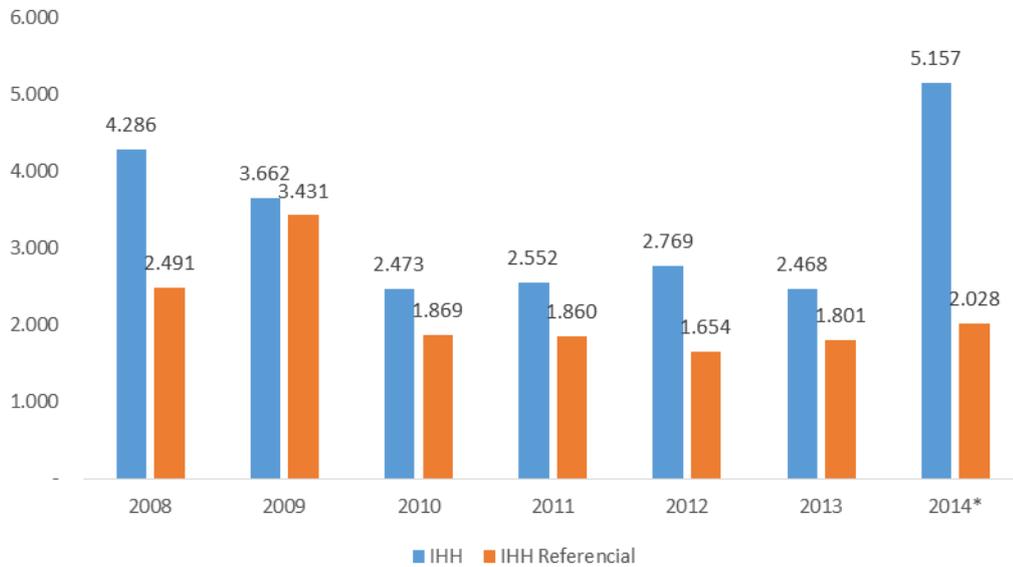
*Hasta junio de 2014

Fuente: Operadores Económicos

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

Dentro del segmento de las camionetas, se tiene en el **Gráfico No. 28** que al igual que en los camiones y buses, este mercado se lo cataloga como un mercado altamente concentrado. Durante todo el periodo analizado con el IHH es superior al IHH referencial y solo en el año 2010 el IHH fue de 2.473 puntos por lo que el mercado se encontró moderadamente concentrado. Para el resto de años el mercado de este segmento de vehículos se encontró altamente concentrado, pues el IHH superó el rango de 2.500 puntos. Para el 2014 el IHH fue de 5.157 puntos.

Gráfico No. 28
IHH por Segmento de Camionetas (2008-2014*)



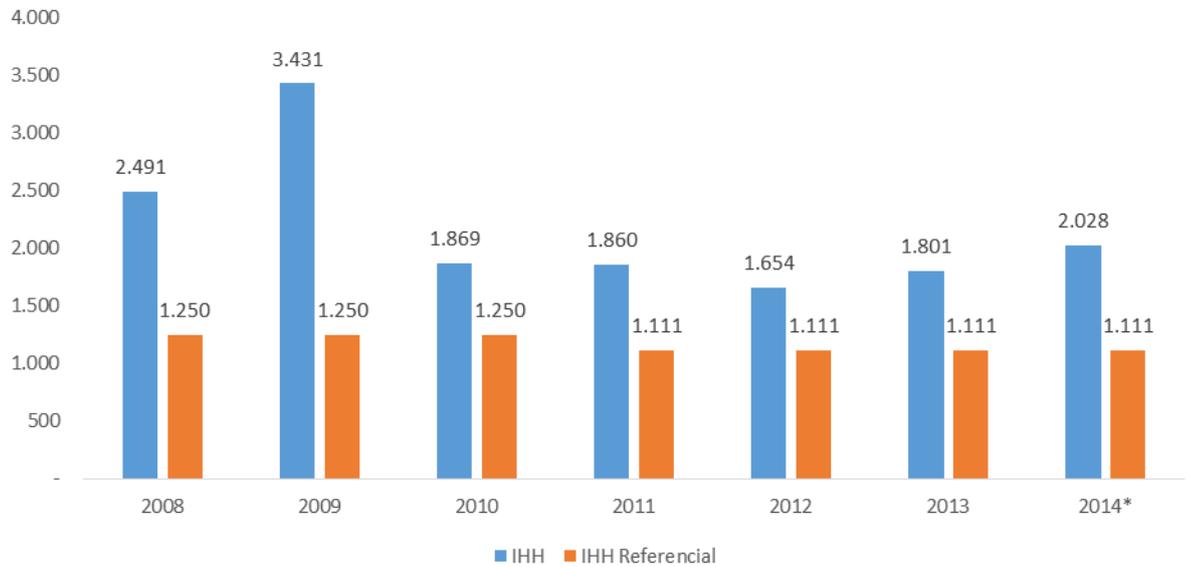
*Hasta junio de 2014

Fuente: Operadores Económicos

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

En el **Gráfico No. 29** se muestra el IHH correspondiente al segmento de Suv's, donde se puede ver que durante todo el periodo de análisis, el mercado se encuentra concentrado; esto se debe a que el IHH es superior al IHH referencial. Al compararlo con los rangos establecidos por la Comisión Federal de Comercio de los Estados Unidos, para el año 2009 el IHH fue de 3.431 puntos catalogándole así como un mercado altamente concentrado. A partir del 2010 el IHH fue en promedio 1.800 puntos anual por lo que para ese periodo de tiempo el mercado fue moderadamente concentrado. Para el 2014 el IHH fue de 2.028 puntos.

Gráfico No. 29
IHH por Segmento de Suv's (2008-2014*)



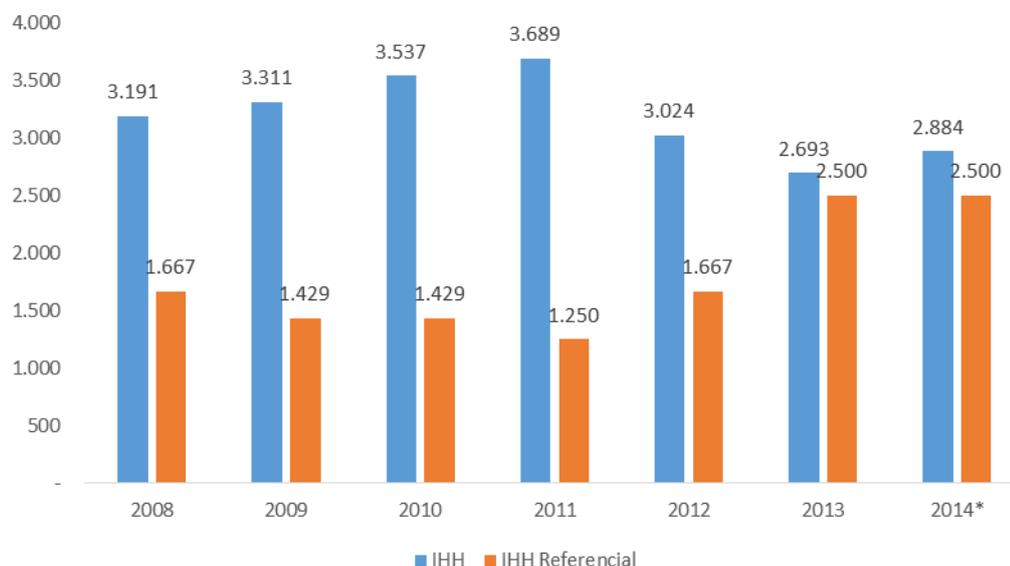
*Hasta junio de 2014

Fuente: Operadores Económicos

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

Finalmente se muestra el mercado correspondiente al segmento de Van's en el **Gráfico No. 40**. En este tipo de vehículo el mercado se encontró altamente concentrado, durante todo el periodo el IHH es superior al IHH referencial y además superó los 2.500 puntos que establece la Comisión Federal de Comercio de los Estados Unidos para catalogarlo como altamente concentrado. El IHH en el 2008 fue de 3.191 y disminuyendo a 2.884 puntos hasta junio del 2014.

Gráfico No. 40
IHH por Segmento de Van's (2008-2014*)



*Hasta junio de 2014

Fuente: Operadores Económicos

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia

- Tanto la resolución 30 del COMEX⁴¹, como la Resolución 65 de la misma institución⁴², disponen que el MIPRO mediante acuerdo ministerial determinará el porcentaje de incorporación de producto ecuatoriano incorporado, con el cual se establecerá el porcentaje de arancel a pagar por el CKD de vehículo importado, siendo menor el arancel a pagar a medida que el producto ecuatoriano incorporado va incrementando. No obstante, existe un vacío legal en este sentido, debido a que no se conoce la metodología de cálculo de lo expuesto anteriormente, por lo que es difícil entender la diferencia de porcentaje de arancel por importación a pagar entre los distintos operadores económicos del mercado de ensamblaje automotriz.
- La Superintendencia de Control del Poder de Mercado, a través de la Intendencia de Abogacía de la Competencia, solicitó un informe técnico en respaldo de la Resolución 65 del COMEX al Ministerio de Comercio Exterior y al Ministerio de Industrias y Productividad, en el que conste el detalle y explicación de la metodología de cálculo del cupo anual que se asigna a los operadores económicos para la importación de CKD's en vehículos. El Ministerio de Comercio Exterior, envió documentación a la Intendencia de Abogacía de la Competencia donde describe la fórmula de cálculo de producto

⁴¹ Resolución 30 de COMEX Publicada en Registro Oficial 567 de 31 de octubre de 2011.

⁴² Resolución 65 de COMEX. Registro Oficial Suplemento 730 de 22 de junio de 2012.

ecuatoriano incorporado, en el que ciertos elementos utilizados en dicha operación no constan, por lo que existe un vacío para calcular el producto ecuatoriano incorporado.

VERSIÓN PÚBLICA