



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL**

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y
POLITICAS
CARRERA DE DERECHO**

TEMA:

**Afectación Al Derecho Al Libre Mercado De La Industria
Automotriz.**

AUTORES:

**Tejada Cáceres José Mauricio
Pumayugra Rosero Anthony Joel**

**Trabajo de titulación previo a la obtención del título de
ABOGADO**

TUTORA:

Abg. Mendoza Colamarco Elker Pavlova Mgs.

Guayaquil, Ecuador

2 de febrero del 2024



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y
POLITICAS
CARRERA DE DERECHO**

CERTIFICACIÓN

Certificamos que el presente trabajo de titulación, fue realizado en su totalidad por **Pumayugra Rosero Anthony Joel y Tejada Cáceres José Mauricio**, como requerimiento para la obtención del título de **Abogado**.

TUTORA

f. _____
Ab. Mendoza Colamarco Elker Pavlova Mgs.

DIRECTOR DE LA CARRERA

f. _____
Dra. Nuria Perez Puig-Mir, PhD.

Guayaquil, a los dos días del mes de febrero del año 2024



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y
POLITICAS
CARRERA DE DERECHO**

DECLARACIÓN DE RESPONSABILIDAD

Nosotros, **Pumayugra Rosero Anthony Joel y Tejada Cáceres José
Mauricio**

DECLARAMOS QUE:

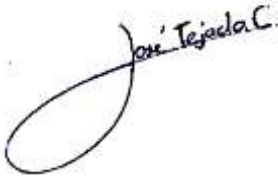
El Trabajo de Titulación: **Afectación Al Derecho Al Libre Mercado De La Industria Automotriz** previo a la obtención del título de **Abogado** ha sido desarrollado respetando derechos intelectuales de terceros conforme las citas que constan en el documento, cuyas fuentes se incorporan en las referencias 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 dos días del mes de febrero del año 2024

AUTORES:

f. 
Pumayugra Rosero Anthony Joel

f. 
Tejada Cáceres José Mauricio



UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y
POLITICAS
CARRERA DE DERECHO**

AUTORIZACIÓN

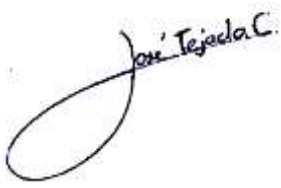
Nosotros, **Pumayugra Rosero Anthony Joel y Tejada Cáceres José
Mauricio**

Autorizo a la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil a la **publicación** en la biblioteca de la institución del Trabajo de Titulación: **Afectación Al Derecho Al Libre Mercado De La Industria Automotriz**, cuyo contenido, ideas y criterios son de mi exclusiva responsabilidad y total autoría.

Guayaquil, a los dos días del mes de febrero del año 2024

AUTORES:

f. 
Pumayugra Rosero Anthony Joel

f. 
Tejada Cáceres José Mauricio

Afectación Al Derecho Al Libre Mercado De La Industria Automotriz



Nombre del documento: TRABAJO DE TITULACION Tejada y Pumayugra.docx
 ID del documento: beb37ef900b29824b082a538aff0c8a082da7897
 Tamaño del documento original: 440,85 kB
 Autores: Anthony Joel Pumayugra Rosero, José Mauricio Tejada Cáceres

Depositante: Anthony Joel Pumayugra Rosero
 Fecha de depósito: 22/1/2024
 Tipo de carga: url_submision
 fecha de fin de análisis: 22/1/2024

Número de palabras: 8567
 Número de caracteres: 59.492

Ubicación de las similitudes en el documento:



Fuentes principales detectadas

Nº	Descripciones	Similitudes	Ubicaciones	Datos adicionales
1	www.gob.ec https://www.gob.ec/sites/default/files/regulaciones/2020/04/CYD%20LORCFM.pdf 30 fuentes similares	7%		Palabras idénticas: 7% (173 palabras)
2	TITULACION EDWIN ORTIZ.docx TITULACION EDWIN ORTIZ - 497014 El documento pertenece de mi grupo 19 fuentes similares	4%		Palabras idénticas: 4% (162 palabras)
3	localhost Transferencia de dominio de inmuebles hipotecados producidos de la ca... http://calceh.net/8080/mia/bizcom/9317/1889/ST-UCOG-FSE-gub-GR-462.pdf.txt 15 fuentes similares	4%		Palabras idénticas: 4% (156 palabras)
4	localhost El patrimonio inmobiliario inmobiliario de la Com. Constituyente del B... http://calceh.net/8080/mia/bizcom/9317/1820/ST-UCOG-FSE-gub-GR-MD-166.pdf.txt 17 fuentes similares	4%		Palabras idénticas: 4% (160 palabras)
5	Trabajo CARLOS MORALES.docx Trabajo CARLOS MORALES 436760 El documento pertenece de mi grupo 16 fuentes similares	3%		Palabras idénticas: 3% (103 palabras)

Fuentes con similitudes fortuitas

Nº	Descripciones	Similitudes	Ubicaciones	Datos adicionales
1	Documento de otro usuario - 110344 El documento pertenece de otro grupo	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (21 palabras)
2	web.xua.es https://web.xua.es/legislacion/pdf/documentos/poder-judicial.pdf	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (10 palabras)
3	www.studocu.com Niveles DE Integración - NIVELES DE INTEGRACIÓN ECONÓMICA... https://www.studocu.com/latam/document/estructura-estrategia-bolivia/canadense-el-proceso-estatal...	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (19 palabras)
4	repositorio.pucv.edu.ec Sostenibilidad económica y ambiental de la cooperación de... https://repositorio.pucv.edu.ec/bitstream/2000/8945/1/PUCV-4331.pdf.txt	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (12 palabras)
5	space.aspenia.edu.ec Análisis de Ley Orgánica de apoyo humanitario para com... https://space.aspenia.edu.ec/bitstream/123456789/4861/1/Trabajo%20de%20Titulacion.pdf	< 1%		Palabras idénticas: < 1% (11 palabras)

Fuentes ignoradas - Estas fuentes han sido retiradas del cálculo del porcentaje de similitud por el propietario del documento.

Nº	Descripciones	Similitudes	Ubicaciones	Datos adicionales
1	www.consejal.net https://www.consejal.net/legislacion/comunicacion/11-DIRECCION DE REGULACION Y CONTROL DE PCL...	7%		Palabras idénticas: 7% (173 palabras)
2	www.gob.ec https://www.gob.ec/sites/default/files/regulaciones/2020/04/Ley%20Orgánica%20de%20Regulacion%20y%20Control%20de%20PCL...	7%		Palabras idénticas: 7% (173 palabras)
3	localhost El código orgánico de la producción, comercio e inversiones y su relación... http://calceh.net/8080/mia/bizcom/9317/1889/ST-UCOG-FSE-gub-GR-462.pdf.txt	5%		Palabras idénticas: 5% (142 palabras)
4	www.scgm.gob.ec https://www.scgm.gob.ec/boletines-comercio/boletines/2021/08/Guia%20para%20la%20investigacion%20de%20cont...	4%		Palabras idénticas: 4% (164 palabras)

N°	Descripciones	Similitudes	Ubicaciones	Datos adicionales
5	www.consumidor.gob.pe http://www.consumidor.gob.pe/medicamentos/2016/11/08/3/medico-300887.pdf	< 1%		Palabras idénticas: + 1% (81 palabras)
6	Documento de otro usuario - 479034 ● El documento proviene de otro grupo	< 1%		Palabras idénticas: + 1% (24 palabras)
7	Documento de otro usuario - 470160 ● El documento proviene de otro grupo	< 1%		Palabras idénticas: + 1% (27 palabras)
8	hft.banfiia.net Propuestas de mejora del financiamiento, rentabilidad y tributa... http://hft.banfiia.net/350-1383/73841	< 1%		Palabras idénticas: + 1% (10 palabras)
9	blog.pucp.edu.pe La intervención del Estado en la economía según Adam Smith ... http://blog.pucp.edu.pe/blog/entry/2008/05/17/la-intervencion-del-estado-en-la-economia-segun-a...	< 1%		Palabras idénticas: + 1% (12 palabras)
10	Documento de otro usuario - 476417 ● El documento proviene de otro grupo	< 1%		Palabras idénticas: + 1% (20 palabras)
11	de4.org El tributo en el Ecuador http://de4.org/10.2231/Rev.34484446_2011_286_30146	< 1%		Palabras idénticas: + 1% (11 palabras)
12	Documento de otro usuario - 476416 ● El documento proviene de otro grupo	< 1%		Palabras idénticas: + 1% (20 palabras)

Fuentes mencionadas (sin similitudes detectadas) Estas fuentes han sido citadas en el documento sin encontrar similitudes.

- <https://wides.fbb.org/docs/pdf/eco167947.pdf>
- <http://revistas.unam.mx/index.php/efm/article/view/30250>
- <https://www.cinade.org.es/>
- <http://www.encyclopedia-juridica.com/d/tributo/tributos.htm>
- <https://www.ejecericiademetor.com/suomoto/mercado/el-precio-de-los-autos-en-america-latina>

ELKER
PAVLOVA
MENDOZA
COLAMARCO

Firmado digitalmente
por ELKER PAVLOVA
MENDOZA
COLAMARCO
Fecha: 2024.01.27
11:06:22 -05'00'



**UNIVERSIDAD CATÓLICA
DE SANTIAGO DE GUAYAQUIL
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA, CIENCIAS SOCIALES Y
POLITICAS
CARRERA DE DERECHO**

TRIBUNAL DE SUSTENTACIÓN

f. _____

DR. LEOPOLDO XAVIER ZAVALA EGAS
DECANO DE CARRERA

f. _____

MGS. MARITZA GINETTE REYNOSO GAUTE
COORDINADOR DEL ÁREA

f. _____

DR. ABG. MGS (NOMBRES Y APELLIDOS)
OPONENTE

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN	2
MARCO TEÓRICO	4
1. DEFINICIONES GENERALES	4
1.1 TRIBUTO	4
1.2 ARANCELES	4
1.3 PODER DE MERCADO	4
1.4 BARRERAS DE ENTRADA	5
1.5 PRINCIPIO DE IGUALDAD	6
1.6 DERECHO AL LIBRE MERCADO	6
2. TRIBUTOS EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ	7
2.1 Impuesto al Valor Agregado (IVA)	7
2.2 Impuesto a los Consumos Especiales (ICE)	7
2.3 Impuesto a la renta	8
2.4 Aranceles de importación	8
2.5 Desglose de impuestos	8
MARCO LEGAL	9
3. CONSTITUCIÓN	9
4. LEY ORGÁNICA DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL PODER DE MERCADO	10
5. CONVENIOS INTERNACIONALES CON CHINA	11
5.1 Acuerdo de Complementación Económica (ACE) N°65	12
5.2 Tratado de libre comercio	12
CAPÍTULO 2	13
6. PROBLEMA JURÍDICO	13
7. ANÁLISIS NORMATIVO	13

7.1	Análisis del Art 9 de la LEY ORGÁNICA DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL PODER DE MERCADO en relación al derecho a la libre competencia	15
7.1.1	Art 9 Numeral #1:	15
7.1.2	Art 9 Numeral 3:	15
7.1.3	Art 9 Numeral #4 de la Ley Organica de Regulacion y Poder de Mercado	16
7.1.4	Art 9 Numeral #7 de la Ley Organica de Regulacion y Poder de Mercado	17
7.1.5	Art 9 Último Inciso de la Ley Organica de Regulacion y Poder de Mercado.....	17
8.	ALTO COSTO DEL MERCADO AUTOMOTRIZ.....	18
9.	COMPARACIÓN CON LOS DEMÁS MERCADOS CUADRO COMPARATIVO.....	19
10.	INCIDENCIA DEL ESTADO EN EL MERCADO AUTOMOTRIZ	20
10.1	Tratado Libre Comercio con China	20
11.	AFECCIÓN AL BIEN TUTELADO:	21
	CONCLUSIONES	23
	RECOMENDACIONES	24
	REFERENCIAS	25

RESUMEN

La tesis analiza cómo la fuerte imposición tributaria en Ecuador afecta negativamente la industria automotriz, encareciendo los vehículos e imposibilitando el acceso para un segmento importante de la población. Al no tener industria local, Ecuador depende de importaciones con costos adicionales.

Sin embargo, la mayor carga la constituyen los numerosos tributos como IVA, aranceles, Impuesto a Consumos Especiales, etc. que pueden duplicar el precio inicial de un auto. Esto ha llevado a la predominancia de marcas chinas más baratas, posicionándose con un 34,9% del mercado en 2023.

La tesis argumenta que esta distorsión del mercado automotriz viola el principio de igualdad y libre competencia. El tratado comercial con China podría agravar esta situación al dar condiciones ventajosas solo a automotrices chinas.

El análisis normativo examina leyes como la de Regulación de Poder de Mercado, determinando que las preferencias al mercado chino constituyen competencia desleal y fijación de precios predatorios.

Finalmente, la tesis concluye que los excesivos tributos en Ecuador están injustificados, reducen el consumo y la recaudación, y requieren reformas para maximizar ingresos fiscales sin afectar la actividad económica, aplicando el principio de Laffer.

Palabras Claves: Poder de Mercado, Tributos, Derecho a la Libre Competencia, Derecho de Competencia, Industria Automotriz, Tratado de Libre Comercio.

ABSTRACT

The thesis analyzes how the heavy tax burden in Ecuador negatively affects the automotive industry, making vehicles more expensive and impossible to access for a significant segment of the population. Since there is no local industry, Ecuador depends on imports with additional costs.

However, taxes such as VAT, tariffs, Special Consumption Tax, etc. that can double the initial price of a car constitute the greatest burden. This has led to the predominance of cheaper Chinese brands, positioning themselves with 34.9% of the market in 2023.

The thesis argues that this distortion of the automotive market violates the principle of equality and free competition. The trade agreement with China could further aggravate this situation by giving advantageous conditions only to Chinese automakers.

The normative analysis examines laws such as the Market Power Regulation, determining that the preferences for the Chinese market constitute unfair competition and predatory pricing.

Finally, the thesis concludes that the excessive taxes in Ecuador are unjustified, reduce consumption and collection, and require reforms to maximize tax revenues without affecting economic activity, applying the Laffer principle.

Keywords: Market Power, Taxes, Right to Free Competition, Competition Law, Automotive Industry, Free Trade Agreement.

INTRODUCCIÓN

En Ecuador, al igual que en la mayoría de países del mundo, la posesión de un vehículo ya no es considerada un lujo, sino una necesidad esencial en la vida cotidiana. Sin embargo, adquirir un automóvil en este país se ha vuelto una meta prácticamente inalcanzable para un segmento significativo de la población. Esta situación se debe a una serie de factores complejos que convergen en el mercado automotriz ecuatoriano.

Un factor determinante es la escasa industria automotriz local. La gran mayoría de los vehículos disponibles en el mercado ecuatoriano son importados o ensamblados en el país utilizando piezas importadas. Esto implica costos adicionales, como aranceles y tarifas, que inevitablemente incrementan el precio de venta de los automóviles. Como resultado, lo que podría ser un vehículo asequible en otros lugares se convierte en una inversión sustancialmente más costosa en Ecuador.

No obstante, el aspecto más abrumador en esta ecuación es la carga tributaria que los automovilistas ecuatorianos deben soportar. Para ponerlo en perspectiva, un automóvil con un precio inicial de USD 31,600 puede acumular más de USD 40,000 en impuestos adicionales (Motor Terra, 2021). Esta disparidad en los costos ha llevado a Ecuador a ganar la poco envidiable distinción de ser uno de los mercados automotrices más caros de toda la región (Álvaro, 2019).

Dada esta realidad económica, la población se ha visto obligada a optar por marcas más asequibles, en su mayoría ofrecidas por agentes económicos de origen chino. Estos fabricantes han sido los grandes beneficiarios de un mercado con una carga tributaria excesiva como la de Ecuador. Esto se refleja en el hecho de que, en el primer trimestre del año 2023, China se convirtió en el país con mayor volumen de ventas de vehículos en Ecuador, representando un impresionante 34.9% del mercado, e incluso alcanzando un 50% si consideramos los vehículos de marca china ensamblados en Ecuador (Tapia, 2023).

La preferencia o ventaja otorgada a ciertas marcas de vehículos, en este caso, aquellas de origen chino, debido a la intervención del Estado y a la carga tributaria excesiva impuesta a los vehículos de otros países, puede ser considerada una violación de este principio. La Constitución ecuatoriana, en su Artículo 11, establece la igualdad

como un derecho fundamental de todos los ciudadanos, y cualquier discriminación injustificada o preferencia injusta en el mercado puede ser vista como una infracción a este principio.

Además, la entrada en vigor del tratado de libre comercio entre Ecuador y China plantea cuestiones adicionales. Si se percibe que este acuerdo comercial otorga una ventaja desigual a las marcas chinas en el mercado automotriz ecuatoriano, esto podría constituir un abuso de poder de mercado. El numeral 4 del Artículo 9 de la Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado establece que se considera un abuso de poder de mercado la fijación de precios predatorios que perjudican a otros actores en el mercado. En este caso, la ventaja otorgada a las marcas chinas podría ser vista como una forma de fijación de precios predatorios

MARCO TEÓRICO

1. DEFINICIONES GENERALES

1.1 TRIBUTO

El tributo es un ingreso de un poder público que tiene el carácter de ingreso de derecho público, en el sentido de originarse por el puro imperio o aplicación de la ley, a diferencia de lo que ocurre con los ingresos de derecho privado, que nacen de un negocio jurídico privado, como una venta o un arrendamiento. Según FONROUGE, el tributo es una “prestación obligatoria, comúnmente en dinero, exigida por el Estado en virtud de su poder de imperio y que da lugar a relaciones jurídicas de derecho público” (Enciclopedia Jurídica, 2020=). Los tributos pueden ser tasa, contribuciones especiales o impuestos.

Obligación dineraria establecida por la ley, cuyo importe se destina al sostenimiento de las cargas públicas (Real Academia Española, 2023).

1.2 ARANCELES

El arancel es un tributo que se impone sobre un bien o servicio cuando cruza la frontera de un país. El arancel más común es el arancel a las importaciones, que consiste en poner un impuesto a un bien o servicio vendido dentro del país por alguien desde el exterior de la frontera (Economipedia, 2020). Según el Diccionario panhispánico del español jurídico, el arancel es una tarifa oficial, prevista en una norma jurídica, que determina los derechos que han de pagarse sobre la importación de mercancías y que se establece de conformidad a las necesidades de la economía de un Estado (DPEJ, 2023).

La Organización Mundial de Comercio (OMC, 2023), organismo internacional que regula las normas que rigen el comercio entre los países, del cual Ecuador es miembro, define al término —arancel— como el derecho de aduana que ordinariamente se cobra a los bienes que pasan de un territorio aduanero a otro.

1.3 PODER DE MERCADO

El poder de mercado es la capacidad de los actores económicos, como empresas u organizaciones, para ejercer una influencia significativa en un mercado específico. Esta influencia puede ser alcanzada de forma individual por una entidad o colectivamente por un grupo de entidades que operan en ese mercado (LORCPM,

2011). El poder de mercado se manifiesta a través de diversas estrategias y acciones que pueden afectar la dinámica competitiva y los precios en ese mercado.

Una de las formas en que los actores con poder de mercado pueden influir en el mercado es imponiendo precios superiores a lo que se esperaría en un mercado completamente competitivo (Real Academia Española, 2023). Esto significa que pueden cobrar precios más altos a los consumidores, lo que a menudo resulta en un menor bienestar para los consumidores, ya que tienen menos opciones y deben pagar más por los productos o servicios que necesitan.

Por otro lado, el poder de mercado también se puede utilizar de manera perjudicial a través de la práctica de fijación de precios predatorios. Esta estrategia implica establecer precios temporalmente bajos para eliminar o debilitar a los competidores que operan en el mismo segmento del mercado. Una vez que los competidores se ven afectados negativamente o salen del mercado, el actor con poder de mercado puede aumentar los precios nuevamente, lo que resulta en una disminución de la competencia y un mayor control sobre el mercado, y finalmente termina afectando al derecho de la libre escogencia del consumidor final.

1.4 BARRERAS DE ENTRADA

La existencia de barreras de entrada frena la aparición de nuevos competidores, protegiendo a los ya instalados y preservados, por tanto, sus expectativas de rentabilidad (Vela, et. al., 2017).

Las barreras de entrada son obstáculos o impedimentos que dificultan el ingreso de nuevas empresas en un mercado concreto, incluso cuando las empresas ya establecidas obtienen beneficios excesivos. Las barreras a la entrada pueden ser factores tecnológicos, la fidelidad de los consumidores a los productos existentes, normativas gubernamentales, patentes, costos de puesta en marcha, entre otros. Al proteger a las empresas incumbentes, las barreras de entrada restringen la competencia en un mercado y pueden contribuir a la distorsión de los precios. Estas barreras a menudo causan o ayudan a la existencia de monopolios y oligopolios, o confieren a las empresas un mayor poder de mercado (Pablo, 2023).

La industria automotriz en Ecuador presenta altas barreras de entrada para nuevos competidores, incluyendo la necesidad de realizar grandes inversiones en plantas de producción y tecnología, los elevados costos de investigación y desarrollo para nuevos modelos, la fuerte competencia de

marcas establecidas, las economías de escala de los competidores actuales, el acceso a canales de distribución dominados por las ensambladoras existentes, y los aranceles de importación que dificultan el ingreso de nuevos vehículos ensamblados en otros países. (Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana, 2019)

1.5 PRINCIPIO DE IGUALDAD

El principio de igualdad, es un pilar fundamental en el ámbito jurídico, constituye un atributo inherente a la condición humana. Este principio, arraigado en el tejido mismo del derecho, trasciende fronteras y encuentra su reflejo en documentos fundamentales, como la Declaración Universal de los Derechos Humanos de la ONU. El artículo 7 de dicha declaración proclama de manera contundente que "todos son iguales ante la ley y tienen, sin distinción, derecho a igual protección de la ley." (Organización de las Naciones Unidas, 1948). Esta afirmación impone la premisa de que los individuos, en calidad de sujetos de derecho, no pueden ser objeto de tratamiento diferenciado sin una justificación fundamentada en derecho (Real Academia Española, 2023).

La aplicación práctica de este principio se manifiesta de manera palpable en el ámbito de la ley tributaria. La uniformidad, en este contexto, emerge como el vehículo que traduce la igualdad ante la ley en el terreno fiscal. De acuerdo con este principio, todos los contribuyentes que se encuentren en condiciones iguales deben ser gravados con idéntica contribución y sujeto a la misma cuota tributaria (Blacio, 2012). Este enfoque garantiza que, frente a la ley, cada individuo sea tratado con imparcialidad, sin distinciones arbitrarias o discriminación.

En esencia, la igualdad ante la ley no sólo se erige como un principio jurídico, sino que se materializa como un fundamento sólido para la construcción de sociedades justas y equitativas. A través de la aplicación coherente de este principio, se establece un marco legal que salvaguarda los derechos y la dignidad de cada ciudadano, contribuyendo así a la forja de comunidades basadas en la justicia y la igualdad.

1.6 DERECHO AL LIBRE MERCADO

El derecho de libre mercado se configura como un conjunto de normas jurídicas diseñadas para salvaguardar la competencia entre diversos agentes económicos (Pérez, 2010). La esencia de esta competencia radica en la autorregulación del mercado a través de la interacción entre la oferta y la demanda. Este marco legal tiene como

objetivo prevenir acciones que amenacen o restrinjan la libre competencia, abordando prácticas anticonceptivas y posibles monopolios (Álvarez, 2017). En esencia, busca garantizar un entorno económico dinámico y equitativo.

2. TRIBUTOS EN LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ

El Servicio de Rentas Internas (SRI) de Ecuador establece una serie de tributos que afectan a los vehículos importados, conformando un entramado fiscal que incide en diversos aspectos.

2.1 Impuesto al Valor Agregado (IVA)

El Impuesto al Valor Agregado (IVA), establecido en un 12%, desempeña un papel central en la estructura tributaria que rodea la transacción de vehículos. Lo que distingue a este impuesto es su aplicación secuencial en diversas etapas del proceso comercial, ya sea durante la transferencia de dominio o en el curso de la importación. Esta peculiaridad implica que el IVA incide repetidamente en el precio del vehículo, a medida que cambia de propietario o ingresa al país, generando un impacto acumulativo que contribuye de manera significativa al costo global del automóvil.

La recurrencia del IVA en la transferencia de dominio y en la importación plantea un escenario en el cual cada transacción comercial de vehículos, especialmente aquellas llevadas a cabo por agencias automotrices, implica la activación del IVA. Este fenómeno contribuye a la acumulación de costos fiscales, y dicha carga financiera se traduce en un aumento sustancial del precio inicial del vehículo.

Para los consumidores, este aspecto tiene un impacto significativo en la toma de decisiones de compra, ya que deben considerar no solo el precio base del vehículo, sino también el efecto acumulativo del IVA en cada instancia de transferencia. En el caso de las agencias automotrices, la gestión de precios se convierte en un desafío estratégico, ya que deben equilibrar la competitividad en el mercado con la necesidad de cubrir los costos adicionales asociados con la recurrente aplicación del IVA (LRTI, 2004).

2.2 Impuesto a los Consumos Especiales (ICE)

El Reglamento para la Aplicación de la Ley del Reglamento Interno, en su Artículo 200 (2015), detalla de manera específica las pautas a seguir en cuanto a la tarifa del Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) impone en la transferencia de vehículos motorizados destinados al transporte terrestre, ya sean de producción

nacional o importados. Un aspecto fundamental que este artículo resalta es la consideración del precio de venta al público sugerido como base para calcular el Impuesto a los Consumos Especiales (ICE).

La complejidad de este proceso se acentúa con la variabilidad de la tasa del Impuesto a los Consumos Especiales, que oscila entre el 5% y el 35%. La determinación de esta tasa específica depende directamente del cilindraje del motor del vehículo en cuestión. Este rango amplio de tasas crea un desafío tanto para los importadores como para los consumidores, ya que la fluctuación de los porcentajes agrega una capa adicional de complejidad a la hora de calcular y anticipar los costos asociados a la adquisición de un vehículo.

Es relevante destacar que el Impuesto a los Consumos Especiales es uno de los tributos internos que más incide en el costo final de los vehículos. Esta carga fiscal puede afectar significativamente la decisión de compra de los consumidores, al tiempo que presenta un desafío continuo para los importadores que deben ajustar sus estrategias de precios para adaptarse a estas fluctuaciones impositivas (RALRTI, 2015).

2.3 Impuesto a la renta

En el caso de vehículos destinados a fines comerciales, el gravamen no se detiene ahí. El Impuesto a la Renta se convierte en un elemento clave, imponiendo un tributo adicional que incide en la viabilidad económica de utilizar estos vehículos con propósitos comerciales.

2.4 Aranceles de importación

No menos relevante son los aranceles de importación, que oscilan entre el 40%-115 %. Esta variable impositiva se suma al conjunto de tributos, configurando un panorama en el que la carga fiscal total puede ser sustancial. La necesidad de evaluar cuidadosamente estos porcentajes durante la importación se vuelve evidente para anticipar y planificar los costos asociados.

2.5 Desglose de impuestos

En el siguiente recuadro se expone un desglose de los diversos tributos específicos y Ad Valorem a los cuales los vehículos se ven expuestos al momento de su importación y posterior comercialización (El Universo, 2024).

TRIBUTO	TARIFA AD VALOREM	ESPECIFICO
ARANCEL	40%-115%	0
Impuesto a la Salida de Divisas	3,50%	0
Fondo de Desarrollo para la Infancia	0,50%	0
IVA	12%	0
Impuesto a los Consumos Especiales	5%-35%	0
Impuesto al Rodaje (GAD)	0	\$20
Impuesto a la propiedad de vehículos motorizados (matrícula)	0	\$979,40
SPPAT	0	\$26,74
Tasa ANT	0	\$36
Revisión Técnica Vehicular	0	\$28,88
Sticker de Revisión Técnica Vehicular	0	\$5
Generación de placas nuevas	0	\$23
Fondo Especial para el Mejoramiento y Mantenimiento Vial de la Provincia de Pichincha con Aporte Ciudadano	0	\$18

Nota. Desglose de tributos específicos y Ad Valorem.

MARCO LEGAL

3. CONSTITUCIÓN

La Constitución del Ecuador (2008), en su Artículo 283, proclama de manera categórica que el sistema económico del país es social y solidario, otorgando al Estado la facultad de intervenir en el mercado con el propósito de asegurar la producción y reproducción de condiciones tanto materiales como inmateriales que conduzcan al concepto de "buen vivir". Sin embargo, esta perspectiva choca frontalmente con las ideas críticas de destacados economistas como Adam Smith, cuya obra magistral "La Riqueza de las Naciones" postula que la intervención estatal, si está destinada a imponer trabas, erigir barreras y favorecer exclusivamente a pequeños grupos, obstaculiza el desenvolvimiento natural de la economía (Smith, 1776).

Smith, en su análisis, concede que la intervención estatal podría ser justificada si contribuye al correcto funcionamiento de la economía y actúa como un complemento para corregir ciertas anomalías (Smith, 1776). No obstante, en el caso específico del mercado automotriz ecuatoriano, la intervención estatal ha sido percibida como injustificada y ha arrojado resultados desfavorables, siguiendo la línea de pensamiento previamente expuesta por Adam Smith. Este escenario plantea preguntas fundamentales sobre la coexistencia entre la intervención gubernamental y la libertad natural del mercado, y cómo encontrar un equilibrio que promueva un desarrollo económico armonioso y beneficioso para la sociedad en su conjunto.

Adicionalmente, a pesar de la enunciación del Artículo 283 de la Constitución (2008), la intervención estatal en el mercado, cuando resulta en el favorecimiento exclusivo de un pequeño segmento de agentes económicos, parece contradecir el

derecho fundamental de la igualdad, consagrado en el Artículo 11 del mismo marco jurídico. Este aparente conflicto normativo entre principios de igual jerarquía podría dar lugar a una antinomia jurídica, planteando desafíos significativos para la coherencia y la aplicación eficaz del marco legal.

4. LEY ORGÁNICA DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL PODER DE MERCADO

En el Art. 9 específicamente en los numerales 1,3,4,6,7 y 12 de la LEY ORGÁNICA DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL PODER DE MERCADO (2011) de este cuerpo legal se establece qué conductas por, partes de agentes económicos constituyen abuso de poder de mercado, las conductas que son enlistadas son:

1.Las conductas de uno o varios operadores económicos que les permitan afectar, efectiva o potencialmente, la participación de otros competidores y la capacidad de entrada o expansión de estos últimos en un mercado relevante, a través de cualquier medio ajeno a su propia competitividad o eficiencia.

3.Las conductas de uno o varios operadores económicos con poder de mercado, en condiciones en que debido a la concentración de los medios de producción o comercialización, dichas conductas afecten o puedan afectar, limitar o impedir la participación de sus competidores o perjudicar a los productores directos, los consumidores y/o usuarios.

4. La fijación de precios predatorios o explotativos.

7. La aplicación, en las relaciones comerciales o de servicio, de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes que coloquen de manera injustificada a unos competidores en situación de desventaja frente a otros.

Adicionalmente se menciona que las prohibiciones dadas por este artículo se aplicarán también en los casos en los que el poder de mercado de uno o varios operadores económicos haya sido establecido por disposición legal. (LORCPM, 2011)

Por otro lado, en el artículo 28:

Art. 28.-Aplicación de restricciones.-Será admisible el establecimiento de restricciones a la competencia mediante resolución motivada de la Junta de

Regulación, por razones de interés público, en cualquier sector de la economía nacional, en los siguientes casos:

1. Para el desarrollo de un monopolio estatal en favor del interés público;

2. Para el desarrollo de sectores estratégicos de conformidad con la Constitución de la República;

3. Para la prestación de servicios públicos de conformidad con la Constitución de la República; 4. Para el desarrollo tecnológico e industrial de la economía nacional; y,

5. Para la implementación de iniciativas de acción afirmativa a favor de la economía popular y solidaria. Procederá el establecimiento de restricciones a la competencia cuando se generen beneficios específicos, concretos y significativos para la satisfacción del interés general, en el ámbito o industria en la que se establezcan, se incremente la eficiencia y se generen beneficios a favor de los consumidores o usuarios, que justifiquen la aplicación de las mismas. Las ayudas públicas y restricciones a la competencia serán objeto de evaluación conforme la regulación de buenas prácticas regulatorias. (LORCPM, 2011)

De igual manera, en el artículo 29:

Art. 29.-Ayudas públicas.-Serán sujetas a evaluación, conforme a lo dispuesto en los artículos 30 y 31 de la presente Ley, las ayudas otorgadas por el Estado mediante la utilización de recursos públicos, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinados operadores económicos o actividades económicas.

c) Las ayudas para fomentar la realización de un proyecto estratégico de interés nacional o destinadas a poner remedio a una grave perturbación en la economía nacional. (LORCPM, 2011)

5. CONVENIOS INTERNACIONALES CON CHINA

Ecuador y China tienen actualmente los siguientes convenios y acuerdos comerciales relacionados al sector automotriz:

5.1 Acuerdo de Complementación Económica (ACE) N°65

Entre Ecuador y China, firmado en 2018, que reduce aranceles para la importación de vehículos y autopartes entre ambos países (Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones del Ecuador, 2018).

5.2 Tratado de libre comercio

El reciente tratado de libre comercio firmado entre Ecuador y China el pasado 10 de mayo de 2023, y que actualmente está a la espera de ser debatido y potencialmente aprobado por la Asamblea Nacional, podría tener efectos de gran alcance en múltiples sectores de la economía ecuatoriana.

Uno de los sectores que se vería especialmente impactado sería el mercado automotriz. Si el tratado entra en vigencia, se esperaría una fuerte reducción de aranceles a la importación de vehículos chinos. Esto probablemente significaría una importante caída de precios de modelos de marcas chinas.

Considerando que actualmente las marcas chinas como Chery, BYD, JAC, FAW y otras ya tienen una fuerte presencia en el país, esta potencial rebaja arancelaria implicaría que puedan volverse aún más competitivas frente a marcas de otros orígenes.

Desde la perspectiva del derecho de competencia, la entrada en vigor de este tratado también plantearía algunos cuestionamientos respecto al nivel de intervención estatal en la conformación del mercado automotor local.

Si bien el acuerdo busca incentivar la competencia al eliminar barreras arancelarias, en la práctica podría tener un efecto de distorsión en la medida que otorgaría condiciones ventajosas focalizadas únicamente a un grupo de empresas (las automotrices chinas) por sobre el resto de participantes en este sector económico.

Esto podría considerarse una suerte de trato discriminatorio desde las regulaciones públicas hacia algunos agentes y no hacia otros, alterando las condiciones naturales de libre competencia empresarial.

Entes de control como la Superintendencia de Control de Poder de Mercado podrían verse llamados a evaluar la legitimidad de esta medida a la luz de las normas de defensa de la competencia justa dentro de la economía local.

Incluso no se podría descartar la interposición de posibles demandas ante la justicia ordinaria por parte de gremios o empresas afectadas, argumentando un trato desigual por parte del Estado hacia los importadores chinos en desmedro del resto.de

este acuerdo bilateral para el sector automotriz local requeriría un análisis profundo tanto desde la jurisprudencia sobre libre competencia como de la doctrina económica, para sopesar adecuadamente los a

Así, el amplio impacto que tendría la vigencia aspectos positivos y negativos derivados de la firma de este instrumento internacional por parte del Ecuador.

CAPÍTULO 2

6. PROBLEMA JURÍDICO

La excesiva imposición tributaria sin un fundamento lógico y económico, imposibilita a los ecuatorianos poder acceder a la mayoría de los segmentos de vehículos, quedando como la única opción en algunos casos los vehículos chinos, pero no por su calidad, sino porque es lo único que está al alcance del poder adquisitivo de los ecuatorianos al ser más barato por las ventajas tributarias, esto violenta el principio de la competencia justa dentro de los cuales esta el libre mercado con mas competidores y la libre escogencia del consumidor, los primeros, competidores, se ven perjudicados como importadores porque sus vehículos no se encuentran dentro de la capacidad adquisitiva de los ecuatorianos, y los segundos, consumidores, porque solo tienen una opción para escoger dentro de este rango clase media.

La industria automotriz china paga menos tributos, debido a que estos son calculados dependiendo el precio del vehículo.

7. ANÁLISIS NORMATIVO

Indudablemente, el ámbito tributario posee un papel crucial en el desarrollo de las políticas gubernamentales, con objetivos claramente delineados, ya sea la recaudación de fondos para sostener el presupuesto estatal o la regulación del ingreso de productos al mercado nacional. No obstante, la divergencia entre la intención normativa y los resultados prácticos, como se evidenció en la Ley Para Evitar La Especulación De Las Tierras (2016), resalta la necesidad de una cuidadosa consideración en la formulación y aplicación de regulaciones tributarias.

Desde una perspectiva legal, el mencionado caso subraya la importancia de la coherencia entre la intención legislativa y los impactos reales de una norma tributaria. La paralización del mercado inmobiliario como consecuencia de un impuesto del 75%

sobre la especulación inmobiliaria revela una falta de previsión en la elaboración de la ley. Este desajuste entre la finalidad declarada y los efectos tangibles no solo afecta la estabilidad del mercado, sino que también pone de manifiesto la necesidad de un análisis jurídico más profundo y prospectivo en la formulación de políticas tributarias.

Centrándonos en el ámbito automotriz, y debido a la ausencia de una industria automotriz autónoma, fabricante y generadora, hace al Ecuador dependiente de la importación y ensamblaje extranjero, lo que plantea la interrogante jurídica siguiente: ¿Son los tributos en este sector realmente justificados? La respuesta a esta pregunta tiene implicaciones jurídicas significativas en términos de competencia, acceso a bienes y servicios, y cumplimiento de normativas internacionales.

En este contexto, la revisión de la estructura tributaria en el mercado automotriz adquiere relevancia desde una perspectiva legal, ya que implica la ponderación de principios como la equidad, la proporcionalidad y la coherencia normativa. La identificación de posibles desequilibrios o distorsiones en la normativa tributaria podría requerir ajustes legales para garantizar que las regulaciones cumplan con los nombrados principios y respondan a la realidad del mercado.

Con base a lo dicho con anterioridad, ¿Realmente están justificados los tributos tan elevados que tenemos actualmente? Queda en evidencia que la motivación al momento de imponer estos tributos es la de mera recaudación pero a la vez no necesariamente impuestos más altos significan mayor recaudación, porque como vimos con anterioridad la imposición arancelaria puede causar el crecimiento de un mercado y como resultado el hecho generador del tributo deja de concretarse.

Existe una teoría económica que sostiene que hay un punto óptimo de impuestos que maximiza la recaudación. La curva de Laffer representa gráficamente el principio económico que establece que la cuantía del tributo y la recaudación no son directamente proporcionales. Esta curva, visualizada como una U invertida, explica que si la imposición tributaria es excesiva, el mercado se vería perjudicado, lo que resultaría en el impedimento del surgimiento del hecho generador de tributos. Por otro lado, si el tributo fuera inexistente, tampoco habría recaudación para el estado. En esencia, la curva de Laffer argumenta que existe un punto intermedio en el cual la imposición de impuestos es efectiva para generar ingresos fiscales sin afectar negativamente la actividad económica por lo que se puede buscar una disminución de tributos en el mercado y aun así cumplir de mejor forma con el objetivo de recaudación de la norma.

7.1 Análisis del Art 9 de la LEY ORGÁNICA DE REGULACIÓN Y CONTROL DEL PODER DE MERCADO en relación al derecho a la libre competencia

7.1.1 Art 9 Numeral #1:

1.Las conductas de uno o varios operadores económicos que les permitan afectar, efectiva o potencialmente, la participación de otros competidores y la capacidad de entrada o expansión de estos últimos en un mercado relevante, a través de cualquier medio ajeno a su propia competitividad o eficiencia. (2011)

En el presente numeral, especifica que debe existir una conducta por parte del operador económico (en este caso las concesionarias de autos chinos) que provoque una afectación a la actividad económica de los demás competidores, entre esto, la libertad de expansión dentro del mercado.

Precisamente este último punto es el que más nos interesa, debido a que el mercado chino, al intentar cada vez más posesionarse en el mercado con precios abajo de las marcas tradicionales en el Ecuador, lo que está provocando es aumentar relativamente sus ventas y convertirse en un competidor atractivo para un ecuatoriano con ingresos promedios. Lo cual, parecería ser algo positivo para los ecuatorianos que están pensando en comprarse un vehículo nuevo, pero a la larga lo que verdaderamente está haciendo es ganarse el mercado de una forma muy brusca, y dejando a los demás competidores sin consumidores.

7.1.2 Art 9 Numeral 3:

3.Las conductas de uno o varios operadores económicos con poder de mercado, en condiciones en que debido a la concentración de los medios de producción o comercialización dichas conductas afecten o puedan afectar, limitar o impedir la participación de sus competidores o perjudicar a los productores directos, los consumidores. (2011)

El mercado chino siempre ha sido atractivo para la mayoría de empresas que se dedican a la producción de vehículos, debido a la gran tecnología y los bajos precios de los accesorios de origen asiático, por la mano de obra barata que existe en esta región. Se podría decir que todos los vehículos de cualquier marca, cuentan con al menos una pieza de origen chino.

Esta es una de las razones por las que el mercado chino consta con más beneficios al momento de intentar ingresar en la industria de fabricación y

comercialización de autos, debido a que ya cuentan con un tipo de "subsidio local" que le permite que los vehículos tengan un precio final más económico.

A la larga, este beneficio que tiene la industria de autos asiática, termina perjudicando a la producción y comercialización de la mayoría de los vehículos de la competencia, debido a que de una u otra forma dependen de las maquinarias y repuestos o accesorios creados en china. Tanto así, que varias marcas se han visto obligadas a adquirir vehículos de origen chino y únicamente ponerle su logotipo para que parezca ser que ellos lo fabrican.

Por lo cual evidencia el fuerte impacto que tiene la industria china en los medios de producción, debido a los beneficios que brinda su bajo costo, y esto a la final perjudica a los medios de producción de las otras marcas de autos. También termina perjudicando al consumidor, debido a que si bien es cierto, los vehículos fabricados en china o en algun otro pais pero utilizando maquinarias o repuestos chinos, tiene un costo final menor, pero al final se termina engañando al consumidor, al venderle un auto chino que aparenta ser de buena calidad, pero en realidad no tienen mucho tiempo de duración. De la misma manera sucede cuando otras marcas engañan a los consumidores vendiéndoles un vehículo que aparentemente es de fabricación propia, pero termina siendo un auto chino con un logotipo que no le pertenece.

7.1.3 Art 9 Numeral #4 de la Ley Organica de Regulacion y Poder de Mercado

"4. La fijación de precios predatorios o explotativos." (2011).

La fijación de precios predatorios es una estrategia empresarial en la cual la empresa fija precios por debajo del costo habitual, para así posesionarse en el mercado y terminar eliminando a sus competidores directos.

Esto es lo que está sucediendo poco a poco con la industria automotriz china, la cual poco a poco ha ido incrementando poder de mercado, con la estrategia de poner sus precios por debajo de los demás competidores.

Como explicamos anteriormente, debido a los altos costos de los autos en el Ecuador, los ecuatorianos con un sueldo promedio, se preocupan mucho por su economía, por lo cual se ven obligados a ahorrar en toda compra que realizan. Esto le beneficia a la industria china, debido a que se vuelven atractivos para los ecuatorianos, y se convierten en la única opción de compra, debido a que es lo único que les alcanza, porque además de ser económicos, también se ven beneficiados por las preferencias arancelarias, perjudicando tarde o temprano a los demás competidores que pagan más

impuestos debido a que le cuesta más producir su vehículo porque se preocupan también por la buena calidad que brindan, a diferencia del mercado chino.

7.1.4 Art 9 Numeral #7 de la Ley Organica de Regulacion y Poder de Mercado

“7.La aplicación, en las relaciones comerciales o de servicio, de condiciones desiguales para prestaciones equivalentes que coloquen de manera injustificada a unos competidores en situación de desventaja frente a otros.” (2011)

Los acuerdos comerciales suscritos entre Ecuador y China, ponen a este último como principal beneficiario, debido a que al ser una de las economías más grandes del mundo, tiene implicaciones significativas en los demás mercados.

Los vehículos chinos tienen acceso preferencial dentro del mercado ecuatoriano, debido a los beneficios que se le otorgan al momento de exportar sus productos hacia el Ecuador, lo cual afecta a los demás competidores que anteriormente se encontraban posesionados en el mercado, provocando que estos se encuentren en una situación de desventaja.

7.1.5 Art 9 Último Inciso de la Ley Organica de Regulacion y Poder de Mercado

“Adicionalmente se menciona que las prohibiciones dadas por este artículo se aplicarán también en los casos en los que el poder de mercado de uno o varios operadores económicos haya sido establecido por disposición legal.” (2011).

Existen operadores económicos que por méritos propios pueden llegar a posesionarse en el mercado, pero este no es el caso de la industria automotriz de China.

Esta industria Asiática ha logrado ubicarse como principal vendedor de autos dentro del mercado ecuatoriano, debido a que el Estado de manera indirecta lo ha permitido. Los beneficios tributarios que se han otorgado por medio de disposiciones legales o regulaciones gubernamentales, provocan una afectación a los demás competidores.

Si la intención del estado es que el mercado ecuatoriano sea más dinámico, y que el país sea más atractivo, las regulaciones gubernamentales no deberían estar enfocadas únicamente a un solo operador económico, sino que todos los importadores deberían tener los mismos beneficios, para así crear un estado de libre competencia, y de libre escogencia del consumidor.

8. ALTO COSTO DEL MERCADO AUTOMOTRIZ

Ecuador es uno de los países con el más alto costo automotriz de la región, debido a diversos factores, como lo son la alta carga tributaria y arancelaria que se encuentran impuestos para poder importar un vehículo en el Ecuador. El precio de los vehículos en Ecuador es sumamente alto en comparación a los demás países vecinos. Se podría decir que en Ecuador el precio de un auto puede llegar a duplicar su valor, dependiendo del tipo de auto, la marca y la gama al que pertenezca

Este precio elevado de los vehículos en Ecuador afecta a los consumidores de la clase baja - media, debido a que no cuentan con una libre escogencia del producto, sino que tienen que limitarse a comprar el de menor valor, sin fijarse en los beneficios y las características positivas que les brinda el vehículo, tanto así que hoy en día los consumidores no se fijan ni en la seguridad de equipamiento que posee el vehículo que piensan comprar.

Los automotores que más impuestos pagan son aquellos que tienen mayor equipamiento, son más eficientes y cuentan con mejores sistemas de seguridad. Es decir, se castiga la eficiencia y la seguridad (Motor Terra, 2021).

Este es uno de los motivos por los que concluimos que los tributos están por encima de la seguridad de los ecuatorianos, debido a que a un ecuatoriano promedio solo le alcanzan los autos más económicos, que en este caso son los de origen chino, que no brindan una buena seguridad ni confianza.

También puede llegar a afectar al sector productivo del país, debido a que las empresas gastan una cantidad grande de su capital para poder adquirir un vehículo que sea eficiente para el trabajo. Lo cual tarde o temprano se ve reflejado en los grandes gastos que hace la empresa para poder adquirir bienes de transportación, reduciendo el margen de ganancia de los comerciantes, y aumentando el valor del producto final.

Jaime Cucalón, presidente de la Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA), afirma que los autos de fabricación china entraron a tomarse el 50 % del mercado ecuatoriano. “Incluye carros a precios muy bajos, lo que ha hecho que sean más accesibles para los ciudadanos, esto no pasaba hace cinco años. Hay decenas de marcas de vehículos chinos” (El Universo, 2022).

9. COMPARACIÓN CON LOS DEMÁS MERCADOS CUADRO COMPARATIVO

En Ecuador, la carga impositiva que paga un vehículo llega al 89%, mientras que en Colombia esta representa el 60% y en Chile y Perú apenas significa el 25%, lo que hace que un carro sea menos costoso para el consumidor de esas naciones. Como presenta Excelencias del Motor (2019):

CAMIONETAS:

PAÍS	CHEVROLET COLORADO	NISSAN FRONTIER	JAC T6
CHILE	USD 36.350	USD 33988	USD 17316
COLOMBIA	USD 39.700	USD 27414	USD 27414
PERÚ	USD 25.990	USD 30500	USD 16190
ECUADOR	USD 46.999	USD 33990	USD 21999

Nota. Cuadro Comparativo de Cargas Impositivas.

SEDAN:

PAÍS	CHANGAN V3	NISSAN VERSA	KIA RIO
CHILE	USD 9.396	USD 13.257	USD 13.428
COLOMBIA	NO A LA VENTA	USD 13.035	USD 15.434
PERÚ	USD 13.837	USD 15.990	USD 13.490
ECUADOR	USD 16.000	USD 23.701	USD 18.000

Nota. Cuadro Comparativo de Cargas Impositivas.

SUV:

PAÍS	HYUNDAI TUCSON	CHERY TIGGO 7 PRO	KIA SPORTAGE
CHILE	USD 18.251	USD 17.348	USD 16.111
COLOMBIA	USD 23.751	USD 15.490	USD 19.977
PERÚ	USD 21.990	USD 20.240	USD 23.990
ECUADOR	USD 38.990	USD 23.900	USD 32.990

Nota. Cuadro Comparativo de Cargas Impositivas.

10. INCIDENCIA DEL ESTADO EN EL MERCADO

AUTOMOTRIZ

El acuerdo comercial con China es el primer acuerdo comercial que Ecuador suscribe con un país asiático. Fue firmado de manera virtual y simultánea el 10 de mayo en Quito y el 11 de mayo del 2023 en Beijing y la corte constitucional del Ecuador declaró su constitucionalidad formal y material el pasado 12 de octubre del 2023. En este tratado de libre comercio no están exentos los vehículos, lo que haría aún más grande la brecha de precios entre los vehículos de origen chino y los de otras marcas.

A pesar de no ser uno de los objetivos de este tratado, crea un entorno desfavorable para el mercado automotriz, esto generará una fijación de precios de las marcas chinas con los que los demás agentes económicos difícilmente podrán competir y esto será inducido por el propio estado, por lo que se estaría incurriendo en la prohibición dada por el Art. 9 numeral 4 de Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado (2011) y adicionalmente el estado violentaría el principio de igualdad prevista en la Constitución Nacional del Ecuador.

10.1 Tratado Libre Comercio con China

El Tratado de Libre Comercio entre Ecuador y China tendrá un impacto significativo en la industria automotriz de Ecuador. Con la entrada en vigor del acuerdo, los aranceles para los vehículos importados desde China se reducirán gradualmente hasta cero, con una disminución anual del 2,6%. Esto podría resultar en

un aumento de la participación de los vehículos chinos en el mercado ecuatoriano, que actualmente es del 31,9%, y podría alcanzar el 50% en poco tiempo. De hecho, a pesar de los aranceles actuales de entre el 35% y 40%, los vehículos chinos ya representan el 34,62% de las ventas de vehículos en Ecuador. Sin embargo, esta reducción de aranceles también podría tener un impacto en la producción nacional de vehículos. Aunque los consumidores podrían beneficiarse de una mayor variedad de modelos y precios más bajos, el impacto exacto dependerá de varios factores, incluyendo las decisiones de los fabricantes de automóviles y las preferencias de los consumidores. Es importante tener en cuenta que estos cambios se producirán de manera gradual a lo largo de los años.

Esto causará una brecha aun mas grande en la predominancia del mercado entre las marcas chinas y los demás vehículos debido al enorme coste de venta de los vehículos actualmente.

11.AFECTACIÓN AL BIEN TUTELADO:

El principal enfoque del derecho de competencia es proteger el bien tutelado, que en este caso es el Bienestar social, el cual indica que la actividad económica e iniciativa privada son libres dentro de los límites del bien común

Los tratados de libre comercio que están por entrar en vigor entre Ecuador y China van a provocar una afectación en el Bienestar social de los competidores y los consumidores, debido a que da preferencias arancelarias a un operador económico en específico, pero perjudica a los otros operadores económicos que compiten dentro del mismo mercado.

Estas preferencias arancelarias provocan una competencia desigual dentro del mercado, poniendo en una situación de ventaja al operador que se le está dando este beneficio, y peor aún, cuando se trata de un operador económico de origen Asiático, que ya de por si su mano de obra y sus costos de producción son más económicos a comparación a sus competidores.

A la larga, esta ventaja que se le da al operador económico también termina provocando un impacto en la libre escogencia del consumidor, debido a que al entrar

dentro de un país donde un auto ya se ha convertido en una necesidad, y donde de por sí los autos tienen un precio muy elevado, indirectamente el operador se está aprovechando de esta situación, y está promocionando su producto como el más óptimo para la necesidad que tienen los ecuatorianos, mientras que la realidad es otra.

La realidad es que los autos chinos aparentan ser un buen competidor, cuando en realidad la verdadera ventaja que tienen son sus precios, pero no su calidad, por lo que se está engañando al consumidor, y a su vez está limitando sus opciones, debido a que este operador económico aparece como uno de los pocos autos que le alcanza para comprar al consumidor.

En un país como el Ecuador, dar estos beneficios tributarios a un solo competidor, genera menos incentivos para que el consumidor pueda escoger su producto enfocándose en la calidad del mismo, sino que la diferencia en los aranceles van a distorsionar el mercado, convirtiendo a los autos de los otros competidores como "inalcanzables".

CONCLUSIONES

- EL estado sigue percibiendo la obtención de un vehículo propio como un privilegio más que como una necesidad y pone trabas tributarias que dificultan la obtención de uno.
- Si los tributos grabados al mercado son excesivos el consumo será inferior y por ende la recaudación va a ser menor a lo planificado por el legislador.
- Ecuador es de los mercados automotrices más cuantiosos debida a una intervención directa por parte del estado.
- El estado mediante políticas tributarias puede influir en el auge o decadencia de ciertos agentes económicos, creando distorsión en el mercado y generando afectación al derecho de libre competencia y el principio de igualdad.

Los agentes económicos chinos están teniendo predominancia debido a que tienen la capacidad de fijar precios predatorios con los que el resto del mercado no puede competir y a su vez cayendo en la prohibición dispuesta por el numeral 4 del art. 9 de la Ley Orgánica De Regulación Y Control Del Poder De Mercado

RECOMENDACIONES

- Fomentar la inversión extranjera en el sector automotriz, dando beneficios tributarios, y de esa manera hacer crecer la industria nacional.
- Reformar el Art. 76 de la Ley del Régimen Tributario Interno con la finalidad de quitar a los vehículos de la lista de los bienes gravados con IVA
- Utilizar la curva de Laffer como guía para buscar una reducción tributaria y a la vez maximizar la recaudación.
- El estado mediante La Superintendencia de Control y Poder de Mercado debe realizar una revisión exhaustiva a las prácticas de los agentes económicos chinos.
- El estado debe fomentar la creación de tratados de comercio con países estratégicos que se dediquen a la industria automotriz como México y Brasil.

REFERENCIAS

- Álvarez, J. (2017). *Introducción al Derecho Mercantil*. Barcelona: Atelier.
- Álvaro, M. (2019). Los precios de los autos en Ecuador están entre los más altos de Latinoamérica. <https://www.primicias.ec/noticias/economia/precios-autos-ecuador-altos-latinoamerica/>
- Asamblea Nacional. (2016). *Ley para evitar la Especulación de las Tierras*. <https://faolex.fao.org/docs/pdf/ecu167047.pdf>
- Blacio Aguirre, R. (2012). El tributo en el Ecuador. *Revista De La Facultad De Derecho De México*. <https://doi.org/10.22201/fder.24488933e.2011.255.30250>
- Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana [CINAE]. (2019). Barreras de entrada en la industria automotriz de Ecuador. <https://www.cinade.org.ec/>
- Constitución de la Republica [CRE] Artículo 11. 20 de octubre de 2008. (Ecuador).
- Constitución de la Republica [CRE] Artículo 283. 20 de octubre de 2008. (Ecuador).
- Economipedia. (2020). Arancel - Qué es, definición y significado. <https://economipedia.com/definiciones/arancel.html#:~:text=El-arancel-es-un-tributo,el-exterior-de-la-frontera.>
- El Universo. (2022). *¿Pensando en comprar un auto? Estos son los que cuestan hasta 15.000 dólares en Ecuador, aunque cada vez son menos porque los impuestos los encarecen*. <https://www.eluniverso.com/noticias/informes/estos-son-los-carros-de-hasta-15000-dolares-en-ecuador-pero-cada-vez-son-menos-porque-los-impuestos-los-encarecen-nota/>
- El Universo. (2024). Con el arancel cero, vehículos europeos igual pagan otros impuestos que llegan a representar hasta el 24 % de su precio en Ecuador. <https://www.eluniverso.com/noticias/economia/con-el-arancel-cero-vehiculos-europeos-igual-pagan-otros-impuestos-que-llegan-a-representar-hasta-el-24-de-su-precio-en-ecuador-nota/>

- Enciclopedia Jurídica (2020). Tributos. <https://www.encyclopedia-juridica.com/d/tributos/tributos.htm>
- Excelencias del Motor. (2019). *El precio de los autos en América Latina*. <https://www.excelenciasdelmotor.com/automotriz/mercado/el-precio-de-los-autos-en-america-latina>
- Ley de Régimen Tributario Interno [LRTI] 17 de noviembre de 2004.
- Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado [LORCPM] Artículo 9. 13 de octubre de 2011.
- Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado [LORCPM] Artículo 28. 13 de octubre de 2011.
- Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado [LORCPM] Artículo 29. 13 de octubre de 2011.
- Ley Orgánica de Regulación y Control del Poder de Mercado [LORCPM]. 13 de octubre de 2011.
- Ministerio de Comercio Exterior e Inversiones del Ecuador. (2018). *Acuerdo de Complementación Económica (ACE) N°65 entre la República del Ecuador y la República Popular China*. <https://www.comercioexterior.gob.ec/acuerdo-comercial-ecuador-china/>
- Motor Terra. (2021). *El precio de los vehículos en el Ecuador es el más alto de la región*. <https://www.motorterra.com/el-precio-de-los-vehiculos-en-el-ecuador-es-el-mas-alto-de-la-region/>
- Organización de las Naciones Unidas. (1948). La Declaración Universal de los Derechos Humanos. <https://www.un.org/es/about-us/universal-declaration-of-human-rights#:~:text=Todos-son-iguales-ante-la,toda-provocacion-a-tal-discriminacion>.
- Organización Mundial del Comercio. (s.f.). Aranceles. https://www.wto.org/spanish/tratop_s/tariffs_s/tariffs_s.htm#:~:text=Los-derechos-de-aduana-aplicados,de-mercancias-se-denominan-aranceles

- Pablo, J.. (2023). Barreras de Entrada. <https://centrocompetencia.com/barreras-de-entrada/>
- Pérez, A. (2010). Derecho de la Competencia. Madrid: Editorial Jurídica.
- Real Academia Española: Diccionario de la lengua española, 23.ª ed., [versión 23.7 en línea]. <https://dle.rae.es>.
- Real Academia Española: Diccionario panhispánico del español (DPEJ) [en línea]. <https://dpej.rae.es/>
- Real Academia Española: Diccionario panhispánico del español (DPEJ) [en línea]. <https://dpej.rae.es/>
- Real Academia Española: Diccionario panhispánico del español (DPEJ) [en línea]. <https://dpej.rae.es/>
- Reglamento para la Aplicación de la Ley del Reglamento Interno [RALRTI]. Artículo 200. 28 de febrero de 2015.
- Smith, A. (1776). *La Riqueza de las Naciones*.
- Tapia, E. (2023). Carros chinos pierden mercado frente a los ensamblados en Ecuador. <https://www.primicias.ec/noticias/economia/carros-china-caida-ventas-ensamblados-ecuador/>
- Vela, L., Abanto, M., Banda, E., Fernández, K., Gálvez, P., Guerrero, J., Hurtado, L., & Spelucin, P. (2017). Poder de mercado y barreras de entrada. <https://rua.ua.es/dspace/handle/10045/63428>



DECLARACIÓN Y AUTORIZACIÓN

Nosotros, **Pumayugra Rosero Anthony Joel** con C.C: # 0942192642 y **Tejada Cáceres José Mauricio** con C.C: # 0958293755, autores del trabajo de titulación: **Afectación Al Derecho Al Libre Mercado De La Industria Automotriz** previo a la obtención del título de **ABOGADO** en la Universidad Católica de Santiago de Guayaquil.

1.- Declaramos 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.- Autorizamos 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, **2 de febrero** del **2024**

f. _____
Pumayugra Rosero Anthony Joel
C.C: 0942192642

f. _____
Tejada Cáceres José Mauricio
C.C: 0958293755



REPOSITORIO NACIONAL EN CIENCIA Y TECNOLOGÍA

FICHA DE REGISTRO DE TESIS/TRABAJO DE TITULACIÓN

TEMA Y SUBTEMA:	Afectación Al Derecho Al Libre Mercado De La Industria Automotriz.		
AUTOR(ES)	Pumayugra Rosero Anthony Joel Tejada Cáceres José Mauricio		
REVISOR(ES)/TUTOR(ES)	Mendoza Colamarco Elker Pavlova		
INSTITUCIÓN:	Universidad Católica de Santiago de Guayaquil		
FACULTAD:	Facultad de Jurisprudencia, Ciencias Sociales y Políticas		
CARRERA:	Carrera de Derecho		
TITULO OBTENIDO:	Abogado		
FECHA DE PUBLICACIÓN:	2 de febrero del 2024	No. DE PÁGINAS:	27
ÁREAS TEMÁTICAS:	Derecho de Competencia, Derecho Constitucional, Derecho tributario		
PALABRAS CLAVES/ KEYWORDS:	Poder de Mercado, Tributos, Derecho a la Libre Competencia, Derecho de Competencia, Industria Automotriz, Tratado De Libre Comercio		
RESUMEN:	<p>La tesis analiza cómo la fuerte imposición tributaria en Ecuador afecta negativamente la industria automotriz, encareciendo los vehículos e imposibilitando el acceso para un segmento importante de la población. Al no tener industria local, Ecuador depende de importaciones con costos adicionales. Sin embargo, la mayor carga la constituyen los numerosos tributos como IVA, aranceles, Impuesto a Consumos Especiales, etc. que pueden duplicar el precio inicial de un auto. Esto ha llevado a la predominancia de marcas chinas más baratas, posicionándose con un 34,9% del mercado en 2023. La tesis argumenta que esta distorsión del mercado automotriz viola el principio de igualdad y libre competencia. El tratado comercial con China podría agravar esta situación al dar condiciones ventajosas solo a automotrices chinas.</p> <p>El análisis normativo examina leyes como la de Regulación de Poder de Mercado, determinando que las preferencias al mercado chino constituyen competencia desleal y fijación de precios predatorios. Finalmente, la tesis concluye que los excesivos tributos en Ecuador están injustificados, reducen el consumo y la recaudación, y requieren reformas para maximizar ingresos fiscales sin afectar la actividad económica, aplicando el principio de Laffer.</p>		
ADJUNTO PDF:	<input checked="" type="checkbox"/> SI		<input type="checkbox"/> NO
CONTACTO CON AUTOR/ES:	Teléfono: +593-980725652 +593-989991859	E-mail: pumayugra2001@gmail.com jose.tejada20@hotmail.com	
CONTACTO CON LA INSTITUCIÓN (COORDINADOR DEL PROCESO UTE):	Nombre: Reynoso Gaute, Maritza Ginette Teléfono: +593-4-3804600 E-mail: maritza.reynoso@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):			