



UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA
SEDE GUAYAQUIL
CARRERA DE ADMINISTRACIÓN DE EMPRESAS

**ANÁLISIS DEL ACUERDO COMERCIAL MULTIPARTES CON LA UNIÓN
EUROPEA Y SUS BENEFICIOS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR,
AÑO 2022**

Trabajo de titulación previo a la obtención del
Título de Licenciado en Administración de Empresas

AUTOR: Daniel Alfonso Cueva Rodríguez

TUTOR: LSI. Karool Geovanna Heredia Castro, MSC

Guayaquil-Ecuador

2024

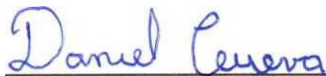
**CERTIFICADO DE RESPONSABILIDAD Y AUTORÍA DEL TRABAJO DE
TITULACIÓN**

Yo, DANIEL ALFONSO CUEVA RODRIGUEZ con documento de identificación N°
0931487060 manifiesto que:

Soy el autor y responsable del presente trabajo; y, autorizo a que sin fines de lucro la
Universidad Politécnica Salesiana pueda usar, difundir, reproducir o publicar de manera total
o parcial el presente trabajo de titulación.

GUAYAQUIL, 05 de MARZO del año 2024

Atentamente,



DANIEL ALFONSO CUEVA

0931487060

**CERTIFICADO DE CESIÓN DE DERECHOS DE AUTOR DEL TRABAJO DE
TITULACIÓN A LA UNIVERSIDAD POLITÉCNICA SALESIANA**

Yo, DANIEL ALFONSO CUEVA con documento de identificación No. 0931487060, expreso mi voluntad y por medio del presente documento cedo a la Universidad Politécnica Salesiana la titularidad sobre los derechos patrimoniales en virtud de que soy autor del Artículo Científico: "ANÁLISIS DEL ACUERDO COMERCIAL MULTIPARTES CON LA UNIÓN EUROPEA Y SUS BENEFICIOS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR, AÑO 2022," el cual ha sido desarrollado para optar por el título de: Licenciado en Administración de Empresas, en la Universidad Politécnica Salesiana, quedando la Universidad facultada para ejercer plenamente los derechos cedidos anteriormente.

En concordancia con lo manifestado, suscribo este documento en el momento que hago la entrega del trabajo final en formato digital a la Biblioteca de la Universidad Politécnica Salesiana.

Guayaquil, 05 de marzo del año 2024

Atentamente,



DANIEL ALFONSO CUEVA
0931487060

CERTIFICADO DE DIRECCIÓN DEL TRABAJO DE TITULACIÓN

Yo, HEREDIA CASTRO KAROOL GEOVANNA con documento de identificación N° 0801971888 docente de la Universidad Politécnica Salesiana, declaro que bajo mi tutoría fue desarrollado el trabajo de titulación: "ANÁLISIS DEL ACUERDO COMERCIAL MULTIPARTES CON LA UNIÓN EUROPEA Y SUS BENEFICIOS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR, AÑO 2022", realizado por DANIEL ALFONSO CUEVA RODRIGUEZ con documento de identificación N° 0931487060, obteniendo como resultado final el trabajo de titulación bajo la opción Artículo Académico que cumple con todos los requisitos determinados por la Universidad Politécnica Salesiana.

Guayaquil, 05 de marzo del año 2024

Atentamente,



HERE IA CASTRO KAROOL GEOVANNA
0801971888

Análisis del acuerdo comercial multipartes con la Unión Europea y sus beneficios en el sector automotriz del Ecuador, año 2022

Analysis of the multiparty trade agreement with the European Union and its benefits for Ecuador's automotive sector, year 2022

Resumen

Los crecientes acuerdos comerciales entre naciones son un reflejo de la importancia del comercio exterior en economías globalizadas. Este artículo analiza el impacto económico a nivel nacional a raíz de la adhesión de Ecuador al acuerdo comercial multipartes. Acuerdo cuyo propósito es privilegiar las relaciones comerciales entre estamos miembros, En particular, se destaca la doble vía de beneficios que este acuerdo representa para el país. Focalizado en la industria automotriz ecuatoriana como ejemplo destacado, resaltando su contribución significativa al crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB). La expansión del sector abarca el ensamblaje de vehículos, beneficiando a los diversos actores como fabricantes, proveedores y vendedores mejorando su competitividad. La investigación adopta un enfoque analítico con un alcance descriptivo, empleando un nivel de medición mixto. Se recurre a métodos como la entrevista y encuestas para la medición y recolección de datos. Además, se sustenta en métodos teóricos como el histórico-lógico y el analítico-sintético para respaldar la idea central del estudio. Las cifras reveladas en el año 2022 permiten analizar los beneficios del acuerdo en el sector automotriz, obteniendo el SUV como el tipo de vehículo de origen europeo que más se importa.

Palabras claves:

Comercio exterior, Acuerdo comercial, Unión Europea, Sector automotriz, Arancel

Abstract

The growing trade agreements between nations are a reflection of the importance of foreign trade in globalized economies. This article analyzes the economic impact at the national level of Ecuador's accession to the multiparty trade agreement. In particular, it highlights the dual benefits that this agreement represents for the country. Focusing on the Ecuadorian automotive industry as an outstanding example, highlighting its significant contribution to the growth of the Gross Domestic Product (GDP). The expansion of the sector encompasses the assembly of vehicles, benefiting the various actors such as manufacturers, suppliers and vendors, improving their competitiveness. The research adopts an analytical approach with a descriptive scope, employing a mixed level of measurement. Methods such as interviews and surveys are used for measurement and data collection. In addition, it is based on theoretical methods such as the historical-logical and the analytical-synthetic to support the central idea of the study. The figures revealed in the year 2022 allow analyzing the benefits of the agreement in the automotive sector, obtaining the SUV as the most imported type of vehicle of European origin.

Key words

Foreign trade, Trade agreements, European Union, Automotive sector, Tariffs

Introducción

Uno de los pilares más significativos para el país en materia económica es la firma del Acuerdo Comercial Multipartes¹ entre Ecuador y la UE -en vigencia desde el 1 de enero de 2017- que reemplazó al sistema previo SGP+ de preferencias arancelarias unilateral transitorio, sin beneficiar a la totalidad de las exportaciones y que el país gozaba hasta 2014. El Acuerdo Comercial garantiza acceso con 0% de arancel para el 99,7% de los productos agrícolas y el 100% de los productos industriales y pesqueros del Ecuador de forma inmediata. En cifras, los exportadores de la UE ahorrarían EUR 106 millones, mientras que los exportadores ecuatorianos hasta EUR 248 millones por año. (Cevallos Villegas et al., 2019)

En el 2016, se publicó (Boletín 18.- Relación Comercial Ecuador – Unión Europea, 2016) donde se establece que Ecuador durante el año de 1990 formó parte del acuerdo entre la Unión Europea y la CAN, el acuerdo sobre el Sistema Generalizado de Preferencias (GAP) La cual es una disposición comercial unilateral en la cual la Unión europea concede a productos de los países en desarrollo accesos preferenciales al mercado. Durante el periodo 2005-2015 pasó a formar parte del SGP Plus (SGP+) el cual nos ofrece acceso sin contingencias para todos los productos a los países menos desarrollados. Ecuador estuvo 2 años sin un nuevo acuerdo, sin embargo, el 11 de noviembre del 2016 Ecuador y la Unión Europea suscribieron el Acuerdo Comercial Multipartes.

La actual investigación y sus fuentes de exploración vinculadas, desde la anexión de Ecuador al acuerdo comercial multipartes con la Unión Europea – ACMUE. En este trabajo investigativo se enfatizan aquellos periodos comprendidos entre 2017 y 2022 que se ajustan con mayor precisión a los objetivos de este proyecto.

El **objetivo principal** de esta investigación es analizar el acuerdo comercial multipartes entre Ecuador y la Unión Europea y sus beneficios en el sector automotriz, a través de un estudio comparativo entre periodos de vigencia de dicho acuerdo

La trayectoria del comercio internacional y el nivel de apertura² experimentaron una disminución en el país actualmente. En Ecuador, las importaciones del sector automotriz son evaluadas por el Comex (Comité de Comercio Exterior) y resultan especialmente sensibles a las políticas

¹ Tratado internacional de comercio, cuyo principal propósito es privilegiar las relaciones comerciales entre sus estados miembros y facilitar la inversión privada en los mercados de bienes, prestación de servicios y ejecución de obras, con el fin de que estos últimos, se abran recíprocamente. Procuraduría General del Estado Ecuatoriano. http://www.pge.gob.ec/images/2021/infografias/control_legalidad_boletin_febrero_01c.pdf

² Aumenta en periodos de crecimiento económico, y se contrae en periodos de recesión y de crisis económica. Constituye una variable en la diversificación de exportaciones y en el crecimiento económico. <https://www.iri.edu.ar/wp-content/uploads/2017/07/bo-alatina-60-art-riosdiaz.pdf>

gubernamentales. Según los registros de la (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2023), las leyes orientadas al estímulo de las exportaciones y la protección arancelaria surgieron en los años 60, lo que condujo a la creación de ensambladoras en el país. Además, el sector automotriz desempeña un papel significativo en la economía ecuatoriana, generando ingresos a través de actividades tanto directas como indirectas.

En este trabajo de investigación se trató de cubrir las importaciones de buses, camiones, vehículos livianos, VAN, SUB, CKD³ y sus correspondientes autopartes. De esta forma se obtuvo un punto de partida y se estableció como **problema principal** saber ¿Cómo afecta el acuerdo comercial multipartes con la Unión Europea y sus beneficios al sector automotriz del Ecuador? situación que está generando aparente beneficio a los importadores directos de dichos bienes, no así al consumidor final, además de los desafíos financieros, existen obstáculos como demoras en la importación de vehículos y repuestos, así como restricciones en los cupos disponibles.

Se estima que los impuestos generados por este sector alcanzan aproximadamente los USD 400 millones, a lo que se suma su impacto en la generación de empleo en diversas áreas de negocio. Conviene comprender los productos disponibles en el mercado, así como a los actores involucrados en esta industria. En el caso de Ecuador, los vehículos destinados a la comercialización deben ser importados previamente como unidades completas (CBU) o como piezas para ensamblaje (CKD). Esto implica el pago de impuestos como el AD-VALOREM, el ICE, las salvaguardias y el IVA. Estos costos se incorporan al precio final de venta al público y, por ende, al consumidor final, lo que contribuye a un alto costo de adquisición.

Se analizaron resultados de un estudio cualitativo y cuantitativo, basados en entrevistas a directivos de concesionarias de importación de automotores y autopartes a nivel nacional, además de encuestas a consumidores finales a nivel nacional y a los mismos directivos entrevistados, con el propósito de determinar los beneficios del ACMUE en la economía ecuatoriana en el sector automotriz.

Para una mayor conceptualización este artículo científico, establece cuatro objetivos específicos para analizar los beneficios del acuerdo desde sus distintas aristas. Como primer objetivo identifica las condiciones de comercio establecidas por el acuerdo comercial multipartes con la unión europea para el sector automotriz ecuatoriano. Segundo objetivo, es determinar si existen cambios en el ensamblaje de producción nacional en comparación con la importación de vehículos completos o CKD en el mercado ecuatoriano. Tercer objetivo, es establecer los beneficios que aporta el acuerdo comercial multipartes al mercado automotriz ecuatoriano. Cuarto objetivo, Analizar y determinar las ventajas resultantes de la nacionalización de vehículos europeos importados en Ecuador, en contraste con los procesos aplicados en países pertenecientes a la Comunidad Andina (CAN).

³ Complete Knocked-Down, es decir, completo totalmente desarmado, Kit de ensamble para industrias.

<https://www.argentina.gob.ar/normativa/nacional/decreto-331-2017-274610/texto#:~:text=Que%20a%20efectos%20de%20promover,es%20decir%20completo%20totalmente%20desarmado>

Casos del sector automotriz tras la implementación del Acuerdo Multipartes

Los efectos causados a raíz de la ratificación del acuerdo han sido indagados con anterioridad, sin embargo, es necesaria una actualización debido a que hay que remontarse al trabajo de (Nieves Rodríguez Jeniffer Dayana, 2019) con el tema “El acuerdo comercial multipartes con la Unión Europea y sus beneficios en el sector automotriz del Ecuador. Periodo 2014-2018.” Evalúa los distintos efectos que provocaron una mayor apertura al mercado europeo.

Por otro lado, (Sánchez Fárez Y Vinicio Jorge, 2020) nos releva “Estudio de la evaluación del comercio Exterior del Ecuador en función al grado de apertura comercial en el periodo 2007-2017” En base a su estudio se logra determinar que existe una evolución del comercio exterior en comparación con otros países, pero la transformación del comercio internacional y el nivel de apertura disminuyó.

Otro gran aporte significativo para la elaboración de este artículo proviene (Morales Silva, 2022) con su proyecto ampliaron los registros de la influencia del acuerdo comercial hasta el periodo 2017-2020. Desde el cual no se han investigado nuevos datos relevantes.

De acuerdo al Protocolo de Adhesión publicado en el Registro Oficial Suplemento No. 900 de 12 de diciembre de 2016, el ACMUE genera un marco legal adicional a la Ley Orgánica del Sistema Nacional de Contratación Pública, su reglamento general, y normativa conexas, pues conforme lo dispuesto en el Art. 425 de la Constitución de la República del Ecuador, este Acuerdo resulta ser jerárquicamente superior a la LOSNCP, por lo cual, esta ley pasaría a ser supletoria en el ámbito de aplicación del acuerdo comercial.

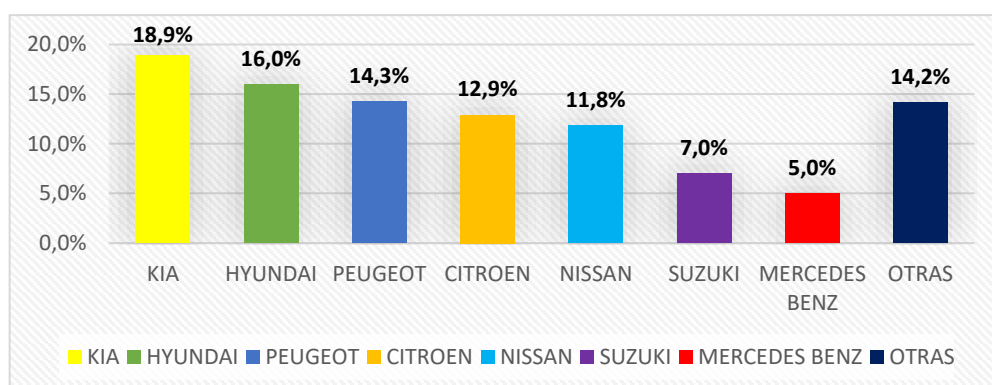
Comercialización de vehículos europeos

En Ecuador, la industria automotriz es un sector en constante expansión que ha contribuido significativamente al crecimiento del Producto Interno Bruto (PIB) del país. Este ámbito no solo involucra la comercialización de vehículos completos, sino que también abarca la fabricación de componentes y el ensamblaje de piezas, lo que lo hace aún más competitivo. Esta actividad genera empleo y beneficia a la población a través de fabricantes, proveedores, vendedores y concesionarios. De esta forma se constata que el sector automotriz es un factor para considerar cuando se evalúa el crecimiento económico del país, no solo para generar mayor, sino también genera desarrollo y bienestar a la población. (Casanova, 2020)

Según Jaime Cucalón, presidente de la Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA), el mercado de automóviles de lujo en Ecuador está compuesto por ocho marcas destacadas:

Figura 1

Participación en porcentaje de ventas de vehículos de origen europeo



Fuente: (Asociación de empresas automotrices del Ecuador, 2021). **Elaborado:** Cueva (2024)

En la figura 1 se ilustran las principales marcas de automóviles que tienen mayor demanda en el mercado nacional indistintamente del país de procedencia.

Basándose en los datos más recientes proporcionados por (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2023), se observa la actividad de ventas en este sector durante el mes de noviembre en el período de 2019 a 2020. Se destaca un importante aumento en 2022, con un total de 12,439 unidades vendidas, lo que representa un incremento significativo en comparación con años anteriores. En contraste, se identifica una disminución en 2020, con un total de ventas de 9,941 vehículos. Además, se resalta que los vehículos más demandados por segmentos son los SUV, con un total de 58,751 unidades vendidas en 2022 y 45,933 unidades en 2021.

Las partidas Arancelarias del sector automotor que van a ser tomadas para el análisis del acuerdo multipartes son:

- Solo los automóviles/SUV del sector automotor de pertenecientes a la partida 8703 que sean completamente ensamblados y en CKD.
- Los camiones/camionetas pertenecientes a la partida 8704 que sean completamente armados.
- Los Bus/Van del grupo automotor que incluye a los CKD y completamente ensamblados

Desde la implementación del acuerdo, se evidencian cambios inmediatos en las importaciones del sector automotriz, la desgravación inmediata de bienes de capital como motocultores o tractocamiones se efectuó por la necesidad de estos modelos en el mercado ecuatoriano, Que a raíz del acuerdo disminuyeron sus aranceles del 15% a un 0%, es decir una exoneración total de aranceles.

De este modo, los vehículos livianos como VANS y SUV también han evidenciado una importante rebaja en sus aranceles, pasando de grabar un 40% a un 10% en el 2022. Continuando la desgravación anual, que para el 2024 paso a ser del 0%.

Los camiones livianos con ciertas características referentes a pese de cargas y especificaciones como características, que sean híbridos, su periodo de desgravación es el mas prolongado, sin embargo, ya se evidencia una gran reducción pasando de un 40% a un 18.2% en el 2022.

Tabla 1

Evolución de Aranceles: Impacto del Acuerdo Comercial en la Reducción de Costos

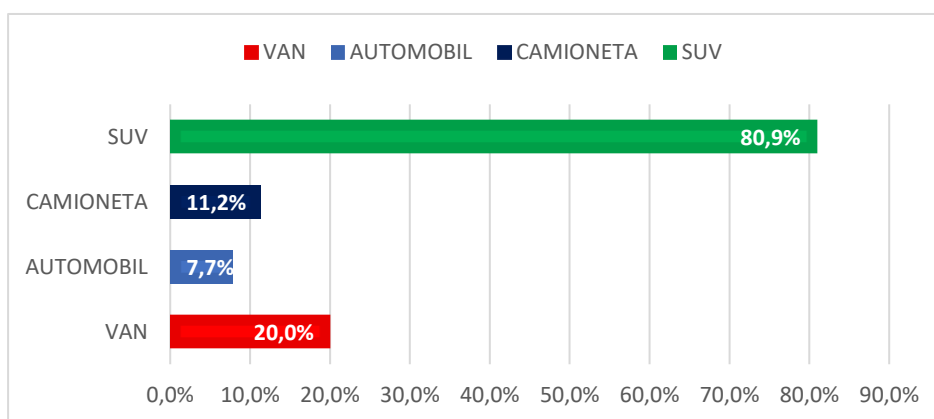
Vehículos	Período de desgravamen	Arancel base	Arancel desgravado						
			2017	2018	2019	2020	2021	2022	
Bienes de capital como motocultores, tractores, tractocamiones y buses	Inmediato	0%-15%	0.0%						
Camiones de más de 9,3 toneladas y 20 toneladas	5 años	10%	8.3%	6.7%	5.0%	3.3%	1.7%	0.0%	
Vehículos livianos incluyendo automóviles VANS y SUV	7 años	cilindrada superior a 1.500 cm3	10%	8.8%	7.5%	6.3%	5.0%	3.8%	2.5%
		cilindrada superior a 2.000 cm3	35%	30.6%	26.3%	21.9%	17.5%	13.1%	8.7%
		cilindrada superior a 3.000 cm3	40%	35.0%	30.0%	25.0%	20.0%	15.0%	10.0%
Camiones livianos, medianos y camionetas de peso total con carga máxima inferior o igual de 4,537 t	10 años	superior a 4.537 T pero inferior a 5 T	10%	9.1%	8.2%	7.3%	6.4%	5.5%	4.5%
		Híbridas	35%	31.8%	28.6%	25.5%	22.3%	19.1%	15.9%
		inferior o igual a 4.537 T	40%	36%	32.7%	29.1%	25.5%	21.8%	18.2%

Fuente: (Asociación de empresas automotrices del Ecuador, 2022). **Elaborado:** Cueva (2024)

Además, se observa un crecimiento del 17.1% en 2022 con respecto a 2021 (AEADE, 2022). Este incremento en la demanda de vehículos se ve influenciado por la disminución de aranceles debida al acuerdo con la Unión Europea y subraya un impacto tangible en la elección del consumidor y el dinamismo del mercado. De esta forma se puede constatar en la siguiente ilustración:

Figura 2:

Importaciones de vehículos exonerados por segmento 2022



Fuente: (Asociación de empresas automotrices del Ecuador, 2022). **Elaborado:** Cueva (2024)

En la figura 2 se destaca un aumento del 31% de la importación de vehículos exonerados en el segmento 2022 en comparación con el año 2021, el segmento de vehículos que más aumento experimentó fue las importaciones de camionetas, las cuales a partir del 2022 redujeron su arancel a un 0%. Esto ilustra el impacto sectorial de las exoneraciones arancelarias (De la Cruz Guerrero Laura & Nieto Darwin Rosales, 2021). En consecuencia, se puede ver como el mercado de importaciones esta principalmente influenciado por la presencia del SUV con el mayor porcentaje de importaciones, y se puede explicar en el siguiente reporte de ventas a nivel nacional:

Tabla 2

VENTAS ANUALES POR TIPO DE VEHÍCULO EN UNIDADES, 2000-2022

AÑO	SUV	AUTOMÓVILES	CAMIONETAS	CAMIONES	VANS	BUSES	TOTAL
2018	45.139	58.855	19.463	7.844	4.407	1.907	137.615
2019	45.266	54.192	18.406	7.907	4.678	1.759	132.208
2020	32.792	28.542	13.461	7.692	2.926	405	85.818
2021	50.254	35.081	20.486	9.764	3.377	354	119.316
2022	63.793	34.324	25.062	11.032	4.355	951	139.517

Fuente: AEADE, AUTOPLUS **Elaborado:** Cueva (2024)

Una vez examinado los datos de la tabla 2, se puede extraer de los datos que el tipo de vehículos con mayores ventas a nivel nacional es el SUV, seguido por los automóviles, esta tendencia se puede explicar porque según la (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2022), el consumidor ecuatoriano percibe que los SUV proporcionan un mayor espacio interior y superior y por su capacidad en carreteras y caminos. Estos factores se combinan con una mayor cantidad de oferta que facilita el proceso de sustitución.

Sector automotor ecuatoriano

La evolución de este sector ha atravesado diversas fases, enfrentando desafíos económicos en consonancia con la fragilidad del sistema económico del país, que se destaca históricamente por ser más importador que exportador en estos rubros. La siguiente ilustración permite visualizar la progresión de etapas:

Figura 3

Etapas del sector automotriz



Fuente: Carrillo 2022 **Elaborado:** Cueva (2024)

La primera etapa, señala que la industria automovilística de producción nacional inicio específicamente en 1959, se estableció “Quito Motors” y otra llamada “Casa Baca” con la franquicia de Toyota y Ford Motor Company, compañías que ya contaban con una vasta trayectoria en la venta de vehículo. Las “Leyes de Fomento jugaron un papel crucial en fortalecer este sector. (Ríos Rodríguez, 2018)

En la segunda fase de desarrollo del sector, es cuando más se evidencia la inestabilidad política que resulta perjudicial para la economía en todos los sectores, siendo agravada por los acontecimientos que se originaron a partir de 1999 con la implementación de la dolarización. Como consecuencia, la contribución del sector al Producto Interno Bruto (PIB) en el año 2000 apenas alcanzó el 0.75% (Milo Prieto, 2018)

En la fase siguiente, la economía enfrentó nuevamente grandes desafíos debido a la disminución en los precios del petróleo, sumado a la considerable moratoria nacional que condujo al aislamiento del país en temas de mercados financieros. Para el año 2010, se notó una competencia equitativa en el mercado local entre los automóviles fabricados localmente y los importados, con un 48.8% y 51.2% de participación respectivamente (Carrillo Zambrano, 2022)

La industria del automotor a nivel nacional ha pasado por distintas etapas, y se puede visualizar detalladamente en la composición de ventas en Ecuador de unidades ensambladas en el periodo comprendido entre 2000 hasta 2022. Mediante estos datos recopilados, se puede ver ejemplificado que distintos factores externos e internos han cambiado la balanza comercial en sus distintas etapas. Este cuadro permite comprender la dinámica del sector automotriz en Ecuador en termino de unidades ensambladas:

Tabla 3

Composición de ventas de autos en unidades del 2000 al 2022

AÑO	ENSAMBLAJE LOCAL	% PARTICIPACIÓN	IMPORTACIÓN	% PARTICIPACIÓN	TOTAL
2000	10.441	55%	8.542	45%	18.983
2001	20.316	36%	36.634	64%	56.95
2002	21.047	30%	48.325	70%	69.372
2003	22.768	39%	35.327	61%	58.095
2004	22.23	38%	36.921	62%	59.151
2005	29.528	37%	50.882	63%	80.41
2006	31.496	35%	58.062	65%	89.558
2007	33.5	37%	58.07	63%	91.57
2008	47.541	42%	65.067	58%	112.608
2009	44.99	49%	47.74	51%	92.73
2010	56.583	43%	75.384	57%	131.967
2011	60.306	43%	79.502	57%	139.808
2012	55.651	46%	65.717	54%	121.368
2013	55.906	49%	57.894	51%	113.8
2014	60.273	50%	59.784	50%	120.057
2015	44.210	54%	37.099	46%	81.309
2016	31.738	50%	31.817	50%	63.555
2017	40.201	38%	64.876	62%	105.077
2018	37.298	27%	100.317	73%	137.615
2019	25.315	19%	106.893	81%	132.208
2020	13.968	16%	71.85	84%	85.818
2021	19.235	16%	100.081	84%	119.316
2022	20.31	14.6%	119.207	85%	139.517

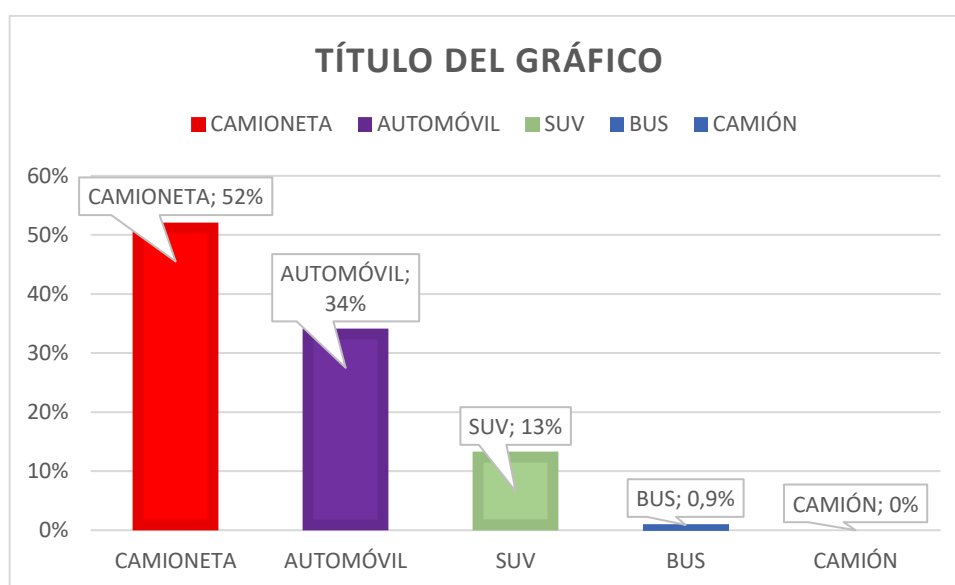
Fuente: AEADE, (Mercado Piedra & Coronado Manqueros, 2021) **Elaborado:** Cueva (2024)

Al analizar la composición de las ventas, destaca que el 14.6% de las unidades vendidas corresponden a vehículos de ensamblaje local, en comparación que el 85.4% se compone de vehículos importados, destacando la importancia de la oferta internacional en panorama automotriz nacional. Por otro lado, durante el año 2022, el sector automotor incremento con un total de 139,517 unidades vendidas, marcando un incremento del 17% con los registros del año 2021.

De esta manera, la participación de los autos ensamblados es considerable (Sevilla Constante Milton Rómulo, 2023), pero a nivel nacional la mayor cantidad de autos que se venden son de procedencia extranjera, sin embargo, se observa que las ensambladoras locales se encargan de un mercado muy específico como se ilustra en la Figura 4:

Figura 4:

Venta de vehículos ensamblados por segmento 2022



Fuente: AEADE, AUTOPLUS **Elaborado:** Cueva (2024)

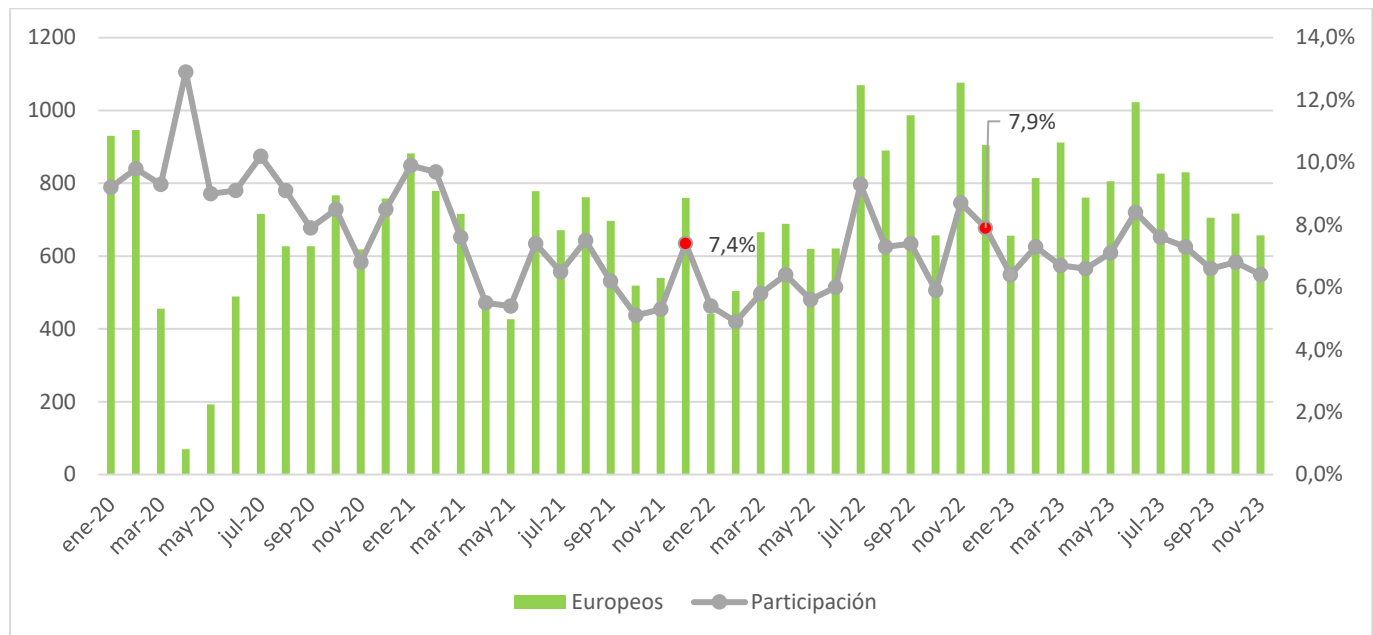
Como se mencionó en la Tabla 3, el total de ventas de vehículos ensamblados en el 2022 fue de 20.310 unidades por lo que represento un 14.6% del total de ventas en la industria. También es interesante destacar que el 52%, más de la mitad de la producción nacional, se encuentra en un segmento de camionetas y el 34% en el segmento de automóvil, estos datos ilustran la contribución significativa de la fabricación local y al dinamismo del mercado.

Beneficio del acuerdo comercial multipartes

Según ilustra la figura 5 proporcionada por la (SENAE, 2023) y las cifras proporcionadas por AEADE (2023), se visualiza los vehículos de origen europeo, de los cuales se extraen cifras llamativas como, el total de ventas de vehículos con origen en la Unión Europea fue de 9.096 unidades en el año 2022. Un crecimiento del 13.75% en comparación con las cifras del año pasado 8.190 unidades. Y su participación en el mercado fue del 7% en el año 2022, A pesar de esto se mantuvo en comparación con el 2021 un 7%, en la venta de vehículos livianos y comerciales.

Figura 5

Venta de vehículos de origen de la unión europea en unidades



Fuente: AEADE, SENA (2023) **Elaborado:** Cueva (2024)

Uno de los mayores Beneficios que aporta el acuerdo comercial multipartes con la Unión Europea, es el empleo que se genera en el sector automotor según el (INEC, 2022).

Tabla 4

Empleos en el sector automotor al 2022

ACTIVIDAD ECONÓMICA	EMPLEADOS
Mantenimiento y reparación de vehículos automotores	60,836
Venta de vehículos automotores	17,023
Venta de piezas y accesorios para vehículos automotores	15,907
Venta mantenimiento y reparación de motocicletas	9,488
Fabricación de carrocerías para vehículos automotores	1,674
Fabricación de piezas y accesorios para vehículos automotores	1,395
Fabricación de vehículos automotores	279
Total, de empleo	106,602

Fuente: INEC, ENEMDU 2022 **Elaborado:** CUEVA (2024)

Durante el año 2022 no solo marcó un periodo positivo para la industria automotriz, sino también aportó en significancia a la recuperación del empleo, según estadísticas proporcionadas por la seguridad social. Los empleos del sector automotor de personas afiliadas al IESS incrementaron

interanual del 4%, lo que equivalió a la creación de 2.624 nuevas plazas de empleo en comparación con el año previo.

El resurgimiento del empleo se ve influenciado por el crecimiento en las ventas, pero el país no solo se beneficia del aumento de la demanda de vehículos, sino también contribuye al dinamismo económico mediante la generación de empleo.

Costos para Consumidores del Acuerdo Multipartes en Vehículos Europeos Importados

Otro factor importante de que repercute de forma directa de la comercialización de vehículos son las recaudaciones a partir de impuestos y regulaciones estatales como se detalla a continuación:

Tabla 5

Impuestos pagados por el sector automotor en millones de dólares

RUBRO	VALOR
IVA (12%)	\$513.000.000
ICE (35%)	\$251.000.000
Impuesto de vehículos motorizados	\$231.000.000
Impuesto de contaminación ambiental	\$9.000.000
Ad Valorem (arancel)	\$450.000.000
ISD	\$94.000.000
FODINDA 0.5%	\$12.000.000
IMPUESTO A LA RENTA (6%)	\$103.000.000
TOTAL	\$1'663.000.000

Fuente: SRI, AEADE 2022 **Elaborado:** CUEVA (2024)

A pesar de estos aportes a la balanza comercial, existe un incremento real en los precios de venta locales, a partir de cifras proporcionadas por el INEC, es un porcentaje que supera el 2 % que se justifica con una elevada carga tributaria, por ejemplo, aranceles que alcanzan hasta un 40% del valor CIF del vehículo, junto con impuestos como el ICE (Impuesto a consumos Especiales) y el IVA (Impuesto al Valor Añadido) (Labre Salazar Anita Lucia & Ruiz Flores Genesis Andrea, 2023). Los departamentos gubernamentales han tomado medidas para reducir el impuesto a la ISD (Impuesto a la salida de divisas) y de esta forma poder atenuar el impacto inflacionario que se ha generado en el sector automotriz.

Las distintas asociaciones del sector consideran que una mayor reducción de los impuestos, Les permitirán revertir la tendencia creciente en los precios y generar unos precios más competitivos para brindar un mayor crecimiento en el sector automotriz. Lo que mitiga el elevado precio que afecta a los consumidores.

Las cifras del total en impuestos que se pagan al importar un vehículo, el total en la mayoría de los casos la importación supera aproximadamente en un 50% del precio en factura. Al comparar con los otros países que forman parte del acuerdo comercial multipartes con la unión europea. Por parte de Colombia, existen distintos pagos que incurren en la compra de un vehículo fabricado en el extranjero desde salidas de divisas hasta otros impuestos que van a depender el modelo y tipo de vehículo que se importa(Henry Williams, 2023), según la DIAN (Dirección de impuestos y Aduanas Nacionales) las importaciones de vehículos generan son los siguientes tributos: Los vehículos y camiones pagan un 35% de Arancel + 19% de IVA. A este cálculo se le adiciona un 8% por impuestos

al consumo que puede ascender hasta un 16% si el precio FOB supera los \$30.000. (Arianna Paredes, 2022)

De la misma forma, en Perú que forma parte del acuerdo comercial multipartes también aplica distintos tipos de tarifas la (SUNAT, 2024) (Superintendencia Nacional de Aduanas y de administración Tributaria) detalla que las importaciones pagan Ad Valorem – 0%, 6% y 11%, según la subpartida nacional, el impuesto general de ventas (IGV) 16%, Impuesto de promoción municipal (IPM) 2% e impuestos selectivos al consumo (ISC) que tienen tasas variables y según partida nacional.

Las políticas comerciales que adoptan los distintos países pertenecientes a la Can se ven determinadas por sus políticas internas, el establecimiento del arancel en un 6% al 11% en Perú esclarece su intención a motivar un libre comercio donde las marcas puedan establecer precios más competitivos. (Tipantuña Toaquiza Byron Paúl, 2020) Por otro lado, el caso de Colombia y Ecuador donde existen una clara política de protección de la economía local, utilizando aranceles elevados que pueden ascender entre un 35% y 40%.

Materiales y métodos

El diseño de la investigación se fundamenta en un método histórico comparativo, usando un enfoque no experimental y se caracteriza por ser de tipo transversal. Para lograr identificar los factores que influyen en el consumidor que adquiere un vehículo beneficiándose del Acuerdo Multipartes comparando componentes como marcas, precios y tributos. (Risco, 2021)

El alcance de la investigación es descriptivo con enfoque mixto, fusionando aspectos cuantitativos para la presentación de informes estadísticos descriptivos y el análisis de encuestas formuladas (Ramos, 2020). Entrevistas a directivos de concesionarias de importación de automotores y autopartes a nivel nacional, así como aspectos cualitativos para la implementación de enfoques como: identificar las ventajas derivadas de la ratificación del acuerdo comercial entre Ecuador y la Unión Europea.

Para la muestra, según lo establecido por (Barojas, 2005) cuando el número de población supera las 10.000 unidades, o cuando se desconoce en si la población, hay que aplicar la siguiente formula:

$$n = \frac{Z^2 * p * q}{d^2}$$

N= tamaño de la muestra

Z= Valor z crítico (1,96) / (95% de confianza)

p= Representa la proporción aproximada del fenómeno de estudio en la población (0,5)

q= Indica la proporción aproximada que no representa en fenómeno de estudio en la población (0,5)

d= Se refiere al error permitido (0,05)

En base a la formula, nuestra muestra representativa es de 384 personas, dirigida a consumidores finales que han adquirido un vehículo mediante el ACMUE. Por otro lado, mediante un muestreo no probabilístico por conveniencia se desarrolló una entrevista a 4 profesionales y personas involucradas directamente con la importación en el sector automotriz.

Resultados y Discusión

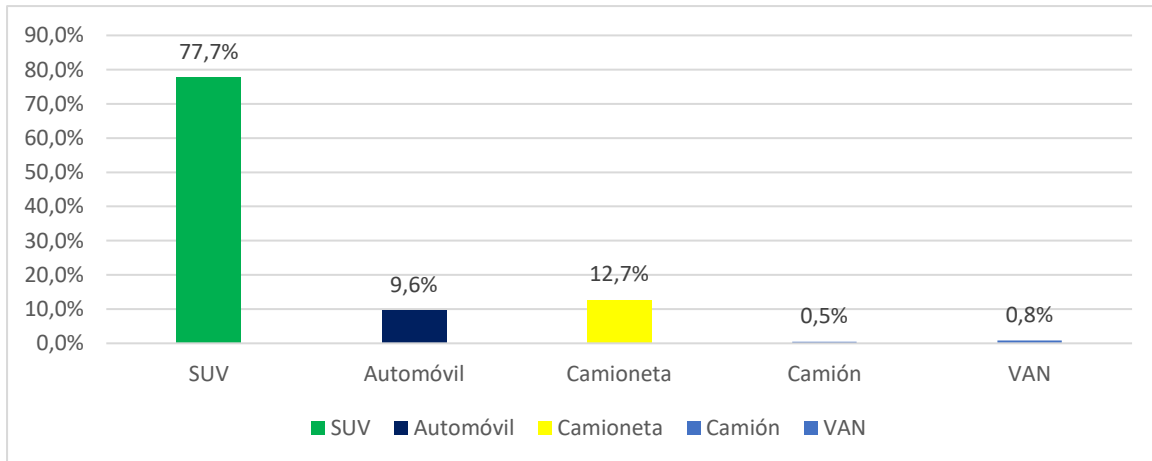
Análisis de resultados las encuestas

Para una mayor comprensión, se detalla el resultado de las encuestas con mayor relevancia para el artículo:

Figura 6

Tipo de vehículo en posesión

- ¿Qué tipo de vehículo posee actualmente?



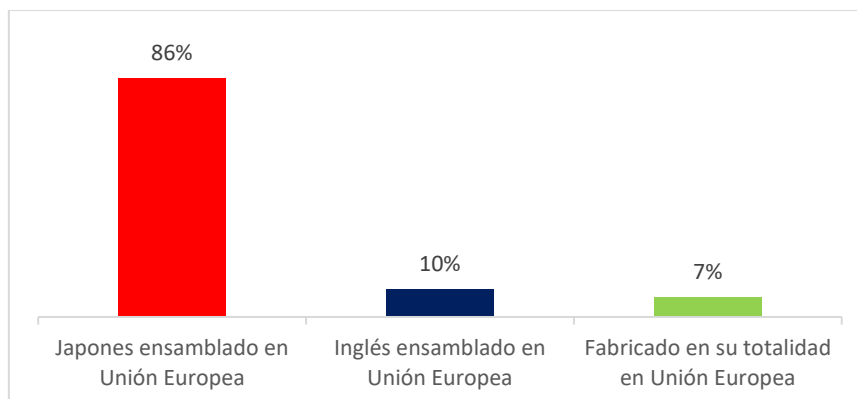
Elaborado: CUEVA (2024)

Según las cifras, el tipo de vehículo que la mayoría de las personas posee es el SUV con un 77.7% y el 9.6% posee un Automóvil y el 12.7% posee una camioneta. El SUV es el modelo de vehículo preferido por los consumidores. Por esta razón la mayoría de los vehículos que son de origen europeo son SUV de esta forma aportan al sector con mayor demanda a nivel nacional.

Figura 7

País de Origen del vehículo importado

-Si en la pregunta anterior ha indicado vehículo importado, porfavor, señale el origen del producto, de lo contrario, continúe con la pregunta 6.



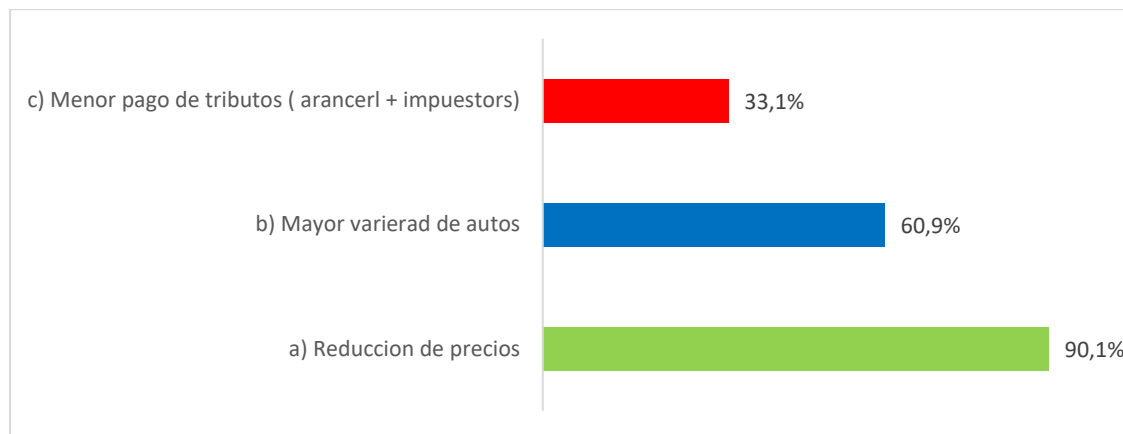
Elaborado: CUEVA (2024)

La mayor parte de los vehículos importados tienen una procedencia japonesa con un 86%, sin embargo, debido a que sus componentes y ensamblajes cumplen con las normativas europeas, estos vehículos pueden acogerse al tratado y beneficiarse al importar sus vehículos con las rebajas arancelarias. En segundo lugar, los vehículos de origen británicos con un 10.3%. Estos vehículos que se terminan ensamblando en un país perteneciente a la Unión Europea, lograr beneficiarse del Acuerdo Multipartes

Figura 8

Beneficio del acuerdo Multipartes en Ecuador según el consumidor final

- ¿En su opinión, de que manera le ha favorecido el Acuerdo Multipartes entre Ecuador y la Unión Europea respecto al sector automotriz? (Puede marcar más de una opción)



Elaborado: CUEVA (2024)

En base al resultado de los encuestados, con un 90.1% estableció que el mayor beneficio se debe ver en la reducción de precios, otro beneficio por parte del acuerdo es la mayor variedad de marcas con un 60.9%. Adicionalmente, destacan un menor pago de tributos debido a las rebajas de aranceles. De esta forma podemos concluir que los factores con mayor incidencia al consumidor son menores precios y variedad de modelos.

Discusión

Las preguntas planteadas A raíz de estas encuestas, se logra establecer ciertos criterios en común en los consumidores, como primer punto se evidencia que el modelo por predilección de los consumidores son los SUV que son principalmente importados de Europa(Ruiz Ludeña et al., 2023), pero que no necesariamente pertenecen a una marca europea. También, conocemos que tanto el precio, la marca y el origen, son los factores que las personas tienen en consideración al importar un vehículo, porque consideran que los vehículos que son europeos contienen estos tres factores. Y como consumidores, la mayoría perciben como beneficios del acuerdo, una mayor reducción en precios, un mayor abanico de modelo de vehículos(Sevilla Constante Milton Rómulo, 2023), pero unos muy pocos perciben un menor pago en tributos al momento de nacionalizar el vehículo.

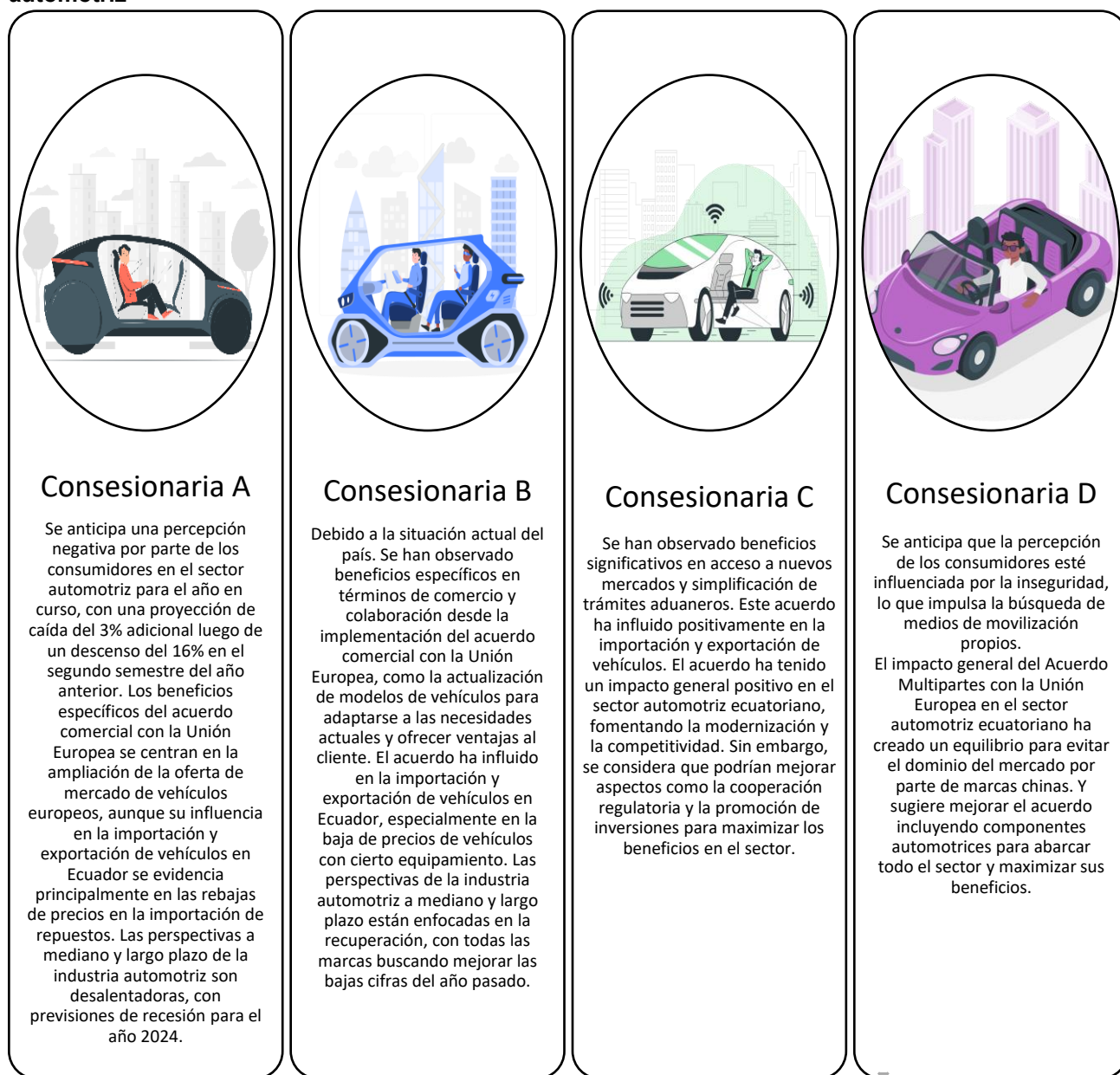
En el 2018 la competitividad del sector automotriz ecuatoriano, tras realizar un estudio WEF (Metodología del foro Mundial) otorgó un puntaje de 3,6 sobre 7. (Benítez Cevallos, 2018) Esta metodología evalúa la competitividad desde infraestructura, instituciones o entornos macroeconómicos. Relevando innovación como nuestro criterio más débil, el cual contrasta con la necesidad revelada a base de la encuesta de consumidores, quienes demandan mayores requerimientos en sus vehículos, demanda que solo lo encuentran en vehículos importados, porque el 85,4% del sector es representada en vehículos importados.

Para las concesionarias, el tema de importación de vehículos es imprescindible por su giro de negocio, pero por temas de tributos, seguros y fletes no le es rentable en ciertos modelos (Cuesta, 2022) que concuerda con la baja percepción del consumidor al asumir el pago de tributos.

Análisis de resultados de entrevistas

Figura 9

Síntesis de entrevistas a profesionales y personas involucradas directamente en el sector automotriz



Fuente: Entrevistas de gerente de concesionarias **Elaboración:** CUEVA (2024)

Se realizaron varias entrevistas a gerentes de ventas de las principales concesionarias que importan vehículos de origen europeos. En primer punto, la concesionaria C y D predice que el consumidor busca en los autos europeos sustentabilidad, comodidad y menor contaminación, por otra

parte, la concesionaria B prevé una caída en el consumo del sector, debido a la situación del país, de este modo, la concesionaria A proporciona cifras relevantes para el estudio: “El año pasado hubo una baja el mercado de venta de vehículos, el segundo semestre cayó un 16% y este año se prevé que caiga un 3% adicional al año pasado.” (Entrevistado, 2024)

Las cuatro concesionarias esperan una recesión para el año en curso causado por los distintos factores externos que perturban los hábitos de consumo, Por otro lado, cuando hablamos del benéfico e impacto del ACMUE como tal, las concesionarias A y B hacen énfasis del amplio abanico de opciones que apporto al sector, además de los cambios y actualizaciones a los modelos, las concesionaras B y D comentaron que existen marcas chinas y japonesas que buscan asociarse con la Unión Europea para ensamblar sus vehículos en Europa y de esta forma verse beneficiada del acuerdo. La concesionaria C, destacó de su impacto que fomenta la modernización y competitividad además de promover estándares más exigentes.

En la importación, la concesionaria B y C, comentaron sobre cierta rebaja de precios en función de los modelos, en tanto que la concesionaria A, comento que las concesionarias en origen (Europa) no están asumiendo el valor del flete en origen en vehículos completos, esto encarece el valor FOB que termina absorbiendo el consumidor final.

Conclusión

Mediante la realización del presente artículo, se pudo constatar que las condiciones establecidas por el acuerdo comercial multipartes con la Unión Europea son de gran beneficio en el sector automotriz. Desde la implementación del acuerdo en el 2017, hasta la evaluación de este estudio en el 2022, se ejemplifica en el aumento en ventas de carros de origen europeos en el 2022 con un total de 9.096 unidades. (AEADE, 2022) Se constata la desgravación de aranceles en los vehículos con distintas características, por ejemplo, los bienes de capital como motocultores o tractocamiones con un desgravamen inmediato (2017) o el caso de vehículos livianos como SUV (con un cilindraje entre 1.500 cm³ a 3.000 cm³) han experimentado una considerable desgravación de aranceles, pasando de un 40% en el 2016 hasta un 10% en el 2022, que continuo hasta el 2024 cuando este modelo llego a pagar un 0% de arancel. Además, en el 2022 los camiones de más de 9.3 y 20 toneladas llegaron al 0% de arancel, experimentando un incremento del 31% en los rubros de importación de camiones exonerados de arancel.(De la Cruz Guerrero Y Nieto Darwin, 2021)

En conformidad con (Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador, 2023), existieron cambios positivos en el total de venta de vehículos ensamblados en el 2022 fue de 20.310 unidades, lo que representó un 14.6% de las ventas totales de las industrias y representó un incremento en comparación en el año 2021 y en la importación se vendieron un total de 119.207 unidades es decir un 85% de las ventas totales de la industria, estas cifras se sustentan porque las ensambladoras nacionales venden en su mayoría camionetas, en cambio, los vehículos que más se importan son los SUV, es decir, existe un equilibrio en el mercado porque atienden a nichos diferentes.

Las aportaciones del acuerdo comercial multipartes en el mercado automotriz se pueden medir en la reducción de tasas arancelarias al momento de importar un vehículo europeo que se adapta a las características especificadas en el acuerdo, repercutiendo en una disminución de Precio de venta al Público. Sin embargo, no se ajusta el precio de venta esperado por los consumidores, a su vez, aporta a la generación de empleo, que no se limita a la compra y venta de vehículos, sino que se amplía a las ventas de piezas y accesorios y con las entradas de nuevos modelos, venta de mantenimiento y fabricación de carrocerías, generando empleo para las 106,602 personas que trabajan en el sector. De esta forma, Amplió el abanico de opciones de vehículos y fomenta la modernización y competitividad además de promover estándares más exigentes en el mercado. (Entrevistado, 2024) Sin embargo, por factores externos como concesionarias en origen (Europa) que no asumen el valor del flete en origen en vehículos completos y encarece el valor FOB que termina

absorbiendo el consumidor final, no permiten que el consumidor final experimente en su totalidad los beneficios del acuerdo.

En Ecuador las ventajas resultantes a pesar de las exoneraciones en el pago de aranceles se ven reducidas por una elevada carga tributaria: tasa de impuestos a consumos especiales, impuesto al valor agregado, impuesto a la salida de divisas, FODINFA e impuesto a la renta. Contrastando con otros países de la CAN pertenecientes al acuerdo, tenemos el caso de Colombia donde los vehículos además de los aranceles pagan 19% de IVA y un impuesto al consumo no superior al 16%. Otro ejemplo, en Perú aplican distintas tarifas de ad-Valorem, un impuesto general de ventas, impuesto de promoción municipal e impuestos selectivos al consumo. Aunque se podría argumentar que el diferencial cambiario compensa parte de esta carga tributaria, es importante tener en cuenta que el poder adquisitivo de los consumidores en estos países se sustenta en el mismo tipo de moneda. Por este motivo, las distintas asociaciones del sector consideran que reducir parte de la gran carga tributaria generaría un mayor crecimiento en el sector automotriz.

Referencias

AEADE. (2022). *SECTOR AUTOMOTOR EN CIFRAS 2022*.

Arianna Paredes, & Autofact. (2022, abril 11). *Pago de importación, aranceles e IVA en Colombia*.

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2022). *ANUARIO AEADE 2021*.

Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador. (2023). *ANUARIO AEADE 2022*.

Barojas, S. A. (2005). *Fórmulas para el cálculo de la muestra en investigaciones de salud*. chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.redalyc.org/pdf/487/48711206.pdf

Benítez Cevallos, L. A. (2018). *Análisis competitivo de la industria nacional automotriz con la aplicación del Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador - Unión Europea*. <http://repositorio.upec.edu.ec/handle/123456789/677>

Boletín 18.- Relación Comercial Ecuador – Unión Europea (2016).

Carrillo Zambrano, D. N. (2022). *Efectos de la Regulación Comercial en el Sector Automotor Ecuatoriano durante el periodo 2010-2018*.

Casanova Amancha, M. S. (2020). *“Efectos en el sector automotriz ecuatoriano con la implementación del acuerdo comercial de Ecuador y la Unión Europea, período 2013-2018”*. UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO.

Cevallos Villegas Dayse María, Montesdeoca Rodríguez Ernesto Alfredo, & Cevallos Conde Rubén Darío. (2019). Relación estratégica para el desarrollo del Ecuador: acuerdo comercial multipartes con la Unión Europea. *SCIELO*.

- Cuesta García Nicole Yamileth. (2022). *Plan de importación de vehículos desde China para la empresa Innovauto S.A.*
https://dspace.uazuay.edu.ec/bitstream/datos/12592/1/18119_esp.pdf
- De la Cruz Guerrero Laura, & Nieto Darwin Rosales. (2021). Estudio comparativo de los resultados del Acuerdo Multipartes Ecuador -Unión Europea. *REVISTA UTA*.
- Henry Williams, & BR LOGISTIC EUROPA. (2023). *Impuestos y aranceles para importar carros en Colombia.*
<https://www.brlogistics.net/es/enviar-carro-a-colombia/#:~:text=El%20costo%20para%20enviar%20un%20vehiculo%20a%20Colombia%20desde%20Espa%C3%B1a,de%20gastos%20locales%20en%20Colombia.>
- INEC. (2022). *Sector Automotor en Cifras.* AEADE. [chrome-extension://efaidnbmnnnibpcajpcglclefindmkaj/https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2023/01/12.-Sector-en-Cifras-Resumen-Diciembre.pdf](https://www.aeade.net/wp-content/uploads/2023/01/12.-Sector-en-Cifras-Resumen-Diciembre.pdf)
- Labre Salazar Anita Lucia, & Ruiz Flores Genesis Andrea. (2023). *Las reformas del impuesto al comercio exterior y el impacto económico en el sector automotriz del cantón Ambato.*
- MARLON ISRAEL MORALES SILVA. (2022). *ANÁLISIS DEL ACUERDO COMERCIAL MULTIPARTES ENTRE ECUADOR Y LA UNIÓN EUROPEA Y SU REPERCUSIÓN EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ NACIONAL. PERÍODO 2017-2020.*
- Mercado Piedra, J. A., & Coronado Manqueros, J. M. (2021). *MANUAL DE TEMAS NODALES DE LA INVESTIGACIÓN CUANTITATIVA. UN ABORDAJE DIDÁCTICO.* . Universidad Pedagógica de Durango
<https://centro-investigacion-innovacion-educativa.bravesites.com/files/documents/306aa3ba-3be8-4e59-ab4d-51508f7513c6.pdf#page=82>
- Milo Prieto, J. M. (2018). *“Análisis del sector automotriz y su incidencia en la Balanza de Pagos durante los períodos 2011 – 2015”* .
- Nieves Rodríguez Jeniffer Dayana. (s. f.). *El acuerdo comercial multipartes con la Unión Europea y sus beneficios en el sector automotriz del Ecuador. Período 2014 – 2018.*
- Ramos, C. G. (2020). *LOS ALCANCES DE UNA INVESTIGACIÓN.*
- Ríos Rodríguez, Á. M. (2018). *IMPACTO POR LA IMPLEMENTACIÓN DE CUPOS DE IMPORTACIONES EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR, PERÍODO 2010 – 2016* . UNIVERSIDAD INTERNACIONAL DEL ECUADOR .

- Risco, A. (2021). *Clasificación de las Investigaciones*.
<https://repositorio.ulima.edu.pe/handle/20.500.12724/10818/restricted-resource?bitstreamId=b8261dda-583c-467d-947b-76c88ee9a029>
- Ruiz Ludeña, Ela Oliva., Sevilla Riera, & Angel Xavier. (2023). *Análisis del impacto del Acuerdo Comercial Multipartes entre Ecuador y la Unión Europea en el comercio exterior ecuatoriano en el período 2017-2020*.
- Sánchez Fárez, & Vinicio Jorge. (2020). Estudio de la evolución del comercio exterior del Ecuador en función del grado de apertura comercial en el periodo 2007 - 2017. *RETOS*.
- SENAE. (2023). *MANUAL ESPECÍFICO PARA OBTENER LA EXENCIÓN DE TRIBUTOS AL COMERCIO EXTERIOR PARA LA IMPORTACIÓN DE BIENES Y VEHÍCULOS PARA PERSONAS CON DISCAPACIDAD SENA-MEE-2-2-042-V3*. <https://www.aduana.gob.ec/gaceta-boletin/socializacion-del-procedimiento-documentado-manual-especifico-para-obtener-la-exencion-de-tributos-al-comercio-exterior-para-la-importacion-de-bienes-y-vehiculos-para-personas-con-discapacidad-senae/>
- Sevilla Constante Milton Rómulo. (2023). *Análisis de las preferencias de compra de los consumidores del sector automotriz de la ciudad de Guayaquil en el periodo 2020 – 2022*.
- SUNAT. (2024). *Despacho Simplificado de Importación*.
<https://www.sunat.gob.pe/orientacionaduanera/despsimpimportacion/pagos.html>
- Tipantuña Toaquiza Byron Paúl. (2020). *Comercio internacional de importación de vehículos de la partida arancelaria 8703.23.10.90 en los países de Sudamérica de la costa del Pacífico*. Universidad de las Fuerzas Armadas ESPE.