

Versión Pública

Tema: “Estudio de Mercado de los vehículos”

Fecha de elaboración: 15 febrero 2014

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 de los vehículos, desarrollada por la Dirección Nacional de Estudios de Mercado, de la Intendencia de Abogacía de la Competencia

Contenido

1. Antecedentes	4
2. Marco Normativo	4
2.1. Resolución No. 65	4
2.2. Resolución No. 66	5
2.3. Resolución No. 106	6
2.4. Análisis Legal de las Resoluciones No. 65, 66 y 106	7
3. Análisis Económico Preliminar	7

1. Antecedentes

Este documento abarca un análisis de la normativa vigente aplicable al sector automotriz, donde se trata específicamente el estudio de las Resoluciones No. 65, 66 y 106 del COMEX. Luego de ello, con el objetivo de conocer la situación y evolución de este sector se presenta un análisis económico del mismo. Posteriormente se muestran las posibles distorsiones que la normativa está generando al sector automotriz.

2. Marco Normativo

2.1. Resolución No. 65

La Resolución N0. 65 Del Comité de Comercio Exterior, adoptada en sesión de 11 de junio de 2012, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 730 de 22 de estableció una restricción cuantitativa, anual, de importación para CKDs de vehículos, siendo ésta una restricción cuantitativa fijada por unidades y por valor, volviéndose indispensable, para realizar la importación de los mismo, el respetar los dos parámetros establecidos.

La medida señalada será aplicable hasta el 31 de diciembre de 2014, sin embargo, el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador deberá renovar automáticamente las cuotas establecidas en el anexo de la misma Resolución No. 65. Resulta importante señalar que el mecanismo para determinar la cuota de los operadores económicos que se encontraban en el mercado, difiere del mecanismo de asignación de cuotas de los potenciales competidores¹.

A su vez, esta misma norma establece que, a pesar de que su promulgación fue a mediados de 2012, las cuotas establecidas en ésta serán aplicadas inclusive para el año 2012; señalando claramente que la SENAE deberá descontar de manera inmediata la cuota asignada para la importación (cantidades y montos), a partir del 01 de enero de 2012 hasta la fecha de publicación de esta resolución.

Otra arista considerada dentro de esta norma es la regla general para la política de CKD de vehículos. Para la determinación de esta política se establece de estos CKD pagarán el 100% de arancel consolidado correspondiente al bien final, el cual podrá disminuir dependiendo del porcentaje de producto ecuatoriano incorporado –PEI- al bien

¹ Se colige la existencia de una diferenciación, basados en que el artículo 6 de la Resolución No. 65 establece: “Artículo 6.- Las empresas que requieran desarrollar en el país la distribución de nuevas marcas comerciales, que requieran la importancia de CKD de vehículo, podrán presentar sus planes de inversión al Comité Ejecutivo del COMEX para su análisis y resolución. Dentro de este análisis se considerará la capacidad económica del peticionario, el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y su no vinculación con empresas que actualmente se dedican al ensamblaje de vehículos”. Estableciendo sí un mecanismo particular en caso de que se busque el ingreso de una nueva marca, que implica costos distintos a aquellos en los que tienen que incurrir aquellos operadores económicos que distribuyen marcas que ya se encuentran en el mercado.

ensamblado, de forma inversamente proporcional²; aunque se establece que, independientemente de este porcentaje incluido, siempre se deberá pagar un arancel mínimo.

Para determinar de una manera adecuada el porcentaje de producto ecuatoriano incorporado, se otorgó un plazo de 15 días para que el COMEX apruebe la metodología previamente elaborada por el Ministerio de Industrias y Productividad. Una de las características que debía tener dicha metodología incluye el mecanismo de monitoreo que implique el aumento de la tarifa arancelaria. Hasta la aprobación de esta metodología, se estableció que los operadores económicos deberán pagar el arancel mínimo aplicado, de acuerdo al anexo No. 1 de esta Resolución, la cual establece que el arancel mínimo a ser pagado será de 4,38% o 5%, dependiendo de la subpartida en la que encuentre el bien a ser importado.

2.2. Resolución No. 66

La Resolución No. 66 del Comité de Comercio Exterior, adoptada en sesión de 11 de junio de 2012, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 725 de 15 de junio de 2012, estableció una restricción cuantitativa, anual, de importación para vehículos, siendo ésta una restricción cuantitativa fijada por unidades y por valor, tomándose necesario, para realizar la importación, el respetar los dos parámetros establecidos.

Esta medida será aplicable hasta el 31 de diciembre de 2014 y será obligación del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador renovar automáticamente las cuotas establecidas en el anexo de la misma Resolución No. 66.

La mencionada restricción cuantitativa excluye a las importaciones de vehículos que ingresan bajo en régimen de admisión temporal con reexportación en el mismo estado. Para la realización del control y monitoreo de las cuotas de importación, tanto la Secretaría Técnica del COMEX y el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador tomarán como base de cálculo la fecha de presentación de la Declaratoria Aduanera y no la fecha de pago de los tributos al comercio exterior.

El mecanismo utilizado para determinar la cuota de los operadores económicos que se encontraban en el mercado, difiere del mecanismo de asignación de cuotas de los potenciales competidores³.

² A mayor producto ecuatoriano importado, el arancel consolidado será menor.

³ Se colige la existencia de una diferenciación, basados en que el artículo 7 de la Resolución 66 establece: “Artículo 7.- Las empresas que requieran desarrollar en el país la distribución de nuevas marcas comerciales de vehículos podrán presentar sus planes de inversión al Comité Ejecutivo del COMEX para su análisis y resolución. Dentro de este análisis se considerará la capacidad económica del peticionario, el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y su no vinculación con empresas que actualmente se dedican a la comercialización de vehículos.”. Estableciendo así un mecanismo particular en caso de que se busque el ingreso de una nueva marca, que implica costos distintos a

A su vez, esta misma norma establece que las cuotas fijadas serán aplicadas inclusive para el año 2012, señalando claramente que la SENA E deberá descontar de manera inmediata la cuota asignada para la importación (cantidades y montos), a partir del 01 de enero de 2012. Hasta la fecha de publicación de esta resolución.

2.3. Resolución No. 106

La resolución No. 106 del Comité de Comercio Exterior, adoptada en sesión de 10 de septiembre de 2013, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 95 de 04 de octubre de 2013, fue el instrumento mediante el cual se aprobó una Nota Complementaria Nacional, donde se definía al CDK de chasis equipado con su motor, de acuerdo al artículo 1 de dicha resolución:

“(...) se entiende por CDK de chasis equipado con su motor al conjunto formado por piezas y componentes importados por las industrias ensambladoras de chasis equipado con su motor debidamente autorizados, que importen desarmados, de uno o más orígenes, siempre que formen parte de un mismo conjunto CDK 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 estribas, de batería, de depósito de carburante, y embargue, frenos, suspensión y ejes delanteros y traseros.
5. Sistema eléctrico.
6. Sistema de escape de emisiones.

A su vez, el artículo 2 de esta norma establece una restricción cuantitativa a la importación de CKD de chasis equipado con su motor, clasificados en las subpartidas 8706.00.10.80, correspondiente a chasis motorizados en CKD para transporte de personas, y 8706.00.21.80, correspondiente a chasis motorizado en CKD para transporte de mercancía de hasta 5 toneladas, para el año 2013.

El artículo 3 de esta resolución determina que la tarifa arancelaria propuesta *Ad valorem*, será de 25% para los códigos arancelarios 8706.00.10.80, 8706.00.21.80, 8707.10.00.00 y 8707.90.90.00.

aquellos en los que tienen que incurrir aquellos operadores económicos que distribuyen marcas que ya se encuentran en el mercado.

2.4. Análisis Legal de las Resoluciones No. 65, 66 y 106

Más allá de los detalles particulares de cada resolución, es importante señalar que las tres tienen como objetivo el establecer cuotas de importación. Siendo cada una de ellas aplicable a un distinto bien a ser importado, es así que:

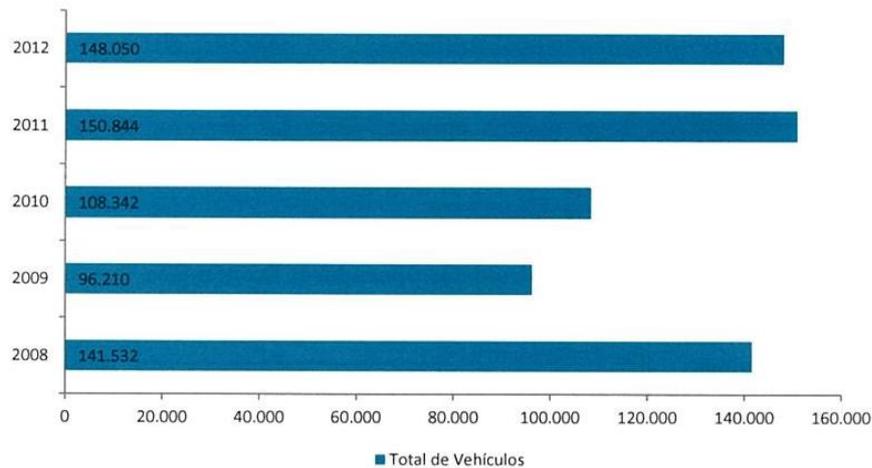
- La Resolución No. 65 es aplicable a la importación de CKD's de vehículos; estableciendo la cuota, en precio y cantidad, a los operadores económicos autorizados para realizar la importación y ensamblaje de vehículos.
- La Resolución No. 66 establece la existencia de la restricción a la importación de vehículos, la cual será aplicable a todos los operadores económicos que se dediquen a esta actividad.

Por tanto, aunque las tres resoluciones persiguen el mismo fin, cada una se encuentra orientada a restringir un bien importado distinto, que aunque en todos los casos resultan en un vehículo completo y comercializado en el Ecuador, éstos poseen una naturaleza y un grado de producto ecuatoriano incorporado distinto. Dicho grado de producto nacional incorporado, es necesario para determinar el arancel a ser pagado, considerando la política aplicable para el fomento de la producción nacional.

3. Análisis Económico Preliminar

El sector automotriz en el Ecuador cuenta con un alto número de unidades al sumar el ensamblaje nacional más los vehículos importados de las diferentes marcas y tipos. Se puede observar en el Gráfico No.1 que la industria a partir del años 2009 tiene un crecimiento importante (del total ensamblado e importado) llegado a colocar un total de 96.210 unidades e incrementando su cantidad a 108.342 unidades en el años 2010 y para el año 2011 a 150.844 unidades, siendo esto un incremento del 39,23%. Este crecimiento fue una preocupación para el gobierno, el cual motivo a la implementación de una restricción a la importación, tanto de CKD para el ensamblaje de vehículos como para los vehículos completamente armados. Con base a los motivos antes mencionados, en el año 2012 se puede evidenciar una disminución mínima en el total de vehículos en el Ecuador.

Gráfico No. 1
Industria Automotriz 2008-2012

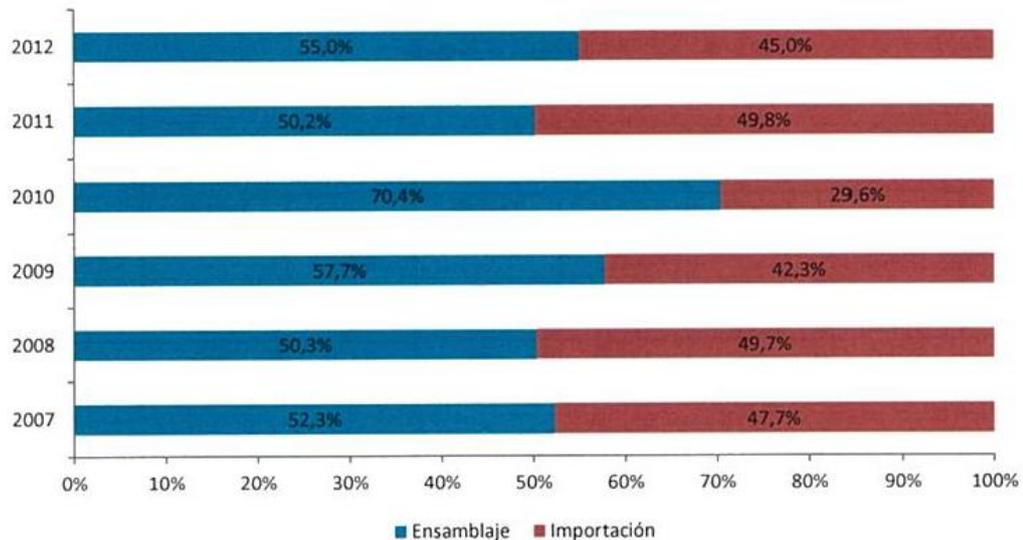


Fuente: Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador.
Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

La industria automotriz posee básicamente dos tipos de vehículos, los que son ensamblados localmente y los importados por los diferentes representantes de las marcas internacionales en el Ecuador. Con el objetivo de analizar el porcentaje de participación de lo ensamblado y lo importado en el número total de vehículos, se presenta el Grafico No.2.

Se puede apreciar que el porcentaje de vehículos ensamblados en el Ecuador es mayor a los importados para todo el periodo analizado (2008-2012), ya que mantiene una participación promedio de alrededor el 50%, con excepción de los años 2009 y 2010. En estos años, las importaciones se vieron afectadas y el porcentaje de ensamblaje local fue de 57,7% y 70,4%, respectivamente. Para el año 2011, el porcentaje de ensamblado fue de 50,2%, el cual presenta un crecimiento al 55% para el 2012.

Gráfico No. 2
Participación en el Mercado 2008-2012



Fuente: Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador.

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

El ensamblaje local cuenta con tres grandes plantas que son: i) OMNIBUS BB Transportes S.A. con la representación de la marca CHEVROLET, ii) AYMESA S.A. con las marcas KIA y HYUNDAI y iii) Manufacturas Armaduras y Repuestos Ecuatorianos S.A. (MARESA) con la marca MAZDA. Es importante mencionar que, el análisis que se presenta a continuación, se lo realiza con base a las unidades de vehículos ensamblados en el país.

Según el Cuadro No. 2, se puede apreciar el número de unidades ensambladas por los operadores económicos antes mencionados en el periodo 2008-2012. En ese sentido el crecimiento medio anual de OMNIBUS BB en ese periodo fue del 0,39%. Esta tasa de variación se debe a que este operador económico presenta una caída del -24,72% en el año 2009, a pesar de que se recupera en el año 2010 creciendo un 28,51%. Es por eso que en el año 2012, OMNIBUS BB presenta un total de 52,959 unidades ensambladas en el Ecuador.

AYMESA, por su parte, muestra una evolución positiva durante todo el periodo, ya que cuenta con una tasa de variación media anual del 35,34%. El crecimiento de esta ensambladora es considerable, ya que pasa de producir 6.432 unidades en el año 2008 a 18.613 unidades en el año 2012. Finalmente, MARESA tiene un comportamiento similar al de ONIBUS BB, puesto que cuenta con una caída de -22,24% en el año 2009, mostrando una recuperación en el año 2010 con una tasa del 31,60%. Como resultado global del periodo, MARESA tiene una tasa de crecimiento medio anual del 5,15%, muy aproximado a la tasa que presenta el total de unidades ensambladas (5,52%) por los tres operadores económicos.

Cuadro No. 2
Unidades Ensambladas por Operador 2008-2012

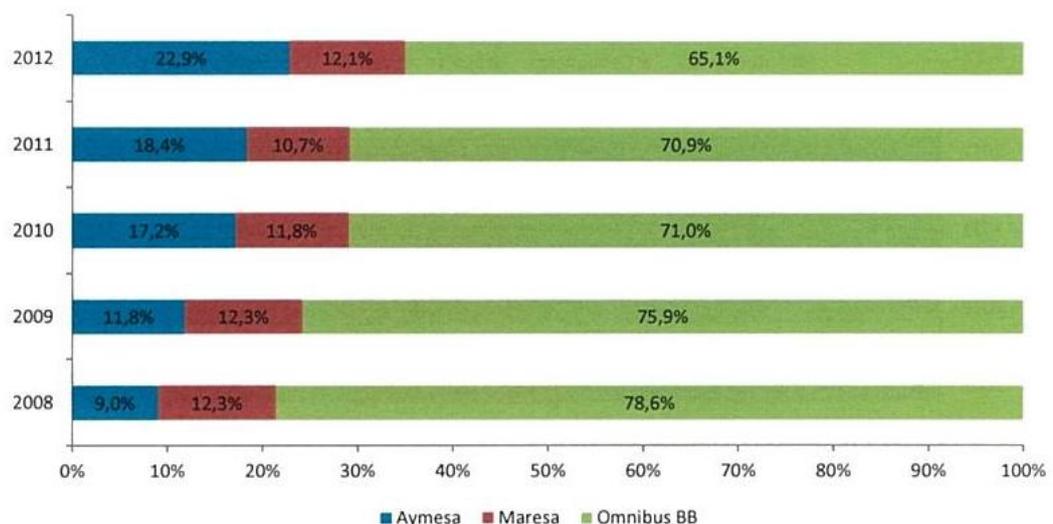
Años	OMNIBUS BB		AYMESA		MARESA		Total	
	Unidades	Tasa de Variación (%)	Unidades	Tasa de Variación (%)	Unidades	Tasa de Variación (%)	Unidades	Tasa de Variación (%)
2008	55.988	-	6.432	-	8.790	-	71.210	-
2009	42.149	↓ -24,72	6.577	↑ 2,25	6.835	↓ -22,24	55.561	↓ -21,98
2010	54.165	↑ 28,51	13.092	↑ 99,06	8.995	↑ 31,60	76.252	↑ 37,24
2011	53.705	↓ -0,85	13.909	↑ 6,24	8.129	↓ -9,63	75.743	↓ -0,67
2012	52.959	↓ -1,39	18.613	↑ 33,82	9.826	↑ 20,88	81.398	↑ 7,47
Tasa de variación medio anual (%)	0,39		35,34		5,15		5,52	

Fuente: Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador.
Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

Con estos antecedentes, se puede observar en el Gráfico No. 3, que el operador más grande en el sector de ensamblaje de vehículos es OMNIBUSS BB Transportes S.A. teniendo una participación mayor al 70% desde el 2008 hasta el 2011 y un porcentaje menos (65,1) en el años 2012.

Por su parte, AYMESA S.A. ha tenido un crecimiento importante dentro de la participación de unidades de vehículos ensamblados en el Ecuador, ya que pasa de tener el 9% de participación en el año 2008 a alcanzar el 22,9% en el año 2012. Finalmente MAREA no ha tenido grandes cambios durante el periodo analizado, manteniendo su participación en promedio del 11,8% en el periodo analizado. Cabe indicar, que no se toma en cuenta a CIAUTO, ya que ingresa al mercado a partir del mes de febrero de 2013.

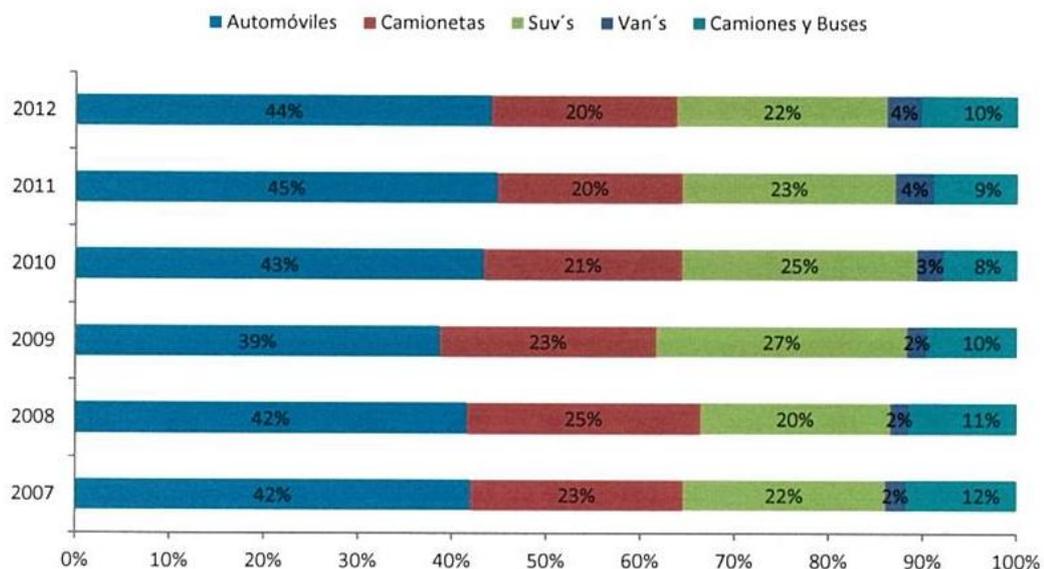
Gráfico No. 3
Participación en el Ensamblaje Local 2008-2012



Fuente: Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador.
Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

En Gráfico No. 4, se puede observar la participación del total de vehículos por tipo de automotor. Cabe indicar que, existe una clasificación de 5 tipos de automotor que son: i) Automóviles, ii) Camionetas, iii) SUV's, iv) VAN's y v) Camiones y Buses. En ese sentido, los automóviles representan una participación promedio en el periodo 2008-2012 de 42,5, seguido de los SUV's con una participación de 23,4% y las camionetas con un 21,6%. Los otros dos tipos cuentan con participación promedio no mayor al 12%. Cabe indicar, que las camionetas son el tipo de automotor que disminuye su participación en ese mismo periodo, ya que pasa de tener un 24,8% a un 19,7% en el año 2012.

Gráfico No. 4
Participación en comercialización por tipo de automotor.

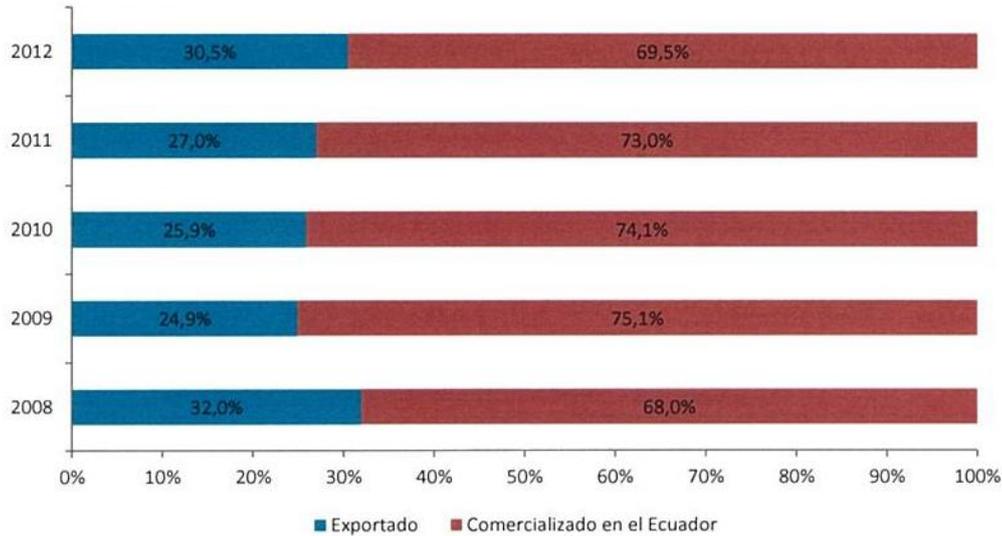


Fuente: Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador.

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

A través del Gráfico No. 5 se puede apreciar el tipo de comercialización de los vehículos que son ensamblados en el Ecuador, siendo estos exportados o comercializados localmente. Para el año 2008, las exportaciones alcanzaron un total del 32% de los vehículos ensamblados, reflejando que las ventas al extranjero de todas las ensambladoras representa un total de 22.774 unidades. Para el año 2009 la participación de los vehículos exportados en el total de ensamblados disminuyó, alcanzando solo el 24,9% con un total de 13.844 unidades. Para los años 2010 y 2011 no hubo grandes variaciones porque la participación fue de 25,9% y 27%, respectivamente; exportando para el 2010 un total de 19.736 unidades y para el 2011 un total de 20.450 unidades. Para el año 2012, la participación de las unidades exportadas aumentó hasta el 30,5%, el cual representa 24.815 unidades vendidas en el extranjero.

Gráfico No. 5
Participación Vehículos Ensamblados según su Comercialización 2008-2012

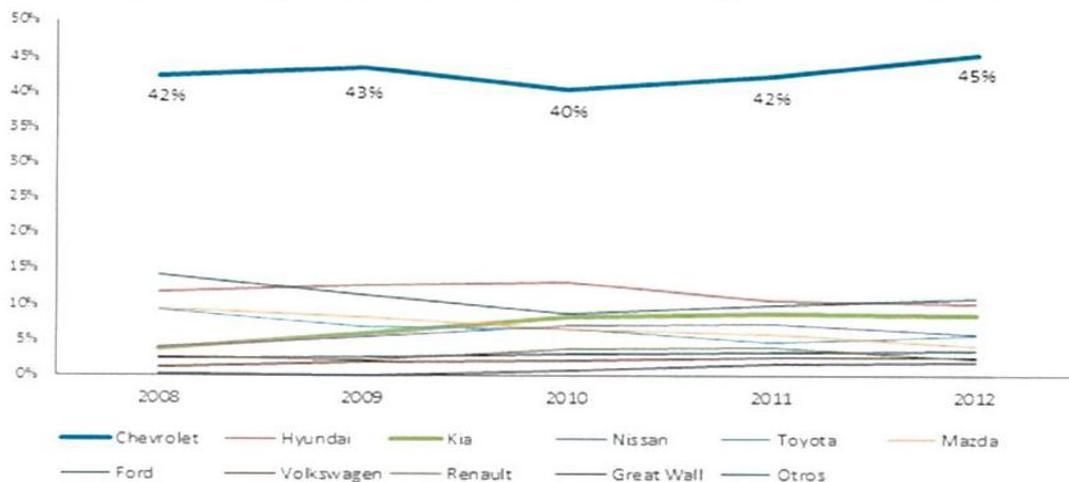


Fuente: Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador.

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

En el mercado ecuatoriano, se encuentran presentes aproximadamente 68 marcas de vehículos. Sin embargo, en el Gráfico No. 6, se muestran las 10 principales marcas en cuanto a las unidades de vehículos comercializados. La principal marca es CHEVROLET quien acapara el 45% del mercado automotriz. La marca CHEVROLET ha logrado crecer en 5 puntos porcentuales en la participación de la industria a partir del 2010, lo cual implica un aumento de 5.760 unidades para el 2011. Cabe indicar, que aunque crece porcentualmente, para el año 2012, esta marca disminuyó en 4.242 unidades en comparativo 2011. Dicha disminución se debe a la restricción de cupos de importación, tanto en CKD para ensamblaje de vehículos como para los vehículos completamente armados.

Gráfico No. 6
Evolución Participación en el Mercado de las Principales Marcas 2008-2012



Fuente: Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador.

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

Dentro del Cuadro No 3, se puede apreciar la participación individual de cada una de las marcas principales de vehículos dentro del Ecuador. Como se puede ver, CHEVROLET, HYUNDAI y KIA son los tres operadores económicos con mayor porcentaje de participación en la industria, siendo CHEVROLET quien predomina en el sector. Al año 2012, las diez principales marcas representan cerca del 90% del total de ventas de vehículos en el Ecuador. Así mismo, las 9 marcas (dejando de lado a CHEVROLET) abarcan en conjunto el 44% del total de ventas en ese año. Como se puede observar, marcas como HYUNDAI, TOYOTA, MAZDA y RENAULT han disminuido su participación, mientras que las demás marcas no han tenido un crecimiento relevante.

La marca HYUNDAI en el año 2008 contaba con una participación en la industria automotriz del 12%, mientras que en el año 2009 y 2010 se mantuvo en 13%. Sin embargo, en el año 2011, año posterior a la aplicación de restricciones de importaciones de vehículos, su participación se redujo al 11%. Finalmente, en el año 2012 llegó a tener el 10% de participación en el mercado.

En cambio, la marca NISSAN pasó de una participación del 7% en 2010 a contar con el 6% en el 2012. Por su parte, KIA, no cuenta con una variación significativa en la participación de mercado en el periodo 2010-2012, ya que se mantiene en un promedio del 8%. MAZDA y RENAULT redujeron su participación en dos puntos porcentuales desde el 2010 al 2012.

TOYOTA, también sufrió una reducción de su participación, ya que en el año 2010 tenía una participación del 7% y cayó al 5% y 6% para los años 2011 y 2012, respectivamente. La marca FORD mantuvo su participación de 35 en los años 2010 y 2011, y en 2012, creció en un punto porcentual. De igual manera sucedió con la nueva marca china GREAT WALL, manteniendo una participación del 1% en 2010 y 2011 y aumentando su participación en 2012 a 2%. Por último la marca VOLKSWAGEN mantuvo su participación del 2% en la industria automotriz ecuatoriana.

Cuadro No. 3
Evolución Participación en el Mercado de las Principales Marcas
2008-2012

Operadores Económicos	2008	2009	2010	2011	2012
Chevrolet	42,17%	43,32%	40,42%	42,31%	45,24%
Hyundai	11,68%	12,74%	13,04%	10,64%	10,12%
Kia	3,68%	5,86%	8,25%	8,55%	8,35%
Nissan	4,03%	5,31%	7,12%	7,21%	5,81%
Toyota	9,19%	6,87%	6,60%	4,68%	5,63%
Mazda	9,26%	8,29%	6,50%	5,73%	4,22%
Ford	2,18%	2,42%	3,09%	3,13%	3,50%
Volkswagen	1,16%	1,87%	1,97%	2,57%	2,44%
Renault	2,42%	1,94%	3,79%	3,89%	2,21%
Great Wall	0,03%	0,02%	0,51%	1,48%	1,72%
Otros	14,19%	11,36%	8,71%	9,82%	10,75%

Fuente: Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador.

Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

Para corroborar la evolución de las participaciones de las principales marcas del sector automotriz, se realiza el análisis de la evolución de las tasas de variación anual del número de unidades comercializadas en el Ecuador en el periodo 2009-2012 (Cuadro No.4)

La marca CHEVROLET ha tenido distintas variaciones, ya que para el año 2009 su tasa fue negativa decreciendo en -15,4%, mientras que para los años 2010 y 2011 logra su recuperación teniendo variaciones positivas de 33% y 10,8 respectivamente. Para el año 2012, esta marca tuvo un decrecimiento del -7,2%. De manera global, esta marca presenta una tasa de variación media anual del nivel de ventas del 5,30%.

La marca HYUNDAI, al ser la segunda en el mercado, obtuvo una tasa de crecimiento solo en el año 2010 de 45,9%, ya que para el resto de años, la marca ha tenido variaciones negativas, siendo la tasa del año 2012 la de mayor decrecimiento (-17,4%). KIA ha logrado un posicionamiento importante de la marca en el mercado ecuatoriano a partir del año 2010, donde logró tener una tasa positiva del 100,8% de sus ventas. Sin embargo, en el año 2012 presenta una tasa de variación del -15,2%.

Por otro lado la marca NISSAN tuvo tasas de crecimiento positivas para los años 2009, 2010 y 2011, las cuales alcanzaron valores de 8,5%, 90,8% y 7,2% respectivamente. En cambio, para el año 2012 tuvieron un decrecimiento del 30%. TOYOTA es una de las dos marcas que poseen una tasa de crecimiento para el 2012 a pesar de la existencia de la normativa que restringe el cupo de importación de vehículo en el Ecuador, misma que asciende al 4,5% para ese año. La otra marca que para el año 2012 tuvo un crecimiento positivo fue GREAT WALL con una tasa positiva de 0,9%.

Marcas como RENAULT, MAZDA Y VOLKSWAGEN son las que mayores tasas de variación anual negativa presentan para el año 2012 (en ese orden), lo que puede ratificar que son las más afectadas de la medida implementada sobre los cupos a la importación de vehículos. Las tasa de variación de estas marcas en ese año fueron: Para RENAULT fue de -50,7%, seguido de MAZDA con el -36,1% y finalmente, la marca VOLKSWAGEN con el -17,3%.

Cuadro No. 4
Tasa de Crecimiento Anual de las Ventas por las principales Marcas 2009-2012

Marca/Año	2009	2010	2011	2012	Tasa de variación medio anual (%)
Chevrolet	-15,40%	33,00%	10,80%	-7,20%	5,30%
Hyundai	-10,30%	45,90%	-13,70%	-17,40%	1,13%
Kia	30,90%	100,80%	9,70%	-15,20%	31,55%
Nissan	8,50%	90,80%	7,20%	-30,00%	19,13%
Toyota	-38,50%	36,90%	-25,00%	4,50%	-5,53%
Mazda	-26,30%	11,70%	-6,70%	-36,10%	-14,35%
Ford	-8,40%	81,70%	7,50%	-3,00%	19,45%
Volkswagen	32,70%	49,70%	37,90%	-17,30%	25,75%
Renault	-33,80%	177,70%	8,70%	-50,70%	25,48%
Great Wall	-47,20%	3473,70%	205,00%	0,90%	908,10%
Otros	-34,10%	9,30%	19,40%	-5,00%	-2,60%
Total	-17,70%	42,50%	5,80%	-13,20%	4,35%

Fuente: Asociación de Empresas Automotriz del Ecuador.
Elaboración: Intendencia de Abogacía de la Competencia.

Para concluir se puede ver que existen marcas que tiene un crecimiento en cuanto al número de vehículos comercializados, pero que a pesar de eso, debido a la existencia de la normativa de restricciones de cupos, su participación en el total del mercado ha disminuido. Así también, todas las principales marcas (con excepción de TOYOTA y GREAT WALL) han reducido su nivel de ventas en el año 2012, dando como un resultado a priori sobre el impacto de la normativa analizada en este documento.