

**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE INGENIERÍA EN COMERCIO Y FINANZAS
INTERNACIONALES**

TEMA:

**IMPLICACIONES DE LA REGULACIÓN QUE AFECTA AL
MERCADO DE VEHÍCULOS EN EL ECUADOR (PERÍODO
2010-2017)**

AUTOR:

PATIÑO ZAMBRANO, MANUEL LEONARDO

**Componente práctico del examen complejo previo a la obtención
del título de INGENIERO EN COMERCIO Y FINANZAS
INTERNACIONALES BILINGÜE**

TUTOR:

Farfán Vera, Rolando Xavier

Guayaquil, 31 de agosto del 2018



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
**FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES CARRERA DE
INGENIERÍA EN COMERCIO Y FINANZAS INTERNACIONALES**

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente **componente práctico del examen complejo**, fue realizado en su totalidad por **Patiño Zambrano Manuel Leonardo**, como requerimiento para la obtención del título de **Ingeniero en Comercio y Finanzas Internacionales Bilingüe**.

REVISOR (A)

f. _____
Ing. Rolando Farfán

DIRECTOR DE LA CARRERA

f. _____
Ing. Teresa Knezevich Pilay, MGS

Guayaquil, a los 31 días del mes de agosto del año 2018



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE INGENIERÍA EN COMERCIO Y FINANZAS
INTERNACIONALES

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Yo, **Patiño Zambrano Manuel Leonardo**

DECLARO QUE:

El componente práctico del examen complejo, **Implicaciones de la regulación que afecta al mercado de vehículos en el Ecuador (Período 2010-2017)** previo a la obtención del título de **Ingeniero en Comercio y Finanzas Internacionales Bilingüe**, ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias o bibliografías. Consecuentemente este trabajo es de mi total autoría.

En virtud de esta declaración, me responsabilizo del contenido, veracidad y alcance del Trabajo de Titulación referido.

Guayaquil, a los 31 días del mes de agosto del año 2018

EL AUTOR (A)

f. _____
Patiño Zambrano, Manuel Leonardo



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE INGENIERÍA EN COMERCIO Y FINANZAS
INTERNACIONALES

AUTORIZACIÓN

Yo, **Patiño Zambrano Manuel Leonardo**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución el **componente práctico del examen complejo Implicaciones de la regulación que afecta al mercado de vehículos en el Ecuador (Período 2010-2017)**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los 31 días del mes de agosto del año 2018

EL AUTOR:

f. _____
Patiño Zambrano Manuel Leonardo



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE ESPECIALIDADES EMPRESARIALES
CARRERA DE INGENIERÍA EN COMERCIO Y FINANZAS
INTERNACIONALES**

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

Ing. Teresa Knezevich Pilay, MGS
DECANO O DIRECTOR DE CARRERA

f. _____

Ec. David Coello Cazar, MGS
COORDINADOR DEL ÁREA O DOCENTE DE LA CARRERA

f. _____

Econ. Paola Guim Bustos
OPONENTE

ÍNDICE GENERAL

Introducción.....	2
Desarrollo.....	3
Conclusiones.....	19
Referencias.....	20

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. <i>Tributos pagados por la importación de vehículos en el período 2010-2017</i>	17
--	----

ÍNDICE DE FIGURAS

<i>Figura 1.</i> Cuota de importación.....	5
<i>Figura 2.</i> Composición de precio (Vehículo de \$19,990).....	13
<i>Figura 3.</i> Distribución de impuestos (Vehículo de \$19,990).....	13
<i>Figura 4.</i> Composición de precio (Vehículo de \$37,000).....	13
<i>Figura 5.</i> Distribución de impuestos (Vehículo de \$37,000).....	13
<i>Figura 6.</i> Composición de precio (Vehículo de \$75,990).....	14
<i>Figura 7.</i> Distribución de impuestos (Vehículo de \$75,990).....	14
<i>Figura 8.</i> Vehículos importados (unidades).....	15
<i>Figura 9.</i> Vehículos vendidos (unidades).....	16
<i>Figura 10.</i> Participación de vehículos vendidos.....	16

RESUMEN

Existían en el Ecuador 366 compañías que se dedicaban a la venta de vehículos automotores hasta el 2012. Era una industria que venía en crecimiento continuo en número de empresas desde el 2000, hasta que en el año 2009 este crecimiento se detuvo. Lo cierto es que este mercado se ha convertido en un foco de atención para las autoridades regulatorias debido a dos cosas: la constante salida de dinero que representa la importación de vehículos y además el impacto ambiental que tiene la cantidad de vehículos en circulación. La carga tributaria que impacta el precio de los vehículos proviene de varias fuentes. El rubro de mayor valor es un impuesto directo a los vehículos motorizados. Su total para 2016 fue de \$194 millones, comparada con un Advalorem de \$181 millones y el IVA de \$150 millones. Además de esto, han existido también el Impuesto al Consumo Especial (ICE), Impuesto a la contaminación Ambiental y las Salvaguardias. A esto se le suma la más reciente carga para las empresas conocida como la Tasa de servicio de control aduanero. El alza en precios ha hecho menos atractiva la compra de vehículos, a pesar de que, debido a la ineficiencia del transporte público, comprar un auto se vuelve casi una necesidad para muchos ecuatorianos. Otra medida para el control de este mercado son las cuotas de importación, las cuales prohíben la libre importación de los bienes. Los importadores recibían un cupo máximo tanto en unidades como en FOB total de importación, limitando el potencial que tenían las empresas de generar utilidades. Después de que esto sea revocado por el nuevo gobierno, se aplicó una resolución financiera que regule los créditos vehiculares y así seguir limitando el crecimiento de este mercado.

Palabras clave: Medidas de control, Carga Tributaria, Cuotas de importación, Salvaguardias, Financiamiento

ABSTRACT

There were 366 companies in Ecuador operating in the sale of motor vehicles until 2012. The industry was growing continuously in number of competitors since 2000 until 2009, when this growth stopped. This market has become a focus of attention for regulatory authorities due to two things: the constant outflow of money that represents the import of vehicles and also the environmental impact of the number of vehicles in circulation. The tax burden which impacts the price of vehicles comes from several sources. The item with the highest value is a direct tax on motor vehicles. The total for 2016 was \$ 194 million, compared to an Advalorem of \$ 181 million and VAT of \$ 150 million. In addition, the industry have paid for the Special Consumption Tax, the Tax on Environmental Pollution and the Safeguards. The most recent charge for the companies known as the Customs Control Service Fee will also affect the importers in this sector. Purchase of vehicles has become less attractive due to price fluctuations. Due to the inefficiency of public transport, buying a car becomes almost a necessity for many Ecuadorians. The market has also faced the application of import quotas, which prohibit the free importation of goods. Importers received a maximum quota in both units and in total import FOB, limiting the potential that companies had to generate profits. After this was revoked by the new government, a financial resolution was applied to regulate vehicle loans and thus continue to limit the growth of this market.

Key words: Methods of reducing imports, Tax burden, Import Cuotas, Surcharges, Financing

INTRODUCCIÓN

En la teoría económica existen dos posturas bien claras y opuestas entre sí. La primera permite que el mercado sea el que se regule por sí solo debido a la creencia de que éste siempre llegará al equilibrio. Por otro lado, está postura que explica que ningún mercado es perfecto y que se necesita siempre la intervención del gobierno para mitigar las fallas del mercado. Evidentemente, el gobierno ecuatoriano tenía una fuerte inclinación hacia esta última postura. Se evidenció en varios mercados en distintas proporciones. El mercado automotriz es un ejemplo que explica muy bien hasta qué punto puede el gobierno intervenir y afectar una industria privada.

Debido a esta fuerte influencia de medidas regulatorias dentro del mercado automotriz ecuatoriano, es que cabe a lugar un estudio que identifique cada una de estas medidas a través de los años comprendidos para el estudio y evalúe su impacto en el mercado. El efecto puede verse reflejado en el mismo gobierno, en los dueños de concesionarios, en los trabajadores de concesionarios, en los clientes de vehículos motorizados e incluso en el público en general.

DESARROLLO

El factor que juegan los impuestos dentro del mercado automotriz ecuatoriano es de suma importancia para este negocio. Se conoce que la cantidad desmedida de vehículos en una ciudad o país acarrea muchos costos sociales, debido a la contaminación ambiental y también a la congestión que hace que el sistema de tránsito de una ciudad colapse. Es para asegurar el cuidado de nuestro medio ambiente y resguardar la seguridad integral de cada uno de los ciudadanos es que los vehículos motorizados son altamente regulados por los entes de control. El impacto que genera este producto no es sólo por su naturaleza sino por el volumen que este representa. En Ecuador, siendo un país con dieciséis millones de habitantes contando adultos mayores y niños, circulan más de dos millones de vehículos motorizados. Nace un conflicto de intereses porque las concesionarias de vehículos siempre querrán vender más y más vehículos para generar ingresos, pero al considerarse un problema para los intereses de la población en conjunto el gobierno debe ponerle un freno a estas ventas (El Telégrafo, 2016).

El impuesto es una de las medidas que utilizan los entes de control para restringir la circulación de vehículos. En concepto, los impuestos son prestaciones en dinero que realizan los contribuyentes, quienes están obligados por la ley al pago de los mismos, sin que esto proporcione una contraprestación directa por parte del ente recaudador. Desde el punto de vista del Estado los impuestos sirven para frenar la circulación de vehículos y velar por el bien común de todos los ciudadanos, pero también significa parte de sus ingresos. Y, al tratarse de productos cuyos precios representan miles de dólares por unidad y el volumen que se maneja es de miles de unidades por año, los impuestos que gravan estos productos son cantidades importantes de ingreso para el Estado. Se refleja un cambio de intereses por parte del Estado. El Gobierno podría verse motivado a aplicar impuestos a los vehículos para incrementar sus propios ingresos más que por velar por el bien ciudadano (Coello, 2010).

En el Ecuador, es especialmente importante este rubro dentro de los costos para la importación y comercialización de vehículos porque comparándolo con otros países de la región Ecuador encarece mucho más los precios. Entre Colombia, Perú,

Chile y el Ecuador se comprobó que los precios en Ecuador estaban mucho más elevados. En el 2015, el Gerente de la Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA) se pronunció ante este hecho comentando que los costos más altos en Ecuador se deben a los impuestos, aranceles, y en ciertos casos salvaguardias que debían pagar los importadores de vehículos motorizados. Entre los impuestos que solo aplican en el Ecuador se encuentra el Impuesto a Consumos Especiales (ICE). Este tributo varía dependiendo del costo FOB del vehículo pero puede llegar hasta un 35%. También está la tasa para el Fondo de Desarrollo para la Infancia (Fodinfa) que es del 0.50% y el Impuesto a la Salida de Divisas (ISD) que es del 5%. Estos 2 últimos mencionados junto con el impuesto a la renta son los que menos montos les generan a los importadores y distribuidores de carros. De todas maneras estos rubros representan millones de dólares anuales. Aparte de estos valores, las importadoras deben pagar gastos de nacionalización como cualquier otro producto, aunque claro las tasas portuarias que manejan debido al tamaño y peso de los productos son más altas. A estos costos se le suma el 12% del Impuesto al Valor Agregado (IVA) y el 40% de Ad Valorem (El Universo, 2015).

Dentro de las demás formas de regulación que pueden aplicar los entes de control están las normas o estándares de calidad. Las autoridades suelen estar implementando año a año las más innovadoras alternativas en seguridad provistas por el mercado. Al cierre de este estudio se tomó en cuenta la reforma a la norma INEN 034 que en el 2015 sumó 24 elementos de seguridad adicionales para los vehículos. Este simple cambio de políticas también son señales de que los precios de los vehículos en el Ecuador continuarían aumentando (El Universo, 2015).

En el 2012, nació una regulación que afectó fuertemente al mercado automotriz ecuatoriano. El Comité de Comercio Exterior (COMEX) decidió imponer cupos para importar vehículos. Estas cuotas fueron distribuidas a 38 empresas dedicadas a la importación y comercialización de vehículos motorizados, según las partidas arancelarias específicas por monto y unidades que podrían traer del exterior. A pesar de que esta regulación apareció en Junio, el Comex le dispuso a la SENAE que descuenta de la cuota asignada las cantidades y los montos que ya habían sido importados por las compañías desde enero de ese año. Esta disposición la ordenó ya que los cupos de importación son medidas anuales que en su principio durarían únicamente hasta el 2014. El sector automotriz reconoció su preocupación ante la

medida y empezó a realizar los cálculos para medir el impacto que ésta tendría en su negocio. Un experto dentro de este mercado estimó que la cuota estaría permitiendo importar únicamente el 70% de lo que se importó en el 2010. Es decir, la regulación no buscaba solamente detener el crecimiento de este tipo de importaciones sino incluso disminuir su volumen en comparación a años anteriores (El Universo, 2012). En el siguiente gráfico se puede apreciar cómo la aplicación de una cuota de importación afecta al mercado.

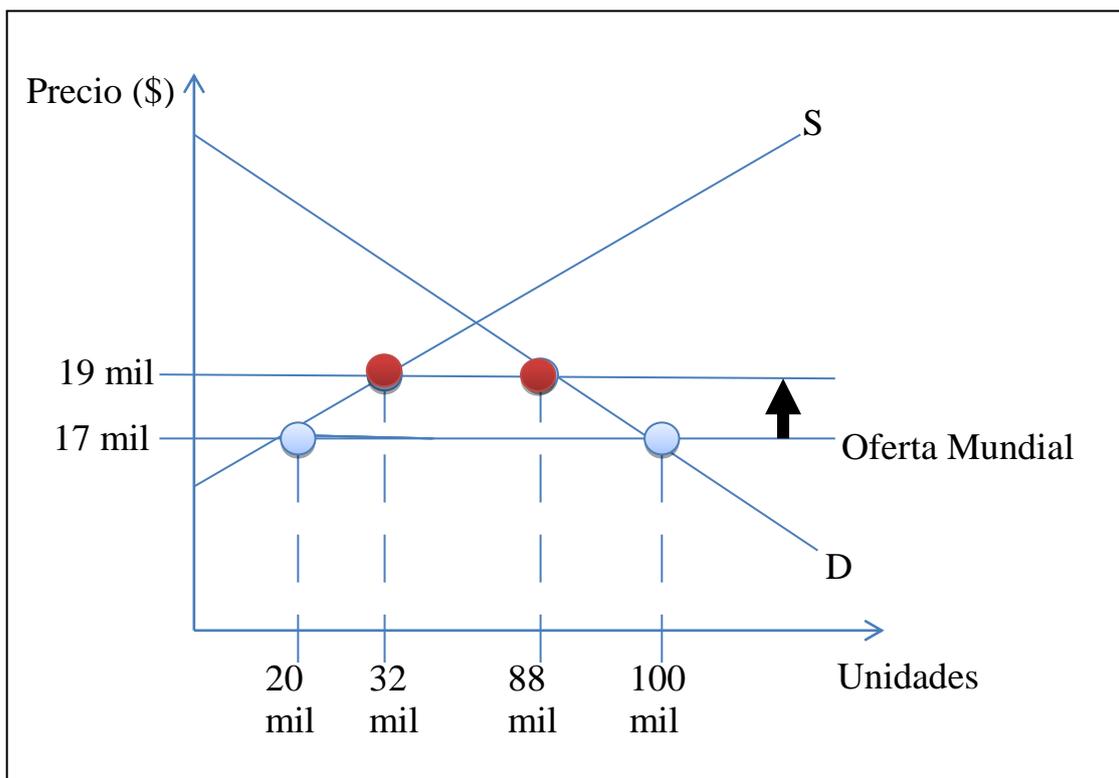


Figura 1. El gráfico muestra el efecto de la aplicación de una cuota de importación.

Como se puede visualizar, el efecto es similar al de un arancel, ya que provoca el alza del precio del bien y una reducción en la cantidad importada. Según el gráfico, la cantidad importada antes de la aplicación de la cuota es de 80 mil unidades (100mil menos 20mil). Al aplicar una cuota como se menciona anteriormente del 70% de lo que se venía importando al momento se restringe la importación a 56 mil unidades. Esa cantidad es la reflejada entre los puntos rojos (88 mil menos 32 mil). Este efecto preocupa a los compradores ya que significa un deterioro de su capacidad de comprar un vehículo y a la vez es una

preocupación para las comercializadoras de vehículos por el reto de vender sus productos a un precio mayor. Esto cambió todos los planes de las compañías automotrices ya que frenó su crecimiento y limitó las ganancias que podrían generar en todo un año. Los clientes se vieron afectados ya que se creó una escasez de marcas y modelos quitándole al cliente la habilidad de elegir el más cercano a sus gustos.

Para septiembre del 2012 ya se estaban observando los efectos de esta medida. Existió una disminución de puestos de trabajo ya que las empresas no vendían. Para el final del año, las empresas del sector, que generaba 14 mil plazas de trabajo, redujeron su nómina en más de mil personas. Fue notoria la caída en las ventas de vehículos. En el año 2011, se vendieron 137 mil autos en todo el país, pero para el 2012 estas ventas cayeron en 20 mil unidades. A pesar de lo duro de los resultados, los expertos en el sector comentaron que el stock que tenían ya de vehículos importados ayudó a que el golpe no sea aún más fuerte. Por esto, avizoraron que el 2013 sería mucho más complejo ya que jugarían con las mismas reglas pero sin un abundante stock (El Comercio, 2012).

A pesar de que el gobierno había planteado la medida solamente hasta el 2014, en el 2016 el sector automotriz seguía regido por estas normas. Lo fuerte es que se junta con la contracción económica general que sufría el país y la preocupación se adueñó nuevamente del sector. Del 2014 al 2015 la reducción en ventas de vehículos motorizados fue del 32%. La caída llegó hasta un alarmante 49%. La desesperación consumía a los líderes del sector cuando en febrero del 2016 se había acabado ya el cupo de importación trimestral. Es decir, las importaciones de vehículos estaban paradas hasta abril. Esto se debió principalmente a otro cambio en las normas del gobierno. Ya cuando la medida era bastante restrictiva en el 2015 con \$300 millones para 46 importadores automotrices, para el 2016 el cupo quedó en \$280 millones y fue abierto a todo aquél que quiera importar. Había incluso empresas que ya tenían sus vehículos importados en la Aduana pero que por la restricción no los podían sacar. Esta situación llevó a que las organizaciones comerciales presenten una petición formal al Comex para revisar la disposición (El Universo, 2016).

Una forma de profundizar el análisis de lo que ocurrió en el mercado automotriz es investigar acerca de lo que ocurrió en el mercado de vehículos de

segunda mano. Esto es debido a que no son mercados paralelos ni totalmente independientes entre sí. Más bien, son bienes sustitutos por lo cual lo que ocurra en alguno de los dos mercados afectará por consiguiente al otro. Un ejemplo de esto se pudo apreciar en el 2014 en Chile. Existía así como en nuestro país una desaceleración económica. Esta situación provocó la disminución de ventas de vehículos nuevos en un 10% en comparación al año anterior. En este caso, hubo una reacción notable por parte de los consumidores. Los vehículos usados obviamente se cotizan en valores inferiores a los nuevos y para una clase económica media con la capacidad de compra recientemente golpeada se convirtió en algo mucho más atractivo. Incluso las personas que tenían planeado obtener un vehículo a crédito optaban por vehículos usados ya que les permitían endeudarse por valores menores y así hacer frente de mejor manera a las incertidumbres económicas que se avecinaban. Este cambio en el comportamiento del consumidor fue medido ese año en un incremento del 9% en las ventas de vehículos usados en comparación al año anterior. Lo que comentó Carlos Dumay, quien en ese entonces era Presidente de la Cámara Nacional de Comercio Automotriz de Chile (CAVEM) fue que siempre ha ocurrido que las ventas de usados suben cuando las de nuevos bajan (El Mercurio, 2014).

Ahora sí, aterrizando esta situación al caso ecuatoriano hay que aclarar ciertas particularidades. Las normativas y las regulaciones no solamente asediaron al mercado de vehículos nuevos, sino que también fue detrás de los patios de carros usados. El 6 de agosto del 2014, el SRI acordó una ley que obligaba a los propietarios de estos patios a presentar ante esta organización dos documentos: una liquidación de compra y un acta de entrega recepción de vehículos. El ente regulador otorgó un plazo de 90 días para que todos los patios empiecen a laborar de acuerdo a esta normativa. El proceso incluyó actualizar el RUC a Actividad Comisionista de vehículos. Los dueños de patios no se quejaron por el nuevo proceso porque en realidad se empezó a garantizar que los clientes no compren autos robados y se exigió soportes a los patios que pruebe la procedencia de tal o cual vehículo. El impacto que se produjo en este sector fue por el cobro del IVA.

Los dueños de los patios argumentaron que el pago del IVA, aparte de reducir significativamente sus ganancias, caía dentro de la categoría de pagos de un impuesto redundante. La compra de un carro en concesionaria ya está gravada por el IVA, y con este cambio el carro que llegaba a un patio y era vendido tendría que volver a

pagar IVA. En ese tiempo fue Juan Miguel Avilés quién salió en entrevistas dando explicaciones a esta medida. Y aparte de aclarar las garantías ya mencionadas que ofrecía este nuevo sistema, le recordó a toda la audiencia que los patios de carros usados tienen la obligación tributaria de emitir facturas por la comisión que cobran. Este tipo de operación está categorizada como comisión por intermediación y, por concepto, siempre ha estado gravada por el IVA. Lo que esto significa es que a final de cuentas, como con muchas otras medidas de este gobierno, es el consumidor final el que deberá afrontar esta alza en el precio de los vehículos usados. Se puede observar una diferencia significativa con el caso chileno. Para el caso del mercado automotriz ecuatoriano, mientras el precio de los vehículos motorizados nuevos incrementa el precio de los usados también sube. Es distinto al caso chileno en el que la brecha de precios parecía hacerse más y más amplia. La cuestión estaría en determinar si es que incluso en esta situación la disminución en ventas de carros nuevos implicaría necesariamente un alza en las ventas de vehículos usados. Lamentablemente para el sector, desde que se aplicaron las cuotas hasta 2 años después no se apreció un crecimiento sostenido en la venta de vehículos usados, según Marco Chiluisa, vendedor de la empresa ProAuto (Radio Huancavilca, 2014).

En el 2015 mientras las cuotas de importación afectaban directamente a las concesionarias importadoras de carros nuevos, el mercado de vehículos usados también se preparaba para el impacto. A esta altura ya estaría por desarrollarse un comportamiento similar al caso chileno, es decir, el traspaso de los clientes de carros nuevos a carros usados. Debido a la escasez en vehículos nuevos, las personas interesadas en comprar carros se vieron más atraídas a buscar en patios algún vehículo que según su criterio cumplía con un buen balance entre precio y calidad. Sin embargo, al largo plazo esto no podía ser sostenible puesto que con una escasez de vehículos nuevos se generaría una escasez de vehículos usados de poca antigüedad atractivos en el mercado. Sin carros nuevos no existen los usados. Lo que ocurrirá será que el cliente comenzará a reemplazar su auto viejito por uno de menor antigüedad y la demanda por carros usados incrementará. Empezaría una cadena que encarece mucho más el producto (Guamán, 2015).

De acuerdo a la pregunta que se planteaba anteriormente acerca de si en el caso ecuatoriano se aplicaría también la lógica vivida en el caso chileno pues la respuesta es no. Hasta el año 2016 no existió un incremento en la demanda por vehículos

motorizados usados. No se dio el aumento de ventas explicado por el traspaso de clientes que pensaban comprarse vehículos nuevos y al final se decidían a comprarse carros usados. En este caso, no se cumplió que la baja en ventas de nuevos se compense por un alza en carros usados. Esta situación grafica la fuerte recesión económica que estaba viviendo el país. Jofree Jasvek, propietario de patio de autos usados, expresó que las ventas habían decaído bastante para finales del 2015. Él explicó como razones fundamentales para este suceso el poco dinero circulante que había entre los consumidores en general y la falta de acceso al sistema financiero. Comentaba que en las primeras semanas del año 2016 él mismo enviaba las solicitudes de crédito a las instituciones financieras de parte sus clientes que estaban interesados en comprarle vehículos. El 90% de estas solicitudes eran rechazadas por el sistema financiero. Este patio en particular ha optado por reducir los precios de sus vehículos para intentar mejorar sus ventas. Sin embargo, no se ha podido cumplir con los objetivos que se habían planificado como empresa. Los cambios drásticos en este mercado los ha tomado desprevenidos (Carrera, 2016).

Después de haber entrevistado a varios propietarios de patios, se pudo evidenciar que realmente ha bajado la demanda por vehículos usados en general. También los dueños de estos patios concuerdan en que la oferta del producto sigue en aumento. Estas dos fuerzas de mercado seguirán empujando los precios hacia abajo. Las empresas sacrificarán algo de sus ganancias por obtener liquidez y ya no tener los patios tan abarrotados de vehículos. A la final estos patios cuando se llenan de muchos carros están incurriendo en los costos que acarrea el inventario muerto. Esta es la realidad que ocurría con la mayoría de los carros. Sin embargo, se debe recordar que se estaban viviendo a la par los efectos de las cuotas de importación. Esto provocaba que los precios de ciertos modelos específicos muestren un comportamiento anormal. Esto ocurría con los vehículos de gama baja como un Chevrolet Spark. Las personas buscaban este modelo en particular por su bajo costo. Sin embargo, se evidenció una escasez de este modelo en concesionarios de carros nuevos y a la vez en patios de carros usados. Esto provocó que el precio del Spark nuevo en 2012 sea el mismo que ya usado en el 2016, algo que en condiciones normales suena completamente ilógico (Carrera, 2016).

Para comienzos del año 2017 el panorama se veía distinto y se mostró mucho más prometedor. Para enero de este año se registró un incremento del 44% en ventas

de automóviles usados (El Comercio, 2017). Estos son los datos oficiales deducidos por el número de transferencias de dominio registrada en ese período. La empresa Patio Tuerca es un referente en el mercado de vehículos usados ya que su plataforma en línea le ha permitido posicionarse en el mercado nacional. Su presencia es especialmente fuerte en Quito, mucho más que en Guayaquil pero sigue siendo uno de los actores más importantes de este mercado. Además, gracias a su plataforma en línea es mucho más fácil obtener datos históricos e incluso registrar información en tiempo real. Ellos mencionan que las marcas dominantes en este mercado son Chevrolet y Hyundai. Los clientes estaban acostumbrados a obtener créditos de consumo de bancos privados o crédito directo por parte del patio para poder financiar su vehículo. En enero del 2017, el portal de Patio Tuerca lanzó una propuesta que revolucionaría el mercado de vehículos usados. Ellos presentaron la primera herramienta de financiamiento on-line exclusivo para vehículos usados gracias a una alianza con Banco Pichincha.

La propuesta ofrecía un crédito aprobado en el tiempo máximo de seis horas. Evidentemente el banco tenía planeado ampliar sus colocaciones de crédito y por consiguiente incrementar el dinero circulante que había sido escaso el año anterior. Esto impulsó las ventas y preveía un futuro más favorable para el negocio. Los resultados se vieron en seguida con casi cuarenta carros usados vendidos mediante esta herramienta en un mes. Sin embargo, al corto tiempo empezó a haber problemas con este proceso ya que para el banco no mostraba la rentabilidad esperada. El volumen de solicitudes ingresadas por internet era demasiado ya que cualquiera podía entrar y simplemente por curiosidad cotizar un vehículo desde la comodidad de su hogar. Lo cual es distinto a una persona que se acerca a un concesionario y ya está más decidido a realmente hacer la compra de un vehículo. La proporción de negocios concretados en comparación con las solicitudes ingresadas cada vez se hacía más pequeña. Esto representaba para el banco más carga operativa y de análisis y menos ganancias. Tomando en cuenta además, que el comprar un vehículo usado a crédito es un proceso tedioso que involucra avalúo, saneamientos y trámites adicionales. Esto terminó en menos atención del banco hacia este proyecto (El Telégrafo, 2017).

A pesar del incremento en ventas, el mercado automotriz del segmento Usados no se recuperó del todo. Los precios continuaron decreciendo arrastrando la tendencia que se venía dando desde el 2016. Para este año 2017 se eliminaron las

cuotas de importación para vehículos nuevos lo cual estabilizó su precio. Al disminuir el precio de los carros nuevos evidentemente baja el de los usados ya que se vuelve mucho más atractivo comprar un cero kilómetros. El resultado fue una caída de entre 9% y 15% del precio de vehículos motorizados usados. De todas maneras los propietarios de patios debían enfocarse en su meta de siempre: vender. Los patios que más éxito tuvieron al principio de este año fueron las que aprovecharon la apertura de los bancos privados hacia el crédito enfocado a este segmento. El riesgo que corren estos negocios al trabajar con distintas entidades financieras es que el cliente se pueda sentir mal atendido. Como se indica en el párrafo anterior, el proceso de compra a través de un crédito automotriz es tedioso y los clientes suelen perder la paciencia. El cliente termina peleándose con la institución financiera, con el patio de vehículos y con todo el mundo. Sin embargo, el acceso a financiamiento jugó una pieza importante en la recuperación de este sector. La demostración más concreta de este fenómeno es el caso de Patio Tuerca.

Al final del primer trimestre del año 2017, el portal Patio Tuerca vio un incremento en ventas del 20%. En otras empresas se sigue viviendo un ambiente negativo. El patio Autoban, por ejemplo, registró una caída en ventas del 80% en comparación al mismo período en el 2016. Dio ejemplos concretos como el del Nissan Sentra que antes se vendía en \$7,000 y se cotizaba ahora en \$6,000. De la misma forma, un Aveo que se vendía en \$7,500 tuvo que bajar su precio a \$6,500. La feria de Ambato es otro ejemplo del deterioro de este mercado, siendo un evento importante dentro de este segmento. Usualmente se concretaban 500 ventas semanales en esta feria. Este año se han estado vendiendo solamente 250 semanales según comenta la Asociación de Comerciantes de Autos Usados de Tungurahua, la cual organiza este evento (Heredia, 2017).

Finalmente, en el segundo semestre del año 2017 se pudo apreciar una mejora en el negocio para concesionarias, patios automotores y plataformas en línea. Lamentablemente, el tema de las ferias por poner de ejemplo la de Ambato aún no llegan a recuperarse de estos malos años. En total, el incremento hasta julio ha sido del 15% en comparación al año anterior. En el 2017 se notó el efecto opuesto al descrito en párrafos anteriores. Ha existido un incremento en la venta de vehículos nuevos y también ha habido un incremento en las transacciones de carros usados. No se ha visto un sentido opuesto en las demandas como lo describía el caso chileno ni

como lo explica la teoría de los bienes sustitutos en Microeconomía. En este caso la situación se ha dado por la eliminación de las cuotas de importación. Las personas están más motivadas a comprar autos nuevos que en el pasado y por lo tanto tienden a vender sus carros usados para conseguirlos. Esto le ha dado más movimiento al negocio de vehículos nuevos como al de los patios de vehículos usados.

Según lo registrado por Patio Tuerca, siendo el 2016 uno de los peores años para este sector se logró vender 63 mil unidades. Cifra que para agosto del 2017 ya estaba por alcanzarse. El portal estimó que para el final del 2017 se venderían 80 mil vehículos usados. Estos números representan la recuperación que ha existido en el sector pero aún no se ha logrado llegar a los niveles que se manejaban en 2015, lo cual era la meta para lo que quedaba del año. Otro factor de medición que resultó positivo para este período es la rotación del inventario. A finales del 2015 y durante el 2016 se mencionó que los patios acumulaban cada vez más y más vehículos. Se calculaba que hubo carros que no lograron venderse hasta 75 días después de su entrada al patio automotor. Para finales del 2017 el tiempo que tardaba un vehículo en venderse se redujo a 30 días, en promedio. Se espera que el mercado vuelva a alcanzar un crecimiento estable. Sin embargo, no hay que olvidar que el efecto negativo fue realmente duro. A lo largo de estos tres años se tuvieron que cerrar 400 patios de venta de vehículos usados. Impacto que sigue mostrando secuelas hasta ahora. (El Comercio, 2017)

En el año 2017, las empresas automotrices tuvieron el gran alivio de ser liberadas de la aplicación de cuotas de importación. Esto les permitió tener más productos que ofrecer al mercado encontrándose con una demanda que no había podido ser atendida en años anteriores. Muchos clientes estaban listos para comprar sus vehículos, ya sea a crédito o de contado. Sin embargo, existía una parte de la población que deseaba comprar un vehículo pero su capacidad de pago no le permitía. La Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador (Aeade) dio a conocer en qué medida la carga tributaria elevaba el precio de un vehículo nuevo. Esto se demuestra desde la figura 2 hasta la figura 7.

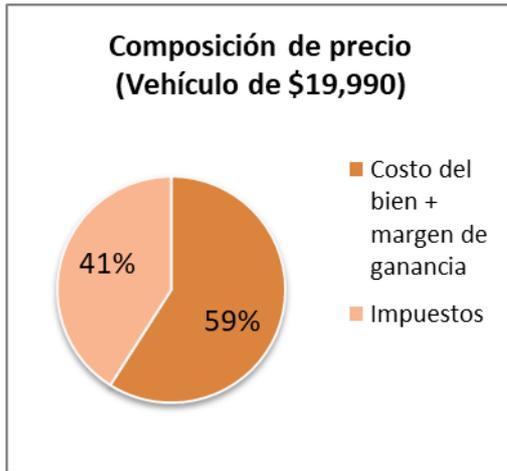


Figura 2. Esta figura muestra la parte del precio de un vehículo que corresponde únicamente a impuestos, para un vehículo que se vende en \$19,990. Tomado de “www.elcomercio.com”, por El Comercio, 2017. Reimpreso con permiso.

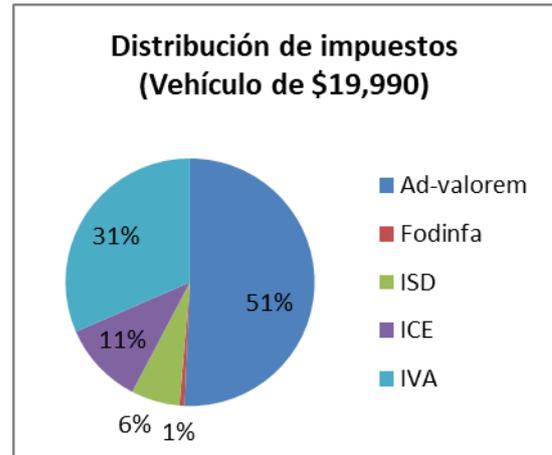


Figura 3. Se muestra cómo está conformada la parte que corresponde a impuestos dentro del precio de un vehículo que se vende en \$19,990. Tomado de “www.elcomercio.com”, por El Comercio, 2017. Reimpreso con permiso.

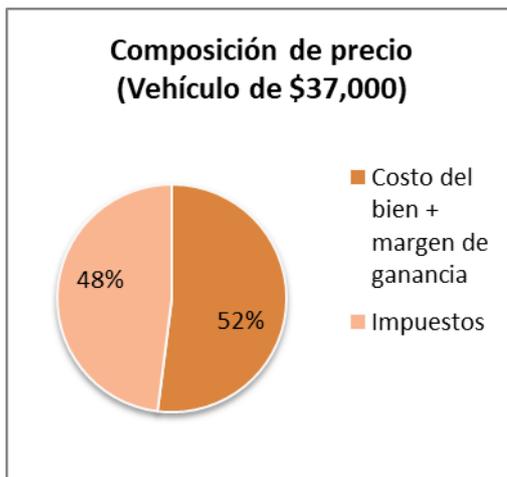


Figura 4. Esta figura muestra la parte del precio de un vehículo que corresponde únicamente a impuestos, para un vehículo que se vende en \$37,000. Tomado de “www.elcomercio.com”, por El Comercio, 2017. Reimpreso con permiso.

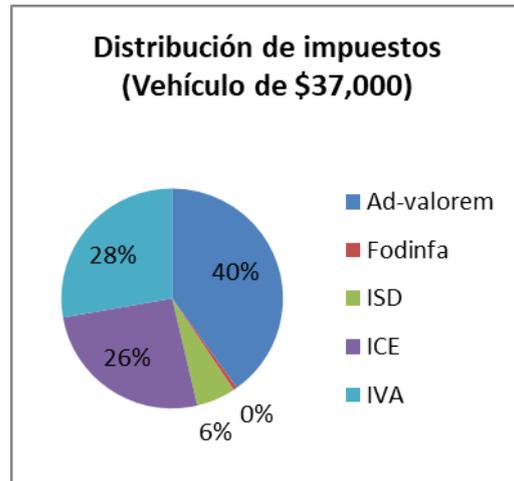


Figura 5. Se muestra cómo está conformada la parte que corresponde a impuestos dentro del precio de un vehículo que se vende en \$37,000. Tomado de “www.elcomercio.com”, por El Comercio, 2017. Reimpreso con permiso.

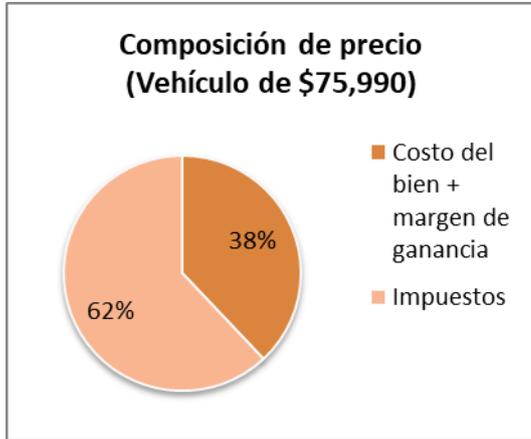


Figura 6. Esta figura muestra la parte del precio de un vehículo que corresponde únicamente a impuestos, para un vehículo que se vende en \$75,990. Tomado de “www.elcomercio.com”, por El Comercio, 2017. Reimpreso con permiso.

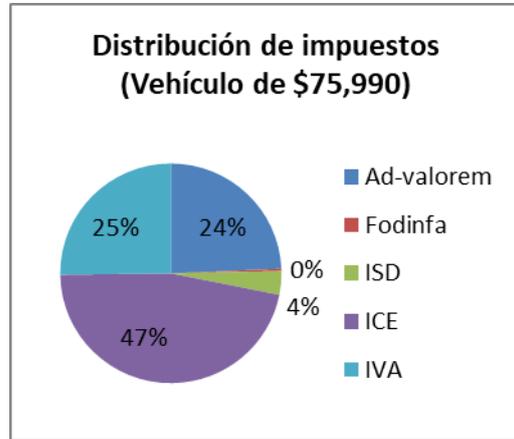


Figura 7. Se muestra cómo está conformada la parte que corresponde a impuestos dentro del precio de un vehículo que se vende en \$75,990. Tomado de “www.elcomercio.com”, por El Comercio, 2017. Reimpreso con permiso.

Estos gráficos demuestran que del precio de un vehículo casi la mitad corresponde al pago de impuestos. Esto se muestra en los diagramas de color naranja para 3 diferentes rangos de precio: gama baja, gama media y gama alta. En los diagramas de la derecha, en cambio, se muestra a qué rubros corresponde este pago de impuestos. Se aprecia en los dos primeros casos que el Ad-valorem y el IVA son los impuestos que más encarecen el producto. Para el caso de los vehículos de gama alta es el Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) que encarece el precio en mayor medida que los otros impuestos. Esta realidad se ha venido dando desde el 2010 con el alza de los aranceles para vehículos. En el 2010, la proporción que correspondía a impuestos en comparación al precio de un vehículo de gama baja era el 39% (El Comercio, 2017).

Al final de este período entre el 2010 al 2017 se ha podido evidenciar cambios drásticos en la importación de vehículos nuevos. Así lo demuestra el siguiente gráfico.

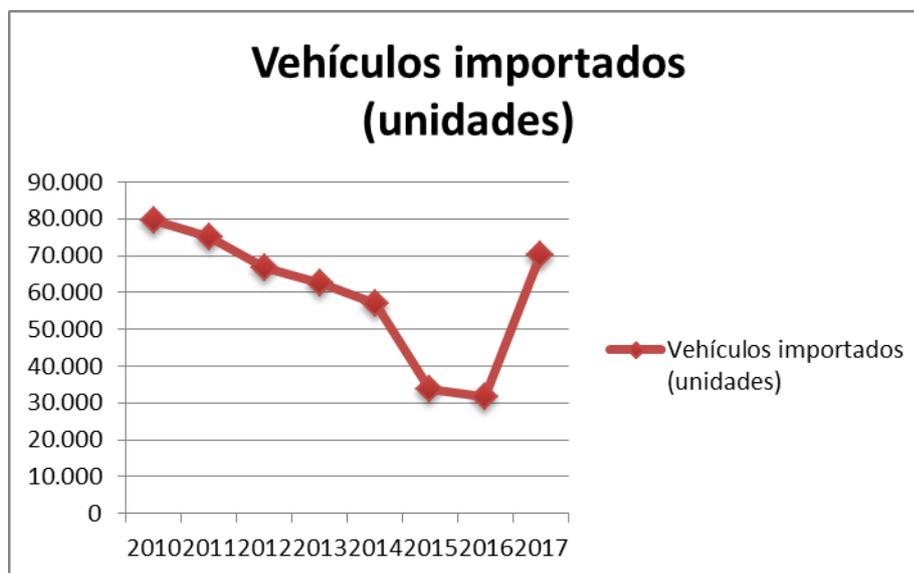


Figura 8. Cantidad de vehículos importados desde el año 2010 al 2017. Copyright 2018 por AEADE. Reimpreso con permiso.

La tendencia hacia la baja es clara durante este período. Este gráfico demuestra qué acciones o situaciones han sido las más influyentes en este mercado que desde el año 2000 solamente presentaba incrementos. Se nota al 2011 el efecto del alza en los aranceles de forma negativa en el volumen de importaciones. Sin embargo, es más notoria la disminución en las importaciones de vehículos a partir del año 2012 cuando se empiezan a aplicar las cuotas de importación, convirtiéndola en la medida más efectiva para controlar la fuga de dinero circulante. La caída extrema que se puede visualizar para los años 2015 y 2016 no corresponden tanto a las regulaciones políticas sino a la situación económica del país, nos comenta Manuel Murtinho, gerente de la Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA). Y pues así como la economía es cíclica en el año 2017 se nota una recuperación en el nivel de importaciones de vehículos. Esto debido por un lado a la eliminación de las cuotas pero sobre todo a la recuperación económica que vivió Ecuador. Gracias a ello la demanda volvió a niveles esperados por las empresas automotrices, las cuales se prepararon para incrementar sus ventas en el 2017 y tener stock adecuado para el 2018. El siguiente gráfico muestra el comportamiento de las ventas de los vehículos motorizados durante el mismo período de tiempo.

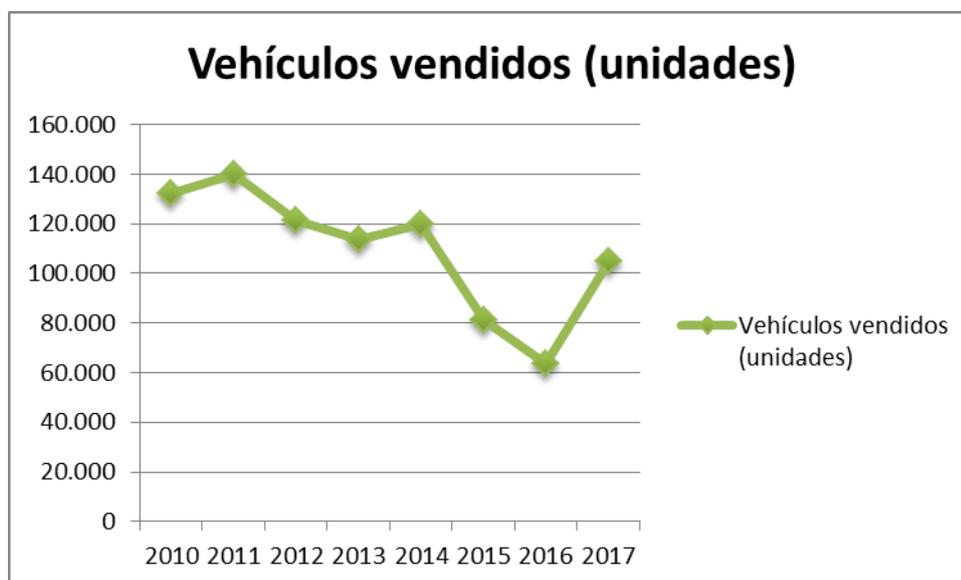


Figura 9. Cantidad de vehículos importados desde el año 2010 al 2017. Copyright 2018 por AEADE. Reimpreso con permiso.

El gráfico de las ventas muestra altas y bajas entre los años 2010 y 2014, a diferencia del gráfico de importaciones que sólo registraba bajas para esos años. Esto se explica que de manera que si bien las importaciones se complicaban por las nuevas regulaciones, las ventas podían mantenerse gracias al stock con el que contaban las empresas y a la producción local de vehículos. Sin embargo, para los años 2015 y 2016 se nota una caída similar en los gráficos. Mucho más fuerte fue el efecto de la contracción de la demanda que el efecto que causaron las regulaciones.

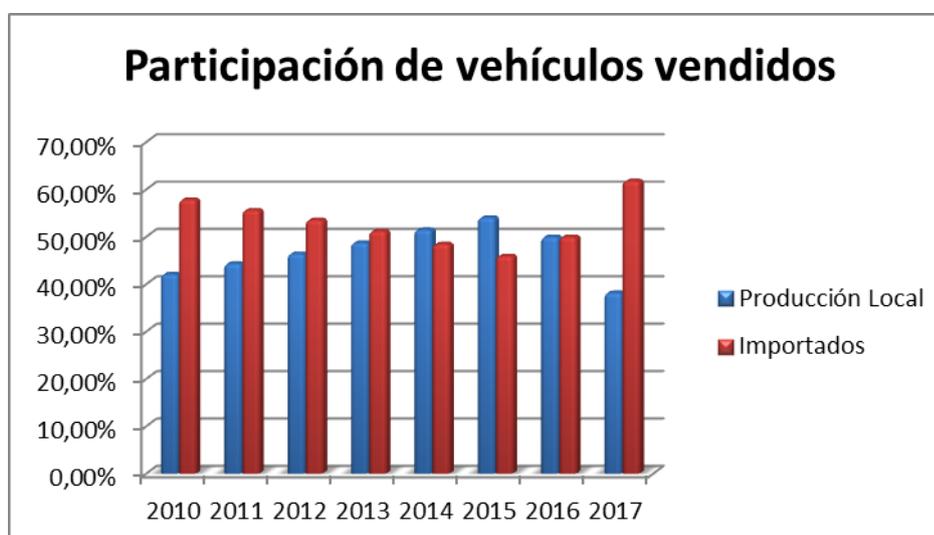


Figura 10. Participación de vehículos producidos localmente versus los importados en las ventas desde el año 2010 al 2017. Copyright 2018 por AEADE. Reimpreso con permiso.

Lo que se muestra en la figura anterior es el porcentaje de vehículos producidos localmente con respecto al total vendido en cada año. A su vez, se muestra el porcentaje de vehículos importados con respecto al total de vehículos vendidos para cada año. Se muestra una tendencia a vender más vehículos importados que producidos localmente. Esta tendencia se acentúa en el último año. Si bien el gobierno deseaba evitar la fuga de dólares, el hecho de incentivar la producción local representa un costo de oportunidad para el mismo. Esto se explica en la siguiente tabla.

Tabla 1

Tributos pagados por la importación de vehículos en el período 2010-2017

Año	Tributos pagados (millones)	Unidades importadas	Tributo promedio pagado por unidad importada
2010	\$ 1,205	79,685	\$ 15,122
2011	\$ 1,184	75,101	\$ 15,765
2012	\$ 1,152	66,652	\$ 17,284
2013	\$ 1,180	62,595	\$ 18,851
2014	\$ 1,317	57,093	\$ 23,068
2015	\$ 1,111	33,640	\$ 33,026
2016	\$ 895	31,761	\$ 28,179
2017	\$ 1,221	70,203	\$ 17,392

Nota. Recuperado de Anuario 2018 AEADE. Copyright 2018 por AEADE. Reimpreso con permiso.

Lo que se puede apreciar de la tabla anterior es que el tributo promedio que paga un vehículo al ser importado se asemeja a los valores encontrados entre los años 2010 y el 2013. Lo que esto representa para el 2018 es que si el gobierno decide incentivar la producción local para nivelar las ventas a un 50%-50% como se observó en el año 2016 en la figura 9, lo que el estado dejaría de percibir en sus arcas por concepto de tributos sería de \$17,392 por cada vehículo aproximadamente si se toma como referencia el último año. Como se puede ver en la tabla, esto representa millones de dólares para el estado. El estado no puede actuar totalmente a favor de las empresas que producen localmente, ya que representa un elevado costo. Toda medida que se aplique deberá ser de forma gradual.

CONCLUSIONES

En conclusión, durante el periodo entre 2010 y 2017 el mercado automotriz ecuatoriano se ha visto afectado negativamente por cambios en la regulación y cambios en la demanda del producto. Las empresas que operan en este ambiente deben ser flexibles en sus estructuras para poder tener respuestas rápidas a cambios en factores externos. Es muy difícil planificar con certeza y desarrollar estrategias a mediano o largo plazo en un mercado tan cambiante. Las estrategias de estas empresas deberían incluir más de un plan de contingencia que puedan usar en tiempos de crisis. El tema de los aranceles es un problema que pueden solucionar sustituyendo las importaciones por producción local. Para ello deben existir incentivos adecuados para poder desarrollar esta industria. También es necesario que haya controles estrictos en materia de calidad y de seguridad. El desarrollo de la producción local a su vez evitará que se vuelvan a aplicar cuotas de importación. Si bien son una medida efectiva para controlar la salida de dinero del país, toman de imprevisto a las empresas automotrices que no tienen cómo sustituir esos productos de forma inmediata para ponerlos a la venta, perdiendo así oportunidad de cerrar negocios.

Sumado a las dificultades que enfrentaba la industria automotriz en este período, le tocó afrontar una dura recesión económica que se sintió en Ecuador en los años 2015 y 2016. A partir del año 2017 recién se pudo apreciar una mejora en las condiciones del sector. Pero le hará falta más tiempo para poder recuperar las pérdidas sufridas en los años anteriores. La baja en ventas y en rentabilidad que se ha provocado en estos años terminó en despidos de muchos empleados en el sector automotriz. Fueron alrededor de 2 mil personas las que se quedaron sin empleo dentro de este período y no sólo afecta a esas personas en sí sino también a sus familiares. No es posible predecir con exactitud lo que ocurrirá en el mercado o en la economía nacional, pero es el deber de las empresas y también del gobierno crear

planes estratégicos que incluyan programas que hagan más fácil el adaptarse a los cambios.

REFERENCIAS

- Carrera, N. (21 de enero de 2016). *Teleamazonas*. Obtenido de La venta de vehículos usados disminuye debido a la crisis económica: <http://www.teleamazonas.com/2016/01/la-venta-de-vehiculos-usados-disminuye-debido-a-la-crisis-economica/>
- Coello, W. (2010). *Estudio del impuesto a los vehiculos motorizados*. Cuenca.
- El Comercio. (5 de septiembre de 2012). Cupos a la importación golpean a 4 sectores. *El Comercio*.
- El Comercio. (19 de agosto de 2017). *El Comercio*. Obtenido de Mercado de autos usados en el país da signos de recuperación: <http://www.elcomercio.com/actualidad/mercado-autos-usados-recuperacion-ventas.html>
- El Mercurio. (19 de julio de 2014). *EMOL. Economía*. Obtenido de Ventas de autos usados suben un 8,7% ante desaceleración económica: <http://www.emol.com/noticias/economia/2014/07/19/670696/ventas-de-autos-usados-suben-un-87-ante-desaceleracion-economica.html>
- El Telégrafo. (09 de 12 de 2016). INEC: parque automotor de Ecuador creció 57% en 5 años. *El telégrafo*.
- El Telégrafo. (21 de marzo de 2017). *El Telegrafo. Economía*. Obtenido de <http://www.eltelgrafo.com.ec/noticias/economia/8/la-venta-de-vehiculos-mejoro-45-en-relacion-a-2016>
- El Universo. (16 de junio de 2012). Comex impone cupos para importar carros y celulares. *El Universo*.
- El Universo. (21 de enero de 2015). Vehículos en Ecuador, más caros que en países vecinos. *El Universo*.
- El Universo. (10 de marzo de 2016). Ecuador sin cupos de importación de vehículos hasta abril. *El Universo*.
- Guaman, M. (9 de enero de 2015). *Ecuavisa*. Obtenido de "El precio de los autos subirá en el transcurso del año", según empresarios: <http://www.ecuavisa.com/articulo/noticias/nacional/95086-precio-autos-subira-transcurso-del-ano-segun-empresarios>
- Heredia, V. (19 de abril de 2017). *El Comercio*. Obtenido de Los precios de los autos usados cayeron entre un 9 y 15% en el primer trimestre del 2017:

<http://www.elcomercio.com/actualidad/precios-autosusados-caida-ecuador-negocios.html>

Investopedia. (2017). *Investopedia*. Obtenido de
<http://www.investopedia.com/video/play/flat-money/>:
<http://www.investopedia.com/video/play/flat-money/>

Radio Huancavilca. (22 de agosto de 2014). *Radio Huancavilca*. Obtenido de Los patios de venta de autos usados tienen hasta noviembre para normar su actividad:
<http://radiohuancavilca.com.ec/noticias/2014/08/22/los-patios-de-venta-de-autos-usados-tienen-hasta-noviembre-para-normar-su-actividad/>

Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros. (2014). *Superintendencia de Compañías, Valores y Seguros*.



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Yo, **Patiño Zambrano, Manuel Leonardo**, con C.C: # **0919697359** autor/a del **componente práctico del examen complejo: IMPLICACIONES DE LA REGULACIÓN QUE AFECTA AL MERCADO DE VEHÍCULOS EN EL ECUADOR (PERÍODO 2010-2017)** previo a la obtención del título de **Ingeniero en Comercio y Finanzas Internacionales Bilingüe** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaro tener pleno conocimiento de la obligación que tienen las instituciones de educación superior, de conformidad con el Artículo 144 de la Ley Orgánica de Educación Superior, de entregar a la SENESCYT en formato digital una copia del referido trabajo de titulación para que sea integrado al Sistema Nacional de Información de la Educación Superior del Ecuador para su difusión pública respetando los derechos de autor.

2.- Autorizo a la SENESCYT a tener una copia del referido trabajo de titulación, con el propósito de generar un repositorio que democratice la información, respetando las políticas de propiedad intelectual vigentes.

Guayaquil, 31 de agosto de 2018

f. _____

Nombre: Patiño Zambrano, Manuel Leonardo

C.C: 0919697359



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA Y SUBTEMA:	Implicaciones de la regulación que afecta al mercado de vehículos en el Ecuador (Período 2010-2017)		
AUTOR(ES)	Manuel Leonardo Patiño Zambrano		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Rolando Xavier Farfán Vera		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Especialidades Empresariales		
CARRERA:	Ingeniería en Comercio y Finanzas Internacionales		
TÍTULO OBTENIDO:	Ingeniero en Comercio y Finanzas Internacionales Bilingüe		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	31 de agosto de 2018	No. DE PÁGINAS:	21
ÁREAS TEMÁTICAS:	Tributación, Economía internacional, Impacto Ambiental		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Medidas de control, Carga Tributaria, Cuotas de importación, Salvaguardias, Financiamiento		
RESUMEN/ABSTRACT (150-250 palabras):			
<p>Existían en el Ecuador 366 compañías que se dedicaban a la venta de vehículos automotores hasta el 2012. Era una industria que venía en crecimiento continuo en número de empresas desde el 2000, hasta que en el año 2009 este crecimiento se detuvo. Lo cierto es que este mercado se ha convertido en un foco de atención para las autoridades regulatorias debido a dos cosas: la constante salida de dinero que representa la importación de vehículos y además el impacto ambiental que tiene la cantidad de vehículos en circulación. La carga tributaria que impacta el precio de los vehículos proviene de varias fuentes. El rubro de mayor valor es un impuesto directo a los vehículos motorizados. Su total para 2016 fue de \$194 millones, comparada con un Advalorem de \$181 millones y el IVA de \$150 millones. Además de esto, han existido también el Impuesto al Consumo Especial (ICE), Impuesto a la contaminación Ambiental y las Salvaguardias. A esto se le suma la más reciente carga para las empresas conocida como la Tasa de servicio de control aduanero. El alza en precios ha hecho menos atractiva la compra de vehículos, a pesar de que, debido a la ineficiencia del transporte público, comprar un auto se vuelve casi una necesidad para muchos ecuatorianos. Otra medida para el control de este mercado son las cuotas de importación, las cuales prohíben la libre importación de los bienes. Los importadores recibían un cupo máximo tanto en unidades como en FOB total de importación, limitando el potencial que tenían las empresas de generar utilidades. Después de que esto sea revocado por el nuevo gobierno, se aplicó una resolución financiera que regule los créditos vehiculares y así seguir limitando el crecimiento de este mercado.</p>			
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI	<input type="checkbox"/> NO	
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-4-2823594	E-mail: manuel.p.z@icloud.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE)::	Nombre: Econ. David Coello Cazar, Mgs		
	Teléfono: +593-4-3804600		
	E-mail: david.coello@cu.ucsg.edu.ec		
SECCIÓN PARA USO DE BIBLIOTECA			
Nº. DE REGISTRO (en base a datos):			
Nº. DE CLASIFICACIÓN:			
DIRECCIÓN URL (tesis en la web):			