



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
CARRERA DE INGENIERÍA FINANCIERA

**Proyecto de Investigación, previo a la obtención del título de Ingeniera
Financiera**

Tema:

“La situación financiera de empresas dedicadas a la intermediación de vehículos nuevos y usados y su viabilidad, en la ciudad de Ambato período 2014-2015”

Autora: Cedeño Lobato, Paola Monserratte

Tutora: Dra. Molina Jiménez, Ana Graciela

Ambato-Ecuador

2017

APROBACIÓN DEL TUTOR

Yo, Dra. Ana Graciela Molina Jiménez, con cédula de ciudadanía N° 060190108-5, en mi calidad de Tutora del proyecto de investigación con el tema: **“LA SITUACIÓN FINANCIERA DE EMPRESAS DEDICADAS A LA INTERMEDIACIÓN DE VEHÍCULOS NUEVOS Y USADOS Y SU VIABILIDAD, EN LA CIUDAD DE AMBATO PERÍODO 2014-2015”**, desarrollado por Paola Monserratte Cedeño Lobato, de la Carrera de Ingeniería Financiera, modalidad presencial, considero que el mencionado informe investigativo reúne los requisitos, tanto técnicos como científicos y corresponde a las normas establecidas en el Reglamento de Graduación de Pregrado, de la Universidad Técnica de Ambato y en el normativo para la presentación de Trabajos de Graduación de la Facultad de Contabilidad y Auditoría.

Por lo tanto, autorizo la presentación del mismo ante el organismo pertinente, para que sea sometido a evaluación por los profesores calificadores designados por el H. Consejo Directivo de la Facultad.

Ambato, Enero del 2017.

TUTORA



Dra. Ana Graciela Molina Jiménez

C.C. 060190108-5

DECLARACIÓN DE AUTORÍA

Yo, Paola Monserratte Cedeño Lobato, con cédula de ciudadanía No. 180441394-4, tengo a bien indicar que los criterios emitidos en el proyecto investigativo, bajo el tema: **“LA SITUACIÓN FINANCIERA DE EMPRESAS DEDICADAS A LA INTERMEDIACIÓN DE VEHÍCULOS NUEVOS Y USADOS Y SU VIABILIDAD, EN LA CIUDAD DE AMBATO PERÍODO 2014-2015”**, así como también los contenidos presentados, ideas, análisis, síntesis de datos; conclusiones, son de exclusiva responsabilidad de mi persona, como autora de este Proyecto de Investigación.

Ambato, Enero del 2017.

AUTORA



Paola Monserratte Cedeño Lobato

C.C. 180441394-4

CESIÓN DE DERECHOS

Autorizo a la Universidad Técnica de Ambato, para que haga de este proyecto de investigación, un documento disponible para su lectura, consulta y procesos de investigación.

Cedo los derechos en línea patrimoniales de mi proyecto de investigación, con fines de difusión pública, además apruebo la reproducción de este proyecto de investigación, dentro de las regulaciones de la Universidad, siempre y cuando esta reproducción no suponga una ganancia económica potencial; y se realice respetando mis derechos de autora.

Ambato, Enero del 2017.

AUTORA



Paola Monserratte Cedefio Lobato

C.I. 180441394-4

APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO

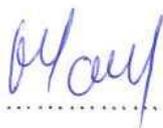
El Tribunal de Grado, aprueba el Proyecto de Investigación, sobre el tema: **“LA SITUACIÓN FINANCIERA DE EMPRESAS DEDICADAS A LA INTERMEDIACIÓN DE VEHÍCULOS NUEVOS Y USADOS Y SU VIABILIDAD, EN LA CIUDAD DE AMBATO PERÍODO 2014-2015”**, elaborado por Paola Monserratte Cedeño Lobato, estudiante de la Carrera de Ingeniería Financiera, el mismo que guarda conformidad con las disposiciones reglamentarias emitidas por la Facultad de Contabilidad y Auditoría de la Universidad Técnica de Ambato.

Ambato, Enero del 2017.



Eco. Mg. Diego Proaño

PRESIDENTE



Dra. Vasílica Margalina

MIEMBRO CALIFICADOR



Lcdo. Jesús Ortiz

MIEMBRO CALIFICADOR

DEDICATORIA

Este trabajo fruto de mi esfuerzo de los años de estudio universitario, está dedicado principalmente a la forjadora de mi educación, mi madre, quien con amor y sacrificio me ha impulsado cada día a salir adelante y a cada una de las personas que amo y llevo en mi corazón, mis hermanos, pareja, tíos, abuela, amigos, maestros y demás personas que han sido partícipes de mi camino en la vida.

Paola Monserratte Cedeño Lobato

AGRADECIMIENTO

Agradezco a Dios por la vida, las bendiciones, las pruebas y triunfos de los que me hace partícipe, a mi familia y pareja que me han apoyado a lo largo de mi formación académica, y a todas las personas que han contribuido cada día a mi crecimiento tanto personal como espiritual.

Además, extiendo mi sincero agradecimiento a la Universidad Técnica de Ambato, Facultad de Contabilidad y Auditoría y a todos los docentes de la Carrera de Ingeniería Financiera quienes me han impartido a lo largo de estos años su conocimiento y experiencia con dedicación y solvencia, ayudando a la constitución de mi carrera profesional.

Paola Monserratte Cedeño Lobato

UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
CARRERA DE INGENIERÍA FINANCIERA

TEMA: “LA SITUACIÓN FINANCIERA DE EMPRESAS DEDICADAS A LA INTERMEDIACIÓN DE VEHÍCULOS NUEVOS Y USADOS Y SU VIABILIDAD, EN LA CIUDAD DE AMBATO PERÍODO 2014-2015”.

AUTORA: Paola Monserratte Cedeño Lobato

TUTORA: Dra. Ana Graciela Molina Jiménez

FECHA: Enero del 2017

RESUMEN EJECUTIVO

El Ecuador está atravesando un momento económico difícil por factores como: la reducción del precio del petróleo, la apreciación del dólar y el reciente terremoto de abril del 2016, los que ha tenido generado un impacto en los resultados financieros de los distintos sectores.

Las empresas del sector comercial además de estas dificultades, enfrentan las políticas fiscales y de comercio exterior impuesta por los organismos correspondientes, que han afectado aún más sus resultados financieros y el sector automotriz no es la excepción.

El sector comercio al por mayor y menor es el principal motor económico de la ciudad de Ambato y dentro de las empresas controladas por la Superintendencia de Compañías en este cantón sobresalen por número de instituciones aquellas dedicadas a la comercialización de vehículos.

Analizar el estado financiero de un sector importante de la economía de una ciudad permite conocer su viabilidad en el mercado, las estrategias que pueden aplicarse para mejorar su desempeño y establecer una guía para la toma acertada de decisiones.

La viabilidad de una empresa se mide en la probabilidad que tenga esta de permanecer en el mercado a corto y largo plazo, por lo que un análisis financiero expondrá tanto sus fortalezas como debilidades para optimizarlas o mermarlas respectivamente, exponiendo su desempeño en el mercado.

PALABRAS DESCRIPTORAS: ANÁLISIS FINANCIERO, VIABILIDAD, SECTOR AUTOMOTRIZ, ESTRATEGIAS COMERCIALES, ESTADOS FINANCIEROS.

TECHNICAL UNIVERSITY OF AMBATO
FACULTY OF ACCOUNTING AND AUDIT
FINANCIAL ENGINEERING CAREER

TOPIC: "ENTERPRISES'S FINANCIAL SITUATION DEDICATED TO INTERMEDIATION OF NEW AND USED VEHICLES AND THEIR VIABILITY, IN THE CITY OF AMBATO PERIOD 2014-2015".".

AUTHOR: Paola Monserratte Cedeño Lobato

TUTOR: Dra. Ana Graciela Molina Jiménez

DATE: January 2017

ABSTRACT

Ecuador is going through a difficult economic period. This situation is caused by factors such as: the price's oil reduction, the dollar's appreciation and the earthquake occurred on April 2016. Those problems have generated an impact on the financial results of the sectors.

Companies in the commercial sector have more difficulties because face fiscal and foreign trade policies imposed by some institutions. This situation has further affected their financial results. The automotive sector is no exception.

The wholesale and retail trade sector is the main Ambato's city economic engine. According Companies' Superintendency in this canton stand out the enterprises dedicated to the vehicles' commercialization.

Analyzing the financial status of an important sector of the economy in a city allows to know its viability in the market. It can be applied strategies to improve its performance and to establish a guide for the successful taking of decisions.

The company's viability is measured about the probability that it has to remain in the market in the short and long term. A financial analysis will expose its strengths and weaknesses to optimize or reduce them respectively. The viability exposes its performance in the market.

KEYWORDS: FINANCIAL ANALYSIS, VIABILITY, AUTOMOTIVE SECTOR, COMMERCIAL STRATEGIES, FINANCIAL STATEMENTS.

ÍNDICE GENERAL

CONTENIDO	PÁGINA
PÁGINAS PRELIMINARES	
PORTADA.....	i
APROBACIÓN DEL TUTOR.....	ii
DECLARACIÓN DE AUTORÍA.....	iii
CESIÓN DE DERECHOS.....	iv
APROBACIÓN DEL TRIBUNAL DE GRADO.....	v
DEDICATORIA.....	vi
AGRADECIMIENTO.....	vii
RESUMEN EJECUTIVO.....	viii
ABSTRACT.....	x
ÍNDICE GENERAL.....	xii
ÍNDICE DE TABLAS.....	xiv
ÍNDICE DE GRÁFICOS.....	xv
INTRODUCCIÓN.....	1
CAPÍTULO I.....	2
1. ANÁLISIS Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN ...	2
1.1 Descripción y contextualización.....	2
1.2 Formulación de la investigación.....	6
1.3 Justificación.....	6
1.4 Objetivos.....	8
CAPÍTULO II.....	9
2. MARCO TEÓRICO.....	9
2.1 Antecedentes Investigativos.....	9
2.2 Fundamentación Científico-Técnica.....	12

2.3 Preguntas Directrices	34
CAPÍTULO III	35
3. METODOLOGÍA	35
3.1 Modalidad, Enfoque y Nivel de Investigación	35
3.2 Población, muestra, unidad de investigación.....	38
3.3 Descripción Detallada del Tratamiento de la Información.....	40
CAPÍTULO IV	42
4. RESULTADOS.....	42
4.1 Principales Resultados	42
4.2 Limitación del estudio	70
4.3 Conclusiones.....	71
4.4 Recomendaciones	71
REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS	74

ÍNDICE DE TABLAS

CONTENIDO	PÁGINA
Tabla 1 Plan de recolección de información en fuentes primarias.....	40
Tabla 2 Plan de recolección de información en fuentes secundarias	40
Tabla 3 Estado de situación financiera consolidado del sector de estudio.....	44
Tabla 4 Estado de resultados consolidado del sector de estudio.....	45
Tabla 5 Razones financieras del sector	47
Tabla 6 Estrategias Preventivas.....	72
Tabla 7 Estrategias Correctivas.....	73
Tabla 8 Estrategias de mejora	73

ÍNDICE DE GRÁFICOS

CONTENIDO	PÁGINA
Gráfico 1 Evolución de la industria automotriz 2008-2011	3
Gráfico 2 Cifras de comercialización de vehículos 2012-2015	3
Gráfico 3 Empresas controladas por la Superintendencia de Compañías según número de establecimientos	4
Gráfico 4 Precio mensual del petróleo junio 2014-enero 2016.....	5
Gráfico 5 Diferencia entre cuentas corrientes y no corrientes	15
Gráfico 6 Diferencia entre activos y pasivos	15
Gráfico 7 Empresas controladas por la Superintendencia de Compañías según número de establecimientos	42
Gráfico 8 Actividades representativas según número de instituciones.....	43
Gráfico 9 Liquidez corriente	47
Gráfico 10 Activo corriente y pasivo corriente	48
Gráfico 11 Composición del Activo corriente	48
Gráfico 12 Composición del Pasivo corriente.....	49
Gráfico 13 Prueba Ácida	49
Gráfico 14 Endeudamiento del Activo.....	50
Gráfico 15 Endeudamiento Patrimonial.....	51
Gráfico 16 Pasivo y patrimonio	52
Gráfico 17 Endeudamiento del Activo Fijo	52
Gráfico 18 Apalancamiento	53
Gráfico 19 Activo y Patrimonio	54
Gráfico 20 Apalancamiento Financiero	54
Gráfico 21 Rentabilidad sobre recursos propios y rentabilidad sobre el activo.....	55
Gráfico 22 Rotación de Cartera.....	55
Gráfico 23 Cuentas por cobrar y ventas	56
Gráfico 24 Rotación de Activo Fijo	57
Gráfico 25 Ventas y Activo Fijo	57
Gráfico 26 Rotación de Ventas	58
Gráfico 27 Ventas y Activo Total	58
Gráfico 28 Período Medio de Cobranza.....	59

Gráfico 29 Cuentas por cobrar y ventas	60
Gráfico 30 Período Medio de Pago	60
Gráfico 31 Cuentas por pagar y ventas	61
Gráfico 32 Impacto Gastos Administración y Ventas.....	61
Gráfico 33 Gasto de ventas y administrativo y Ventas	62
Gráfico 34 Impacto de la Carga Financiera	62
Gráfico 35 Gastos financieros y ventas.....	63
Gráfico 36 Rentabilidad Neta del Activo.....	64
Gráfico 37 Utilidad Neta y Activo Total.....	64
Gráfico 38 Margen Bruto	65
Gráfico 39 Ventas y Costo de Ventas	65
Gráfico 40 Margen Operacional.....	66
Gráfico 41 Utilidad en Operación y Ventas	66
Gráfico 42 Rentabilidad Neta de Ventas (Margen Neto).....	67
Gráfico 43 Utilidad Neta y Ventas.....	67
Gráfico 44 Rentabilidad Operacional del Patrimonio	68
Gráfico 45 Utilidad en Operación y Patrimonio Total.....	69
Gráfico 46 Rentabilidad Financiera	69
Gráfico 47 Análisis de Rentabilidad Financiera	70

INTRODUCCIÓN

La situación económica que vive el Ecuador ha afectado a varios sectores, pero además de las dificultades generales las empresas dedicadas al comercio enfrentan políticas fiscales y de comercio exterior impuestas por los organismos correspondientes, que han impactado aún más sus resultados financieros.

El sector automotriz ha mostrado variaciones poco favorables debido a las distintas políticas de comercio exterior impuestas en los últimos años y a la situación económica del país.

Por lo que el presente proyecto de investigación tiene como finalidad conocer la situación financiera del sector de comercio automotriz de la ciudad de Ambato, basado en la información presentada por las instituciones controladas por la Superintendencia de Compañías.

Es relevante realizar un análisis financiero debido a que este permite a las empresas conocer su viabilidad en el mercado, mediante la detección de errores o carencias que permitan establecer estrategias para mejorar su desempeño y ofrecer una guía para la toma acertada de decisiones.

El trabajo se lo llevo a cabo en los siguientes capítulos:

En el **Capítulo I** se realiza un análisis y descripción del problema de investigación, una descripción y formulación del problema, se extiende una justificación para la elaboración del proyecto y finalmente se establecen los objetivos del trabajo.

Para el **Capítulo II** se desarrolla el marco teórico de la investigación, los antecedentes investigativos, la fundamentación científico-técnica y se establecen las preguntas directrices.

En el **Capítulo III** se describe la metodología, modalidad, enfoque y nivel de investigación, se expone cual es la población de estudio y se realiza el cálculo de la muestra, por último, se describe detalladamente el tratamiento de la información.

El **Capítulo IV** contiene los principales resultados y las conclusiones y recomendaciones del proyecto de investigación.

CAPÍTULO I

TEMA

1. ANÁLISIS Y DESCRIPCIÓN DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN

1.1 Descripción y contextualización

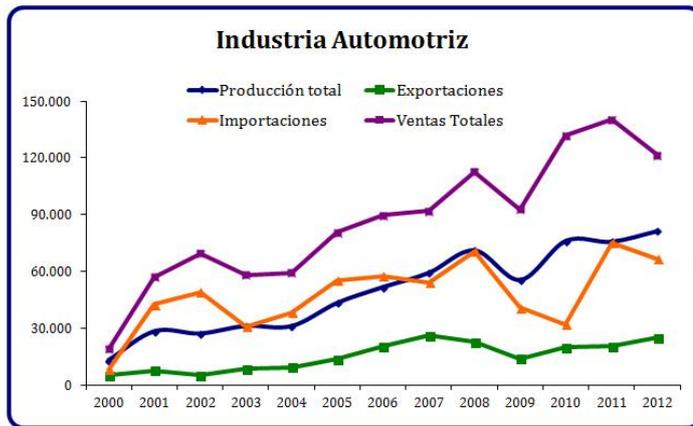
La situación por la que atraviesa el Ecuador por temas como el descenso del precio del petróleo y la apreciación del dólar, han sido causantes de que la situación financiera de los sectores económicos decaiga en los últimos años, a esto se le suma las consecuencias del terremoto ocurrido en abril del 2016, lo que implica en términos monetarios la reconstrucción de las zonas afectadas, factores que en conjunto reducen las expectativas de crecimiento de empresas dedicadas a la comercialización de vehículos.

En épocas de dificultad económica y con escasa estabilidad laboral la sociedad evita en lo posible gastos y busca productos alternativos que permitan satisfacer su necesidad, en el caso de los vehículos se evita adquirir nuevos u optar por el transporte público. Estas decisiones de la población son sentidas en el país dando resultados anuales con tendencia a la baja en este sector.

En Ecuador, el gobierno desde el año 2008 con el fin de equilibrar la balanza comercial, incrementar la producción nacional y reducir la contaminación ambiental, ha establecido una variedad de impuestos como la reducción de cupos a las importaciones, incremento de los impuestos arancelarios, el impuesto verde, los requerimientos que el gobierno pide como requisito en un vehículo para la seguridad de los pasajeros, impuestos a los consumos especiales (ICE) y a la Salida de Capitales.

A medida que estas leyes han sido establecidas, el sector ha visto afectado negativamente el precio de venta al consumidor y por ende se han reducido las ventas, sin embargo, a pesar de las restricciones desde el año 2008 hasta el año 2011 el sector presentó resultados de crecimiento constate anual como se visualiza a continuación:

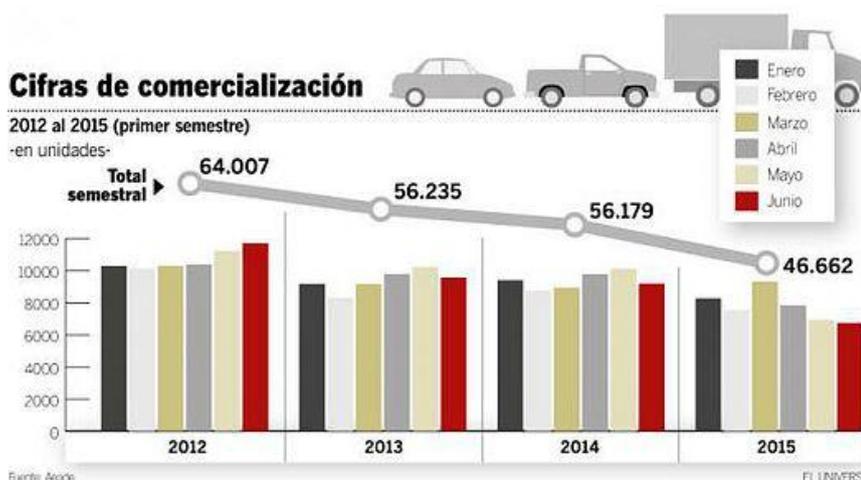
Gráfico 1 Evolución de la industria automotriz 2008-2011



Fuente: IDE Business School (2013)
Elaborado por: IDE Business School (2013)

A partir del año 2012, con la Resolución No. 66 del Comité de Comercio Exterior (COMEX) que contiene la Restricción cuantitativa anual de importación de vehículos, las empresas del sector se vieron mayormente afectadas con los considerables incrementos de aranceles que esta contiene y que entraría en vigencia a partir del 15 de junio del 2012 hasta el 31 de diciembre del 2014, dando como consecuencia resultados con tendencia de la baja año tras año y en el transcurso afectándose aún más por la caída del precio del petróleo, como se visualiza en la siguiente imagen:

Gráfico 2 Cifras de comercialización de vehículos 2012-2015



Fuente: AEADE (2015)
Elaborado por: Diario El Universo (2015)

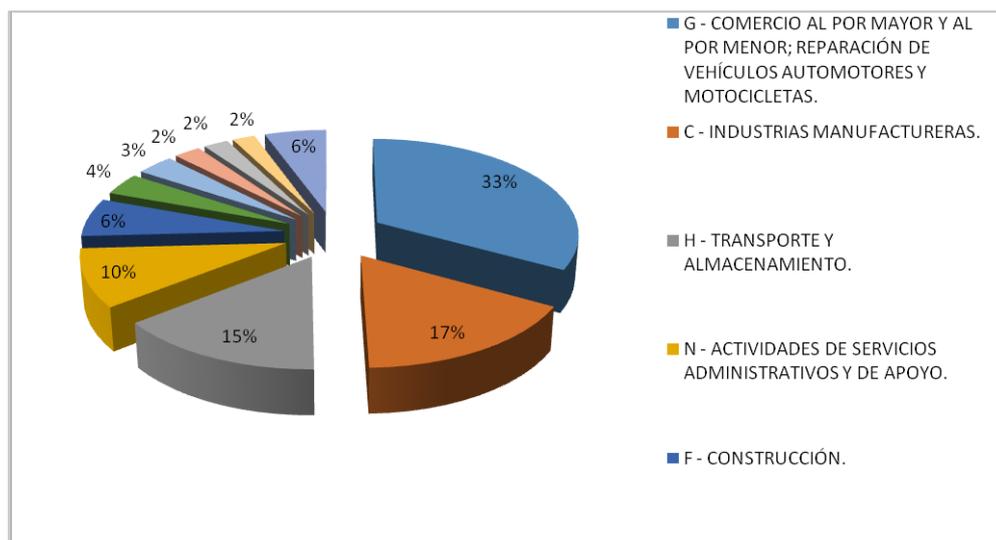
Esto se evidencia en las publicaciones realizadas en los medios de comunicación como el Diario El Comercio (2016) “La situación del sector automotor se presenta compleja en el arranque del 2016. Las ventas de vehículos importados y ensamblados en el país han caído a la mitad entre enero y febrero pasados respecto al mismo período del 2015”.

En el ámbito local, tomando en consideración la información proporcionada por la Superintendencia de Compañías sobre las empresas bajo su control, es posible apreciar que el sector en términos financieros ha sufrido un decaimiento del año 2014 al 2015 en resultados y ventas.

La ciudad de Ambato se compone principalmente de empresas dedicadas a la comercialización y tomando en consideración el último censo económico realizado la rama G.- Comercio al por mayor y menor; reparación de vehículos automotores y bicicletas, genera más ingreso para el cantón.

Considerando esto y tomando como base a las empresas registradas, activas y controladas por la Superintendencia de Compañías bajo esta rama, se determinó que la mayor cantidad de empresas se dedica a la venta al por mayor y al por menor de vehículos nuevos y usados.

Gráfico 3 Empresas controladas por la Superintendencia de Compañías según número de establecimientos



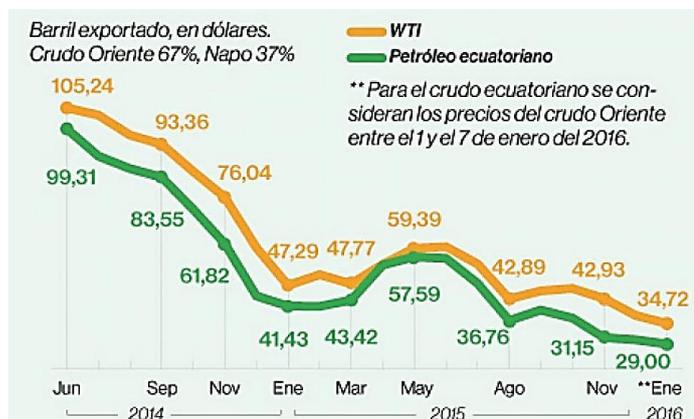
Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)
Elaborado por: Paola Cedeño

El sector de comercio de vehículos se encuentra afectado negativamente por las causas nacionales mencionadas, al haber mostrado por varios años un crecimiento constante para posteriormente registrar un descenso con la misma característica, resulta interesante conocer su situación financiera entre los Períodos que mayormente mostraron una diferencia en sus resultados que fueron 2014 y 2015.

En el año 2014, a pesar de que la restricción cuantitativa anual de importación de vehículo tenía vigencia hasta el 31 de diciembre del 2014, el 1 de enero del 2015, se aprobó la Resolución 049 del COMEX que contenía un nuevo régimen de cupos, tanto para la importación de vehículos como de partes para su ensamblaje.

Sumando a esta restricción comenzó la pérdida de valor del petróleo, esta caída se sintió drásticamente en los últimos meses del 2014 y ha mantenido esta tendencia hasta la actualidad como se muestra a continuación.

Gráfico 4 Precio mensual del petróleo junio 2014-enero 2016



Fuente: Diario El Comercio (2016)

Elaborado por: Diario El Comercio (2016)

En el contexto empresarial actual, se muestra la preocupación de los distintos representantes de las asociaciones de este sector quienes consideran lo siguiente según el Diario El Comercio (2016):

El gerente de la Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA), Manuel Murtinho, destaca que para este mes que está finalizando no se ve una recuperación en las ventas y la caída trimestral podría estar en porcentajes similares. La contracción económica que vive el país es la principal causa de la reducción de las ventas, por lo que proyecta una baja en las ventas de entre el 60 y el 65% para este año... Lo anterior tiene una relación directa en las plazas de trabajo que genera el sector.

Para el director de la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (Cinae), David Molina, el desplome de las ventas se debe a una profunda contracción de la demanda de los compradores. “El mercado se partió a la mitad. (...) La gente tiene la perspectiva de que va a perder su empleo en las próximas semanas, en los próximos meses, o este año”.

Esta visión se respalda en un estudio de la Cinae en el cual se revela que más consumidores rechazan créditos preaprobados para comprar vehículos.

Los factores que afectan al sector son: la contracción de la demanda por la inestabilidad laboral, reflejada en la no aceptación de créditos pre aprobados para la adquisición de vehículos, como las restricciones a la importación tanto para vehículos como para partes de ensamblaje.

Cabe decir que esta situación además de tener repercusiones económicas para las compañías, ha causado impactos sociales por la necesidad de reducción de personal debido al descenso en las ventas.

Desde este panorama se puede indicar que la viabilidad de las compañías del sector es reducida, pero resulta oportuno un análisis financiero que permita visualizar el nivel de afectación de los distintos indicadores y cuentas para proporcionar conclusiones acertadas.

1.2 Formulación de la investigación

¿Incide la situación financiera de empresas dedicadas a la intermediación de vehículos nuevos y usados a su viabilidad, en la ciudad de Ambato Período 2014-2015?

Delimitación

Contenido: Análisis financiero

Espacio: Ambato

Tiempo: 2014-2015

1.3 Justificación

La situación económica que está atravesando el país es sentida en los distintos sectores que forman parte de este y el sector comercial de vehículos no es la excepción, al estar este en la rama de compra y venta que corresponde a la fuente de ingresos más significativa en la ciudad de Ambato, es menester conocer la información financiera de las compañías que lo conforman este sector.

Cabe recalcar que la constitución de cualquier tipo de compañía al ser más formal, pretende a través su conformación con socios o accionistas generar resultados crecientes, debido a que requiere preservar la inversión y por ende generar ganancias en beneficio de sus integrantes.

La Superintendencia de Compañías controla un total de trescientas treinta y nueve instituciones activas hasta abril del 2016, en la rama de comercio al por mayor y menor, dividida en setenta y seis actividades, de las cuales noventa empresas corresponden al sector automotriz repartidas en tres actividades: comercio de vehículos, accesorios para vehículos y combustibles.

Es notable la participación de las compañías de este sector en la economía local y considerando que dos de las actividades mencionadas son complementarias al comercio de vehículos, resulta importante el estudio de la situación financiera por la que esta atraviesa tras los múltiples factores que han dado como resultado el descenso en sus resultados finales.

Por los motivos descritos el proyecto resulta novedoso porque no está disponible información sobre la situación financiera del sector de estudio.

Los beneficiarios de la presente investigación son las empresas y la población debido a que proporciona datos reales, en el primer caso para efectuar estrategias y en el segundo para tomar decisiones.

Realizar este trabajo resulta factible debido a que el investigador tiene acceso a los recursos materiales, económicos y humanos necesarios para llevarlo a cabo, además del apoyo de la institución educativa.

Finalmente, estudiar el tema planteado es útil para la sociedad debido a que el análisis financiero de un sector económico que genera ingresos considerables y se ve afectado para una ciudad genera un impacto social.

1.4 Objetivos

1.4.1 Objetivo general

Analizar la situación financiera de empresas dedicadas a la intermediación de vehículos nuevos y usados y su viabilidad, en la ciudad de Ambato Período 2014-2015, para una acertada toma de decisiones.

1.4.2 Objetivos específicos

- Determinar el porcentaje de participación del sector dedicado a la intermediación de vehículos nuevos y usados tomando en consideración el número de establecimientos activos para determinar la importancia de este grupo en la economía de la ciudad de Ambato.
- Contrastar la situación financiera de las empresas del sector en los años 2014 2015 para la determinación de la viabilidad de las empresas.
- Analizar las razones financieras aplicando indicadores para la generación de estrategias comerciales.

CAPÍTULO II

2. MARCO TEÓRICO

2.1 Antecedentes Investigativos

Es relevante tomar en consideración la importancia dada al análisis financiero dentro de las empresas, sobre lo que Nava (2009) en su trabajo “Análisis financiero: una herramienta clave para una gestión financiera eficiente” resume:

El análisis financiero es fundamental para evaluar la situación y el desempeño económico y financiero real de una empresa, detectar dificultades y aplicar correctivos adecuados para solventarlas... El análisis financiero se basa en el cálculo de indicadores financieros que expresan la liquidez, solvencia, eficiencia operativa, endeudamiento, rendimiento y rentabilidad de una empresa. Se considera que una empresa con liquidez es solvente pero no siempre una empresa solvente posee liquidez... Se concluye que el análisis financiero es una herramienta gerencial y analítica clave en toda actividad empresarial que determina las condiciones financieras en el presente, la gestión de los recursos financieros disponibles y contribuye a predecir el futuro de la empresa.

Tomando en consideración lo planteado se tiene que, la aplicación de indicadores financieros resulta un proceso técnico relevante para determinar el desempeño de una empresa, al conocer cómo se encuentra de acuerdo a liquidez, actividad, solvencia, endeudamiento y rentabilidad permiten al gerente establecer estrategias preventivas o correctivas según los resultados obtenidos.

De tal manera que la información contable resulte útil mediante la elaboración de análisis e interpretaciones que generen información para la toma de decisiones que mejoren cada área de la empresa.

Sobre el fin principal de un análisis financiero Zhanay (2008) en su proyecto “Análisis e interpretación a los estados financieros de la cooperativa de taxis la pradera de la ciudad de Loja en los Períodos 2006 – 2007”, aporta lo siguiente:

... permite dar cumplimiento a los objetivos propuestos y que hacen referencia a realizar un análisis vertical, horizontal y aplicación de índices financieros, con el fin de determinar la verdadera situación económica de la cooperativa, en los años sujetos a estudio... Luego de aplicar la parte práctica del análisis financiero, se llega a construir las principales conclusiones a las que se llegó.

El análisis financiero es importante ya que constituye un proceso crítico dirigido a evaluar la posición financiera presente, pasada y los resultados de las operaciones, con

la utilización de técnicas, métodos de análisis e interpretación y aplicación de indicadores financieros que permiten a los Directivos conocer la liquidez, rentabilidad y endeudamiento para establecer la situación real de la organización...

Según lo planteado por este autor se tiene que, el análisis e interpretación de los estados financieros mediante el uso de las técnicas y métodos como análisis horizontal, vertical y aplicación de indicadores permiten conocer la situación real de una entidad, lo que genera una importante fuente de información para exponer planes de acción que permitan la mejora continua.

Tomando en consideración que el presente proyecto está enfocado al estudio financiero de una actividad del sector automotriz, cabe citar lo expuesto por Carrillo (2009), en su trabajo “Diagnóstico del Sector Automotriz”, que dice:

El sector automotriz tiene un rol importante dentro de la economía del país, su desarrollo genera ingresos fiscales para el estado vía aranceles e impuestos y crea fuentes de empleo durante los procesos de producción y las actividades relacionadas al comercio del mismo. El dinamismo del sector se ha incrementado últimamente y en especial durante los años posteriores a la dolarización cuando la opción de adquirir bienes duraderos fue una alternativa ante la desconfianza de la población en el sistema financiero. Resulta por lo tanto oportuno hacer un diagnóstico del sector, especialmente dentro del contexto de las repercusiones que la crisis financiera mundial ha tenido en el mercado automotor.

Tomando lo planteado se distingue que, las distintas actividades que se realizan en la rama automotriz como industria y comercio generan ingresos y empleo para el país, por lo que conocer el impacto que este tenga en un momento económico difícil resulta de interés tanto para las empresas como para la población.

Sobre viabilidad se tomará en consideración lo mencionado por Lusthaus (1999) que resume su trabajo sobre “Viabilidad Financiera” de la siguiente manera:

...las ideas tradicionales que rodeaban el desempeño organizacional se limitaban a los conceptos de efectividad y eficiencia, es decir, a la idea de que la organización debe cumplir sus metas con un gasto aceptable de recursos. Sin embargo, el continuo estudio de las organizaciones hace pensar cada vez más que su desempeño también incluye la manera en que ellas se relacionan y siguen siendo relevantes para sus interesados directos, así como su capacidad de atraer recursos a corto y largo plazo. Para asegurar su desempeño durante períodos prolongados, la organización debe elaborar e implantar estrategias adecuadas y sus actividades y servicios debe seguir siendo realistas y estando conectados con las necesidades de los interesados directos. Cuando lo que emprende una organización no es relevante o pretende llegar demasiado lejos y es costoso, la supervivencia de la organización se encuentra en riesgo.

De acuerdo al texto citado se rescata que, la viabilidad de la empresa se refleja en la capacidad de la empresa para obtener recursos que satisfagan tanto sus necesidades como la de los individuos relacionados con la misma, a corto y largo plazo.

El interés que muestre el mercado por los productos de una empresa, sumado a elementos del ambiente interno y externo, que estén relacionados con el financiamiento de la misma, medirá su permanencia tanto a corto plazo como a largo plazo.

Conocer lo que representa un proyecto de viabilidad empresarial es importante, como lo menciona Llorente (2012) en su trabajo “Proyecto de Viabilidad Empresarial”:

...Proyecto de Viabilidad Empresarial aborda la evaluación de la viabilidad empresarial bajo el prisma de la Administración y Dirección de Empresas... Dicho marco conceptual tiene como propósito ser directamente aplicable a la resolución de casos prácticos. A tal efecto, se estudian los aspectos más significativos que deben ser considerados en el ámbito empresarial: ¿Es viable el modelo de negocio de la empresa? ¿Dispone la compañía de la estrategia adecuada? ¿Cuenta con un buen sistema de control de gestión? ¿Dispone de unos sistemas operativos y de información para la realización de sus actividades que garanticen su viabilidad? ¿Realiza un correcto análisis y gestión de sus principales riesgos? ¿Es viable desde el punto de vista económico - financiero? ¿Cuenta con una adecuada organización y gestión de sus recursos humanos? ¿Analiza y selecciona correctamente los proyectos de inversión que resulten viables y creen valor?

Considerando lo planteado se tiene que, la viabilidad de un negocio se mide desde distintos puntos, como el administrativo que se relaciona con los controles, estrategias, proyecciones y demás, aplicadas por los empresarios sobre las actividades que se realizan en los distintos departamentos, el financiero que hace referencia a la capacidad de la empresa para generar fondos que le permitan operar obteniendo una rentabilidad que satisfaga a sus grupos de interés.

Estas mediciones tienen como fin determinar el desenvolvimiento de la institución en el mercado, estableciendo acciones que mejoren su competitividad y permanencia a largo plazo.

La viabilidad financiera de las empresas se determina por varios factores como lo señala Neira (2016) en su trabajo “Factibilidad del Proyecto Empresarial”:

El estudio de la viabilidad financiera no es otra cosa que ver si existe suficiente dinero para financiar los gastos e inversiones que implica la puesta en marcha y operación del proyecto.

Por lo general, se dice que los buenos proyectos, es decir, aquellos con rentabilidad alta, con un riesgo razonable y bien evaluado, encuentran financiamiento con cierta facilidad. También se afirma que los proyectos deben ser evaluados con independencia de las fuentes de financiamiento. Lo que se observa en la realidad es, que no es fácil conseguir recursos financieros si no se cuenta con garantías reales (prendas sobre vehículos, hipotecas sobre terrenos o cascos, etc.) y que el acceso a créditos para los microempresarios tiene más de una dificultad.

El estudio de viabilidad financiera debe mostrar que con las diferentes fuentes de financiamiento a las que puede acceder el proyecto, es posible financiar todas las etapas del mismo. Estas fuentes pueden ser propias (capital aportado por los mismos socios), bancos, financieras, cooperativas de ahorro y crédito, fuentes externas, etc.

De acuerdo al texto citado se tiene que es necesario que las empresas cuenten con el financiamiento adecuado para llevar a cabo sus diferentes operaciones diarias, y que esta inversión genere los resultados esperados que permitan obtener una ganancia acorde a lo esperado, de tal manera que pueda ser viable dentro del mercado en el que se desempeña.

Tanto las actividades de la empresa como su ambiente externo determinan sus resultados, los que, de estar conforme a las exigencias de sus grupos de interés, manteniendo un nivel de ingresos superior al de egresos podrá mantenerse en el mercado a largo plazo.

2.2 Fundamentación Científico-Técnica

Información Financiera

La necesidad de las empresas de disponer de información sobre sus actividades diarias, para establecer estrategias preventivas y correctivas que beneficien a sus stakeholders como son los clientes, proveedores, colaboradores socios y demás relacionados, permite que se lleve un control adecuado de las cuentas que se manejan en la institución dando como resultado la contabilidad de las transacciones.

Como menciona Ayala (2012)

Un sistema contable, no es más que un conjunto de normas, pautas, o procedimientos que permiten controlar las operaciones y suministrar información financiera de una empresa; todo esto mediante: la organización, clasificación y cuantificación de las informaciones administrativas y financieras que se suministran como producto de las actividades que se llevan a cabo. pág. 4

Es decir, la contabilidad es la base de la información financiera, que tras su consolidación y adecuado análisis permite que el empresario conozca cómo se encuentra la misma y como podría mejorar sus resultados.

Estados financieros

Sobre los estados financieros Sinisterra y Polaco (2007) mencionan que:

El producto final del proceso contable es el resumen de la información que se presenta por medio de los estados financieros... La responsabilidad de la preparación y presentación de los estados financieros es de los administradores del ente económico. Los estados financieros reflejan, a una fecha de corte, la recopilación, clasificación y resumen final de los datos contables. pág. 15

Tomando como base la Norma Ecuatoriana de Contabilidad N. 1, se tiene que los estados financieros reflejan estructuradamente las transacciones de una empresa y tienen como fin informar sobre su situación financiera, que resulta útil para inversionistas, proveedores, clientes y empresas para la toma de decisiones.

Considerando a las empresas que se encuentran bajo el control de la Superintendencia de Compañías manejan las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) se tiene que: el conjunto completo de estados financieros debe incluir los siguientes componentes de acuerdo con Estupiñan (2012, pág. 36)

1. Estado de situación financiera.
2. Estado de resultados integral.
3. Estado de cambios en el patrimonio...
4. Estado de flujos de efectivo.
5. Notas, incluyendo las políticas contables y las demás notas explicativas...

Estado de situación financiera.

Según las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF): “El Estado de Situación Financiera comúnmente denominado Balance General, es un documento contable que refleja la situación financiera de un ente económico a una fecha determinada. Su estructura la conforman cuentas de activo, pasivo y patrimonio o capital contable.” (Educaconta, 2012).

Este balance permite a la empresa conocer su situación financiera, mediante la relación entre propiedades, bienes y obligaciones que esta mantiene en un momento determinado, además mediante la diferencia entre lo que se tiene (activo) menos lo que se debe (pasivo) permite conocer el estado del patrimonio empresarial.

Las Normas Internacionales de Información Financiera (NIIF) definen las cuentas de activo, pasivo y patrimonio de la siguiente manera:

“ACTIVOS. - Es un recurso controlado por la empresa como resultado de eventos pasados y cuyos beneficios económicos futuros se espera que fluyan a la empresa.” (Gómez, 2016)

“PASIVOS. - Es una obligación presente de la empresa a raíz de sucesos pasados, al vencimiento del cual y para poder cancelarla la entidad espera desprenderse de recursos que incorporen beneficios económicos.” (Gómez, 2016)

“PATRIMONIO CONTABLE. -Es el valor residual de los activos de la entidad, una vez deducidos todos los pasivos.” (Gómez, 2016)

Por lo tanto, los activos son los recursos que ha generado la empresa de las actividades realizadas a lo largo del Período, las mismas que también han generado obligaciones o deudas conocidas como pasivos, y la diferencias entre ambas permite conocer el patrimonio empresarial.

Información a presentar en el estado de situación financiera:

Tomando como referencia a Gómez (2016) como mínimo, el estado de situación financiera incluirá partidas que presenten los siguientes importes:

ACTIVO

- Efectivo y equivalentes al efectivo.
- Deudores comerciales y otras cuentas por cobrar.
- Activos financieros (excluyendo los importes de efectivo, deudores comerciales, inversiones en asociadas, inversiones en entidades controladas en forma conjunta).
- Inventarios.
- Propiedades, planta y equipo.
- Propiedades de inversión registradas al valor razonable con cambios en resultados.
- Activos intangibles.
- Activos biológicos registrados al costo menos la depreciación acumulada y el deterioro del valor.
- Activos biológicos registrados al valor razonable con cambios en resultados.
- Inversiones en asociadas.
- Inversiones en entidades controladas de forma conjunta.

PASIVO

- Acreedores comerciales y otras cuentas por pagar.

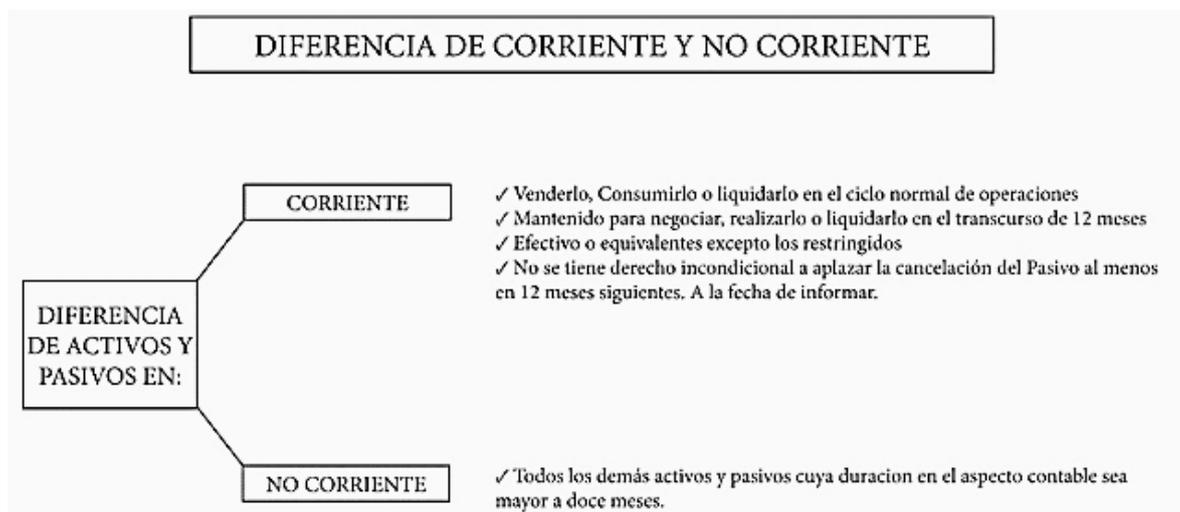
- Pasivos financieros (excluyendo los importes de acreedores comerciales y provisiones).
- Pasivos y activos por impuestos corrientes.
- Pasivos por impuestos diferidos y activos por impuestos diferidos (éstos siempre se clasificarán como no corrientes).

PATRIMONIO

- Provisiones.
- Participaciones no controladoras, presentadas dentro del patrimonio de forma separada al patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora.
- Patrimonio atribuible a los propietarios de la controladora. Sección 4 Estado de Situación Financiera, párrafo 4.2 (IASCF).

Hay que considerar que tanto los activos como los pasivos se clasifican en corrientes y no corrientes, la diferencia se encuentra en que los primeros son aquellos que se harán efectivos a corto plazo es decir a un Período menor a un año y los segundos a largo plazo.

Gráfico 5 Diferencia entre cuentas corrientes y no corrientes



Fuente: Educaconta (2012)
Elaborado por: Educaconta (2012)

Estado de resultados integral.

Según Finnerty y Stowe (2000, pág. 80) “El estado de resultados consigna los ingresos, gastos y utilidades (o pérdidas) de una compañía durante un intervalo de tiempo específico, por lo regular un año o un trimestre.”.

Castro (2015) realiza el siguiente aporte sobre el estado de resultados:

... es un reporte financiero que en base a un Período determinado muestra de manera detallada los ingresos obtenidos, los gastos en el momento en que se producen y como consecuencia, el beneficio o pérdida que ha generado la empresa en dicho Período de tiempo para analizar esta información y en base a esto, tomar decisiones de negocio.

Este estado es muy útil para la toma de decisiones del empresario, debido a que le otorga una visión panorámica del desenvolvimiento de la empresa en lo que respecta al nivel de ingresos generados, administración de los gastos y el resultado favorable o no obtenido de las actividades realizadas a lo largo del Período.

De acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera se tiene la siguiente conceptualización Fundación IFRS (2009):

Rendimiento. - Es la relación entre los ingresos y los gastos de una entidad durante un Período sobre el que se informa... El resultado integral total y el resultado se usan a menudo como medidas de rendimiento, o como la base de otras medidas, tales como el retorno de la inversión o las ganancias por acción... (pág. 27)

El rendimiento se mide por la diferencia positiva entre los ingresos y los gastos obtenidos por la empresa después de un Período determinado de tiempo, por lo que es importante citar sus definiciones:

“Ingresos. - Son los incrementos en los beneficios económicos, producidos a lo largo del Período sobre el que se informa, en forma de entradas o incrementos de valor de los activos, o bien como decrementos de las obligaciones...” (Fundación IFRS, 2009)

“Gastos. - Son los decrementos en los beneficios económicos, producidos a lo largo del Período sobre el que se informa, en forma de salidas o disminuciones del valor de los activos, o bien por la generación o aumento de los pasivos...” (Fundación IFRS, 2009)

De tal manera que los resultados constituyen la diferencia entre los ingresos y gastos presentados en el Período, donde los ingresos representan los beneficios económicos obtenidos de las actividades que aumentan los activos y reducen los pasivos de la empresa, mientras que contrariamente los gastos constituyen la reducción de beneficios donde hay un incremento de los pasivos y reducción de los activos.

Los ingresos y los gastos se dividen según su origen en operacionales y no operaciones, donde los primeros constituyen aquellos que proceden de la actividad principal de la

empresa, por ejemplo, en una institución dedicada al comercio los ingresos operacionales son aquellos que se generan de la venta de sus productos y los gastos que estos involucran; mientras que los no operaciones son aquellos que provienen de actividades secundarias, por ejemplo, un ingreso no operacional se obtienen de inversiones que generen intereses mientras que un gasto no operacional es por ejemplo aquel generado por asuntos judiciales.

Sobre la información que debe contener el estado de resultados de acuerdo a las Normas Internacionales de Información Financiera Gómez (2016) es:

- a) Los ingresos de actividades ordinarias.
- b) Los costos financieros.
- c) La participación en el resultado de las inversiones en asociadas.
- d) El gasto por impuestos excluyendo los impuestos asignados a los apartados (e), (g) y (h).
- e) Un único importe que comprenda el total de:
El resultado después de impuestos de las operaciones discontinuadas.
La ganancia y pérdida después de impuestos reconocida en la medición al valor razonable menos costos de venta, o en la disposición de los activos netos que constituyen la operación discontinuada.
- f) El resultado (Si una entidad no tiene pérdidas de otro resultado integral, nos es necesario presentar esta línea.)
- g) Cada partida de otro resultado integral.
- h) La participación en el otro resultado integral de asociadas y entidades controladas de forma conjunta contabilizadas por el método de la participación.
- i) El resultado integral total (Si una entidad no tiene partidas de otro resultado integral, puede usar otro término para esta línea tal como resultado.)

Estado de cambios en el patrimonio.

Tomando en consideración lo dicho por Cardozo (2006, pág. 33) se tiene que “Es el informe financiero que muestra en forma detallada las variaciones - aumentos y disminuciones - en el valor residual de los activos de la empresa, una vez deducidas todas las obligaciones.”.

El estado de cambios en el patrimonio muestra los cambios presentados en cada una de las cuentas intervinientes en el patrimonio empresarial en un Período determinado, lo que permite al empresario determinar y analizar las causas y consecuencias de la estructura financiera de la institución.

Estado de flujos de efectivo.

Este estado refleja la manera en la que la empresa maneja su efectivo y sus equivalentes y permite conocer la forma en la que la dirección administra estos recursos, como menciona Cardozo (2006):

El estado de flujo de efectivo es el estado financiero básico que muestra el efectivo generado y utilizado en las actividades de operación, inversión y financiación. Para el efecto debe determinarse el cambio en las diferentes partidas del balance general que inciden en el efectivo.

El objetivo de este estado es presentar información pertinente y concisa, relativa a los recaudos y desembolsos de efectivo de un ente económico durante un período de tiempo, con el fin de que los usuarios de los estados financieros tengan elementos adicionales. Pág.33

El estado de flujo de efectivo tiene como finalidad informar acerca de la capacidad que tiene la empresa para generar activos monetarios y de la forma en que estos son utilizados en actividades de operación, inversión y financiación.

Notas a los estados financieros

Es importante que las empresas presenten notas aclaratorias a sus estados financieros, que proporcionen a los usuarios de estos documentos información adicional sobre las partidas contables, como indica Gómez (2016):

Las notas contienen información adicional a la presentada en el estado de situación financiera, estado del resultado integral, estado de resultados (si se presenta), estado de resultados y ganancias acumuladas combinados (si se presentan), estado de cambios en el patrimonio, y estado de los flujos de efectivo.

Las notas proporcionan descripciones narrativas o desagregaciones de partidas presentadas en esos estados e información sobre partidas que no cumplen las condiciones para ser reconocidas en ellos. Además de los requerimientos de esta sección, casi todas las demás secciones de esta NIIF requieren información a revelar que normalmente se presenta en las notas.

Es decir, las notas a los estados financieros constituyen puntos aclaratorios sobre cada cuenta contable constituyente del estado de situación financiera, de resultados, de cambios en el patrimonio y de flujo de efectivo, lo que proporciona información adicional a los usuarios de los mismos para una acertada toma de decisiones.

Tomando en consideración a Gómez (2016) las notas a los estados financieros deben cumplir con: presentar información sobre la preparación de los estados financieros y políticas, revelarán la información requerida por las NIIF y proporcionarán información adicional y relevante que ayude a su comprensión.

La información que se presenta en las notas es adicional y aclaratoria, que al tratar puntos relevantes acerca de cada partida de los estados financieros permiten al usuario ampliar su visión y entendimiento acerca de la empresa que se esté analizando.

Herramientas financieras

Una herramienta constituye un medio para llegar a un fin, mientras que las finanzas hacen mención a las actividades relacionadas con el manejo del dinero, de tal manera que una herramienta financiera es un instrumento o método usado para llevar al empresario a un acertado manejo de sus recursos monetarios.

La aplicación de herramientas financieras en las empresas como búsqueda de información útil para los administradores y personas encargadas de tomar decisiones que afecten la estructura financiera de la organización se está convirtiendo en un factor clave para la generación de valor. (Fuentes, 2014)

Una herramienta financiera tiene como objetivo extender datos veraces y analizables que se conviertan en información valiosa para la toma de decisiones que generen un desarrollo empresarial continuo.

Una de las herramientas financieras que permiten llegar al fin mencionado es la interpretación de estados financieros que, a través de los distintos análisis y aplicación de razones financieras, permite conocer el desenvolvimiento de la empresa y expone los puntos que necesitan atención por parte de los administradores para generar estrategias de mejora o corrección.

Análisis e interpretación de los estados financieros

Estudiando cada elemento de los estados financieros con un enfoque crítico se puede evaluar el desempeño de la empresa en los tiempos pasado y presente, que permitan estimar los posibles resultados futuros y las estrategias que permitan mejorarlos.

Analizar e interpretar son dos palabras con conceptos distintos que se definirán a continuación. Sobre análisis Gerencie.com (2010) expone que:

Análisis: es la descomposición de un todo en partes para conocer cada uno de los elementos que lo integran para luego estudiar los efectos que cada uno realiza.

El análisis de estados financieros es el proceso crítico dirigido a evaluar la posición financiera, presente y pasada, y los resultados de las operaciones de una empresa, con el objetivo primario de establecer las mejores estimaciones y predicciones posibles sobre las condiciones y resultados futuros.

Analizar los estados financieros implica un proceso mediante el cual partiendo de los datos contables se llega a información procesada y útil para la toma de decisiones económicas en las empresas.

Para realizar un análisis financiero se deben aplicar herramientas que permitan otorgar criterios sobre la situación de la empresa como menciona Gerencie.com (2010) se necesita de el “...dominio de las herramientas de análisis financiero que permiten identificar y analizar las relaciones y factores financieros y operativos.”.

La Real Academia Española dice que interpretar es “Explicar o declarar el sentido de algo, y principalmente el de un texto.”, de tal manera que interpretar los estados financieros de una organización explicando los datos contables obtenidos a largo de un Período, permite al empresario establecer alternativas de solución a problemas, implementar proyectos de inversión y financiamiento, generar políticas y demás acciones que generen desarrollo; así como al resto del grupo de interés medir el desempeño de la misma.

Para realizar un análisis de los estados financieros e interpretarlos se sigue el siguiente proceso: 1.- Contar con la información contable: estados financieros de un determinado Período, 2.- Realizar los análisis: vertical, horizontal, indicadores, 3.- Conclusiones.

Análisis horizontal

Según Vásconez (2012, p. 35) el análisis horizontal “Se muestra en estados financieros comparativos, se emplea para evaluar la tendencia en las cuentas durante varios años y permite identificar fácilmente los puntos que exigen mayor atención.”.

Este análisis permite conocer la tendencia que muestra cada elemento de los estados financieros durante un rango de años, permite determinar sus cambios positivos o negativos y establecer medidas de corrección, prevención o mejora.

Análisis vertical

Sobre el análisis vertical Vásconez (2012, p. 41) dice “Se emplea para revelar la estructura interna de la empresa. Se utiliza una partida importante en el estado

financiero como cifra base y todas las demás cuentas de dicho estado se comparan con ella.”.

Este análisis permite conocer la composición de una partida representativa, así en el estado de situación financiera se puede conocer la participación porcentual de las cuentas contables que componen el activo total y total pasivo y patrimonio, mientras que en el estado de resultados se puede conocer como están compuestas porcentualmente las ventas netas por otras cuentas.

Esto con el fin de reducir o incrementar el uso de recursos que estén incidiendo en los resultados obtenidos en estas partidas representativas.

Razones financieras

Un análisis financiero implica el uso de ratios financieros que permitan el estudio de su información contable de forma acertada. Tomando en consideración lo publicado por Gerencie.com (2015)

Las razones financieras son indicadores utilizados en el mundo de las finanzas para medir o cuantificar la realidad económica y financiera de una empresa o unidad evaluada, y su capacidad para asumir las diferentes obligaciones a que se haga cargo para poder desarrollar su objeto social.

Las razones financieras son fórmulas matemáticas que relacionan elementos de la información financiera, tras su aplicación y comparación permiten evaluar la situación financiera y desempeño de la empresa en términos de liquidez, solvencia, gestión y rentabilidad.

Las razones financieras permiten hacer comparativas entre los diferentes Períodos contables o económicos de la empresa para conocer cuál ha sido el comportamiento de esta durante el tiempo y así poder hacer por ejemplo proyecciones a corto, mediano y largo plazo, simplemente hacer evaluaciones sobre resultados pasados para tomar correctivos si a ello hubiere lugar. (Gerencie.com, 2015)

Con la comparación entre Períodos el empresario tiene la noción de los cambios experimentados y puede determinar los factores internos o externos que han causado estas fluctuaciones para establecer estrategias.

Tomando en consideración los indicadores expuestos en el portal de la Superintendencia de Compañías, se tienen las siguientes razones financieras:

INDICADORES DE LIQUIDEZ

Miden la capacidad que tienen las empresas para cancelar sus obligaciones de corto plazo. Establece el grado de dificultad de las organizaciones para hacer frente a sus obligaciones a corto plazo o la facilidad que presentan para convertir en efectivo sus activos realizables. Estos indicadores permiten saber si la empresa sería capaz de cumplir con sus pasivos de manera inmediata.

Liquidez Corriente

Este indicador establece la capacidad que tiene la empresa de cubrir sus pasivos corrientes con sus activos corrientes, el resultado que se obtiene de la fórmula matemática expresa la capacidad de pago que tiene la empresa por cada unidad monetaria de deuda, lo que permite que situaciones de iliquidez e insolvencia sean evitadas.

$$\text{Liquidez corriente} = \frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo Corriente}}$$

Entre más alto es el resultado que se obtenga será mejor, pero cabe considerar que si este es demasiado alto expresa deficiencia en el manejo de los activos corrientes, dando lugar a un costo de oportunidad.

Prueba Ácida

También llamado liquidez seca, hace mención a la capacidad de la empresa para cumplir con sus obligaciones corrientes a través de su efectivo, cuentas por cobrar, inversiones temporales y algún otro activo de fácil liquidación a excepción de los inventarios.

$$\text{Prueba Ácida} = \frac{\text{Activo Corriente} - \text{Inventarios}}{\text{Pasivo Corriente}}$$

Un resultado favorable debe acercarse o ser igual a 1, ya que esto permitirá saber si la empresa puede pagar sus obligaciones corrientes en el caso de ser solicitadas de manera inmediata por algún acreedor.

INDICADORES DE SOLVENCIA

También conocidos como indicadores de endeudamiento, permiten saber cómo es la participación de los acreedores en el financiamiento empresarial. Es de utilidad para los administradores para llevar un control adecuado sobre el nivel de endeudamiento para la empresa

Este indicador expone cual es el riesgo que pueden correr acreedores al otorgar financiamiento y propietarios al realizar inyecciones de capital, según el endeudamiento que la compañía presente.

Endeudamiento del Activo

Este índice indica cuál es la cantidad de unidades monetarias que se tiene de Pasivo por cada unidad invertida en el activo, determinando así el grado de autonomía financiera.

El resultado que se obtenga determina si la empresa depende mucho o poco de sus acreedores, de tal manera que un valor alto indica que la institución puede estar descapitalizada o un valor bajo expresa independencia acompañada de una estructura financiera menos arriesgada.

$$\textit{Endeudamiento del Activo} = \frac{\textit{Pasivo Total}}{\textit{Activo Total}}$$

Endeudamiento Patrimonial

Este indicador permite conocer si la empresa está mayormente financiada por los acreedores o los propietarios, mostrando si los fondos utilizados para sus actividades provienen de una fuente propia o ajena.

Mide en que tanto se encuentra comprometido el capital de la empresa con sus acreedores.

$$\text{Endeudamiento Patrimonial} = \frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Patrimonio}}$$

Endeudamiento del Activo Fijo

Este indicador mide la cantidad de unidades monetarias que se tiene de patrimonio por cada unidad invertida en activos fijos. El resultado que se obtenga indica como fue el financiamiento para la adquisición de los activos fijos, si es mayor o igual a 1, significa que la fuente de financiamiento total fue propia y si se obtiene resultados menores a 1 expresan cual ha sido la participación de financiamiento tanto propia como ajena para la adquisición.

$$\text{Endeudamiento del Activo Fijo} = \frac{\text{Patrimonio}}{\text{Activo Fijo}}$$

Apalancamiento

Este indicador expresa el número de unidades monetarias de activos que se han conseguido por cada unidad monetaria de patrimonio, determina si la rentabilidad del capital propio es mayor que el costo de los capitales prestados.

$$\text{Apalancamiento} = \frac{\text{Activo Total}}{\text{Patrimonio}}$$

Apalancamiento Financiero

Este indicador relaciona los beneficios alcanzados antes de intereses e impuestos con el costo y volumen. Generalmente, cuando el índice es mayor que 1 indica que los fondos ajenos remunerables contribuyen a que la rentabilidad de los fondos propios sea superior a lo que sería si la empresa no se endeudaría.

$$\text{Apalancamiento Financiero} = \frac{\frac{\text{Utilidad antes de impuesto}}{\text{Patrimonio}}}{\frac{\text{Utilidad antes de impuestos e intereses}}{\text{ActivoTotal}}}$$

En la relación, el numerador representa la rentabilidad sobre los recursos propios y el denominador la rentabilidad sobre el activo. Cuando el índice es inferior a 1 indica lo contrario, mientras que cuando es igual a 1 la utilización de fondos ajenos es indiferente desde el punto de vista económico.

INDICADORES DE GESTIÓN

Miden la eficiencia sobre el uso de los recursos empresariales en términos de rotación del activo, la rapidez en la recuperación de créditos, el tiempo en el que se cancelan obligaciones, la eficiencia en el uso de sus activos y el control sobre los gastos.

Rotación de Cartera

Mide el número de veces promediadas en que se recuperan las cuentas por cobrar en un Período determinado, es decir es el tiempo que toman los créditos en convertirse en efectivo.

El resultado determina los días que en promedio la empresa tarda en recuperar las ventas realizadas a crédito, entre menos sean esto mejor será la situación de la institución.

$$\text{Rotación de cartera} = \frac{\text{Ventas}}{\text{Cuentas por Cobrar}}$$

Rotación del Activo Fijo

Este indicador indica la cantidad de unidades monetarias vendidas por cada unidad monetaria invertida en activos inmovilizados. Expresa la eficiencia en generación de ventas según los activos en los que se ha invertido.

Si las ventas no retribuyen esta inversión se ven afectados las utilidades por la depreciación del activo, los intereses de préstamos y los gastos de mantenimiento.

$$\text{Rotación del activo fijo} = \frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Fijo Neto Tangible}}$$

Rotación de Ventas

Este indicador expresa el número de veces que se usan los activos según las ventas realizadas en un Período determinado. Mide la efectividad de la administración según las ventas que se generen con los activos que la empresa mantenga.

$$\text{Rotación de ventas} = \frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Total}}$$

Período Medio de Cobranza

El Período medio de cobranzas indica el tiempo en el que las cuentas y documentos por cobrar se hacen líquidas, entre menos sea el resultado obtenido en este indicador será más favorable la gestión de la empresa, porque expresa su habilidad para recuperar el dinero de sus ventas.

$$\text{Período medio de cobranza} = \frac{\text{Cuentas y documentos por cobrar} * 365}{\text{Ventas}}$$

Período Medio de Pago

Indica el número de días que la empresa tarda en cubrir sus obligaciones de inventarios, si el resultado obtenido de este indicador es alto puede significar que existe una rotación lenta de inventarios, o una política de créditos que otorgue Períodos de cobranza extendidos, que impiden que las cuentas de los proveedores sean canceladas con mayor rapidez.

$$\text{Período medio de pago} = \frac{\text{Cuentas y documentos por pagar} * 365}{\text{Inventarios}}$$

Impacto de los Gastos de Administración y Ventas

El cálculo de este indicador es de gran relevancia porque su control puede fortalecer el patrimonio y contribuir a la distribución de utilidades, aumentando las expectativas de crecimiento, tomando en cuenta que los fuertes gastos operacionales disminuyen el margen bruto de la empresa, así como sus utilidades netas.

$$\begin{aligned} &\text{Impacto de los gastos administrativos y de ventas} \\ &= \frac{\text{Gastos administrativos y ventas}}{\text{Ventas}} \end{aligned}$$

Impacto de la Carga Financiera

Este indicador establece la participación que tienen los gastos financieros sobre los ingresos de la empresa. El resultado que se obtenga es el porcentaje que representan los gastos financieros con respecto a las ventas o ingresos de operación, en un Período determinado.

No es favorable que los gastos financieros representen un margen mayor al 10% sobre las ventas.

$$\text{Impacto de la carga financiera} = \frac{\text{Gastos financieros}}{\text{Ventas}}$$

INDICADORES DE RENTABILIDAD

Estos indicadores miden la capacidad que tiene la empresa para obtener beneficios, reflejando la efectividad de la administración para controlar sus costos y gastos y generar utilidades, a través de sus fondos propios o activos con los que cuenta.

Es de gran ayuda para los inversionistas al momento de tomar decisiones de inversión, ya que los resultados que obtenga la empresa determinará la calidad de sus dividendos.

Rentabilidad neta del activo

Este indicador expresa la capacidad que tiene la empresa para generar utilidades independientemente de que los fondos para conseguirlas sean propios o ajenos.

$$\text{Rentabilidad neta del activo} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Activo Total}}$$

Margen Bruto

Al relacionar la utilidad bruta con las ventas, este indicador permite saber cuál es la rentabilidad obtenida a través de las ventas una vez restados los costos operacionales.

$$\text{Margen Bruto} = \frac{\text{Ventas} - \text{Costo de ventas}}{\text{Ventas}}$$

Margen Operacional

Este indicador permite saber cuál es la rentabilidad obtenida a través de las ventas, teniendo en cuenta el coste de ventas, así como los gastos de administración y ventas. El resultado que se obtenga expresa si la empresa es o no lucrativa independientemente de sus fuentes de financiamiento.

$$\text{Margen operacional} = \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Ventas}}$$

Rentabilidad Neta de Ventas (Margen Neto)

Los índices de rentabilidad de ventas muestran la utilidad de la empresa por cada unidad de venta, la comparación de este indicador con el margen operacional establece si la utilidad proviene de la actividad operacional o no operacional de la empresa. Sirve de guía para conocer cuál es la principal fuente de rentabilidad de la empresa.

$$\text{Margen Neto} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}}$$

Rentabilidad Operacional del Patrimonio

La rentabilidad operacional del patrimonio expone la rentabilidad que perciben los socios o accionistas de sus inversiones, sin considerar los gastos financieros, impuestos ni participación trabajadores.

$$\text{Rentabilidad operacional del patrimonio} = \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Patrimonio}}$$

Rentabilidad Financiera

Este indicador mide el beneficio neto que genera la inversión de los socios o accionistas, que permite a los inversionistas realizar una relación de costo de oportunidad según las tasas de rendimiento que se encuentren en el mercado.

$$Rentabilidad\ financiera = \frac{Utilidad\ Neta}{Patrimonio}$$

Economía Nacional

La economía ecuatoriana muestra un panorama negativo con factores macroeconómicos que han limitado el desarrollo empresarial de los distintos sectores económicos que la componen.

El 2016 arranca con el mismo dinamismo que terminó el 2015, lo cual hace prever un segundo año de estancamiento económico en el país, que proyecta tasas de crecimiento cercanas a cero, en el mejor de los casos. (Sosa, 2016)

Con estimaciones de crecimiento económico para el país mínimas o nulas, los sectores de industria, comercio y servicios, ven sus ventas e ingresos estancados por la falta de dinero en circulación que reduce el consumo de la población.

Factores que afectan la economía nacional

El factor que ha mostrado mayor incidencia al desgaste de la economía nacional es la caída del precio del petróleo, por lo resulta importante conocer su origen y causas.

Según Sosa (2016) “El diagnóstico para el 2016 es bastante parecido al del año pasado, con precios bajos del petróleo, apreciación del dólar y mayores tasas de interés internacionales.”.

La exportación petrolera ha generado una gran parte de los ingresos del país desde su aparición, al verse el precio del petróleo afectado se convierte en un juego de dominó que afecta al gobierno, a las empresas y a la población.

La fuente más importante de la economía del Ecuador es la exportación de crudo y derivados que en los últimos 10 años ha oscilado entre un 43 y 66% del total de

exportaciones del país y entre un 43 y 59% del presupuesto general del Estado. (INREDH Ecuador, 2011)

Al gobierno porque se afectan sus planes de inversión en obras y proyectos para la ciudadanía, a las empresas porque mientras menores son los ingresos para el país menor es la cantidad de dinero en circulación y por ende menor consumo de la población, la cual por la caída de ventas de las empresas genera menos plazas de trabajo y menores ingresos familiares que exigen un ajuste a sus gastos convencionales.

En los últimos años, el Ecuador se ha beneficiado por los altos precios del petróleo. El 19 de junio de 2014 el precio del petróleo llegó a su punto más alto...

... Lastimosamente, el precio del petróleo sufrió una disminución importante, afectando el presupuesto del Gobierno, y consecuentemente sus ingresos. Cada dólar de desvalorización en el precio del crudo tiene un impacto de \$80 millones de dólares, es decir, por cada dólar que baja el precio del petróleo, el Gobierno deja de recibir \$80 millones de dólares, afectando de sobremanera a la economía de nuestro país. (Velasco, 2015)

Pero cuales son las causas de este descenso en el precio del petróleo, para conocer esto cabe citar a Diario El Universo (2015)

La baja del precio del petróleo, dada, según analistas, por una sobreoferta de los principales socios de la OPEP (Organización de Países Exportadores de Petróleo), que se niegan a disminuir su producción, empezó a sentirse en agosto pasado. Pero de manera más estrepitosa las últimas semanas del año. Hasta el miércoles 31 de diciembre el crudo WTI (West Texas Intermediate), que sirve de referencia para el que vende el país, se ubicó en \$ 53,27, cuando a inicios de año superaba los \$ 91. El ecuatoriano (Oriente y Napo) llegó el 22 de diciembre (último corte) a \$ 48, según el Sistema Nacional de Información; en el primer semestre estaba arriba de \$ 92.

El precio del petróleo resulta beneficioso para los países importadores, pero para aquellos que exportan el producto ha sido una fuente de desequilibrio económico. Esta es una crisis mundial y se ven aún más afectados aquellos países como Ecuador, que además de este obstáculo debe asumir la reducción de precio por barril por la competitividad en la calidad del crudo ofrecido.

Este descenso afecta a todos los sectores económicos del país y más aún a aquellos cuya actividad depende de la importación, como es el caso del sector automotriz, que sumado a esto se encuentra restringido con leyes de comercio exterior, que le incrementan aranceles e impuestos haciendo que la competitividad de sus precios disminuya.

Las ventas de las empresas comercializadoras de vehículos evidencian que la población atendiendo a la situación económica del país y la inestabilidad laboral que esto representa, están optando por otras alternativas para satisfacer sus necesidades de transporte.

Políticas gubernamentales

El gobierno ha implementado medidas que reduzca el nivel de importaciones con el fin de impulsar el desarrollo de la matriz productiva y para equilibrar la balanza comercial, las cuales en el caso del sector comercial de vehículos lo han limitado en gran manera, en primer lugar, porque la industria automotriz exige gran nivel de conocimiento, inversión y tecnología y en segundo porque al no haber producción nacional suficiente es necesaria la importación.

Política comercial

El organismo encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial es el Comité de Comercio Exterior (COMEX) y este a establecido las siguientes restricciones a la importación de vehículos y sus partes de ensamblaje, contenidas en las resoluciones 51, 65, 66, 101, 116, 049 y 050.

El gobierno nacional ha establecido resoluciones que han afectado directamente al sector automotriz empezando por los cupos de importación de los vehículos, autopartes o repuestos, normas técnicas e incremento de aranceles a subpartidas pertenecientes a los vehículos, lo que ha generado en el Ecuador una grave problemática debido a que los empresarios dedicados a este negocio van a reducir su personal y reducir sus ventas de vehículos. Álvarez (2015)

Estas resoluciones han reducido las importaciones de vehículos y han incrementado el costo para la producción nacional, complicando así el desarrollo del sector automotriz y repercutiendo no solo en el ámbito comercial sino también social.

Álvarez (2015) Resume las restricciones emitidas por el Comité de Comercio Exterior (COMEX) así:

Empezando por la resolución R.116 que obligo a las partes y piezas CKD la presentación de normas técnicas exigidas por el INEN sin un estudio certificado empezó la problemática para la importación de las partes y piezas CKD de los vehículos automotores.

Actualmente la resolución 049-2014 en la que se establece la reducción cuantitativa anual de importación por partes y piezas de vehículos y automotores por unidades y por valor, esta reducción representa casi el 53%. En el 2014 el cupo de importaciones de 49.132 unidades en tanto para el 2015 será de 22,277 unidades. La asociación

ecuatoriana ha solicitado al comité de comercio exterior una reducción del 20% o a su vez mantener el promedio de 39,000 unidades

Política tributaria

Además de las restricciones establecidas por el COMEX a través de sus resoluciones dirigidas al sector vehicular, también se tienen varias cargas fiscales por parte del Servicio de Rentas Internas y el Municipio de la ciudad, al traspaso de vehículos, renovación de matrícula y matriculación por primera vez, las cuales se pueden visualizar en el anexo # 4.

Viabilidad

La viabilidad de una empresa se determina por elementos internos que se encuentran bajo el control de la empresa como: administración, control interno y manejo adecuado de los recursos empresariales; así como por elementos externos que no pueden ser controlados como: políticas gubernamentales, fuentes de financiamiento externo y sociedad.

Que una empresa sea viable representa que puede continuar realizando sus actividades en el mercado, cumpliendo con su objetivo primordial que es generar ingresos, logrando con esto satisfacer las necesidades de sus stakeholders que son los clientes, socios, colaboradores y proveedores.

Viabilidad Financiera

La viabilidad financiera de una empresa se mide por la manera en la que obtiene y maneja los recursos que permiten el normal desarrollo de sus actividades, como señala Castillo (1985):

... hace referencia a la disponibilidad suficiente de fondos para realizar el proyecto; atender las inversiones, disponer de adecuado capital de trabajo etc. Un proyecto que se encuentre viable no necesariamente es conveniente; es posible que su viabilidad se deba simplemente a una capitalización demasiado grande o a la disponibilidad de recursos financieros muy altos.

La viabilidad financiera se determina generalmente con ayuda de los denominados flujos de fondos (o de caja si se refieren a Períodos muy cortos), que acumulan y comparan en Períodos determinados (mes a mes, año a año etc.), la totalidad de los ingresos y de los egresos. Períodos de saldo negativo que no puedan atenderse con recursos de crédito, o de otras fuentes, impedirán el desarrollo del proyecto. pág. 58

El adecuado manejo de los recursos financieros de la empresa y los resultados que obtenga de las distintas acciones llevadas a cabo determinan su permanencia en el mercado, que genera resultados óptimos para continuar con sus actividades diarias.

Como menciona Lusthaus, Adrein, Anderson, Garden, y Plinio (2002, pág. 136) “En un sentido general, una organización es viable desde el punto de vista financiero si genera suficiente valor (tanto internamente como de fuentes externas) para mantener a los interesados directos comprometidos con la existencia continua de la organización”.

Si la empresa cuenta con un financiamiento propio y externo, saludable y suficiente para operar y generar ingresos satisfaciendo las necesidades de sus grupos de interés, podrá continuar en el mercado a largo plazo.

2.3 Preguntas Directrices

¿Cuál es la actividad bajo la rama de comercio al por mayor y menor más representativa según el número de empresas activas controladas por la Superintendencia de Compañías?

¿Qué variaciones muestra la información financiera de las compañías entre los años 2014 y 2015?

¿Qué estrategias se pueden aplicar por las empresas para mantenerse en el mercado?

CAPÍTULO III

3. METODOLOGÍA

3.1 Modalidad, Enfoque y Nivel de Investigación

3.1.1 Modalidad de la investigación

Bibliográfica

La modalidad de investigación tomado para el presente proyecto es la investigación bibliográfica-documental, como menciona Bueno (2003, p. 68) “la investigación documental presupone identificar fuentes de información confiables que comparadas con el enunciado hipotético permitan arribar a conclusiones sobre la validez o falsedad del mismo.”

La información usada para la presente investigación proviene en su totalidad de fuentes secundarias, para cumplir con los objetivos del trabajo se procederá a la recolección de la información financiera proporcionada por las empresas a través del portal web de la Superintendencia de Compañías, posteriormente se realizará el procesamiento de los datos para obtener una tabla con estados financieros consolidados del sector de estudio, que será la base para los análisis e interpretación financiera y posterior generación de estrategias comerciales.

Para cumplir el primer objetivo específico se tomará como base el directorio de compañías activas de la Superintendencia de Compañías de la ciudad de Ambato, de esta se segregarán aquellas empresas que se encuentren en la rama de comercio al por mayor y menor para posteriormente verificar que la rama de comercio de vehículos es la más representativa.

Además, para complementar el trabajo se tomará como soporte información de fuentes secundarias como boletines de instituciones públicas, periódicos, estudios anteriores y proyectos relacionados con el tema investigado, con el fin de exponer la realidad económica del país que afecta a los resultados del sector estudiado

3.1.2 Enfoque

Para cumplir con los objetivos de la investigación, se tiene un enfoque cuantitativo tomando en consideración que las variables de estudio permiten realizar un examen numérico de los datos, usando la matemática.

Sobre este enfoque Gómez (2006, p. 60) menciona: El enfoque cuantitativo utiliza la recolección y el análisis de datos para contestar preguntas de investigación... confía en la medición numérica, el conteo, y en el uso de la estadística para intentar establecer con exactitud patrones en una población.

Por lo que tras la recolección de los datos que son los estados financieros de las empresas del sector, se generará un estado de situación financiera y un estado de resultados consolidados, a estos se les realizará el análisis vertical, horizontal y se aplicarán las siguientes razones financieras:

Indicadores de liquidez

$$\text{Liquidez corriente} = \frac{\text{Activo Corriente}}{\text{Pasivo Corriente}}$$

$$\text{Prueba Ácida} = \frac{\text{Activo Corriente} - \text{Inventarios}}{\text{Pasivo Corriente}}$$

Indicadores de solvencia

$$\text{Endeudamiento del Activo} = \frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Activo Total}}$$

$$\text{Endeudamiento Patrimonial} = \frac{\text{Pasivo Total}}{\text{Patrimonio}}$$

$$\text{Endeudamiento del Activo Fijo} = \frac{\text{Patrimonio}}{\text{Activo Fijo}}$$

$$\text{Apalancamiento} = \frac{\text{Activo Total}}{\text{Patrimonio}}$$

$$\text{Apalancamiento Financiero} = \frac{\frac{\text{Utilidad antes de impuesto}}{\text{Patrimonio}}}{\frac{\text{Utilidad antes de impuestos e intereses}}{\text{Activo Total}}}$$

Indicadores de gestión

$$\text{Rotación de cartera} = \frac{\text{Ventas}}{\text{Cuentas por Cobrar}}$$

$$\text{Rotación del activo fijo} = \frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Fijo Neto Tangible}}$$

$$\text{Rotación de ventas} = \frac{\text{Ventas}}{\text{Activo Total}}$$

$$\text{Período medio de cobranza} = \frac{\text{Cuentas y documentos por cobrar} * 365}{\text{Ventas}}$$

$$\text{Período medio de pago} = \frac{\text{Cuentas y documentos por pagar} * 365}{\text{Inventarios}}$$

$$\text{Impacto de los gastos administrativos y de ventas} = \frac{\text{Gastos administrativos y ventas}}{\text{Ventas}}$$

$$\text{Impacto de la carga financiera} = \frac{\text{Gastos financieros}}{\text{Ventas}}$$

Indicadores de rentabilidad

$$\text{Rentabilidad neta del activo} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Activo Total}}$$

$$\text{Margen Bruto} = \frac{\text{Ventas} - \text{Costo de ventas}}{\text{Ventas}}$$

$$\text{Margen operacional} = \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Ventas}}$$

$$\text{Margen Neto} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Ventas}}$$

$$\text{Rentabilidad operacional del patrimonio} = \frac{\text{Utilidad Operacional}}{\text{Patrimonio}}$$

$$\text{Rentabilidad financiera} = \frac{\text{Utilidad Neta}}{\text{Patrimonio}}$$

3.1.3 Nivel de investigación

Descriptiva

El presente proyecto tiene como fin ofrecer una visión general sobre la situación financiera de las empresas que forman parte del sector dedicado al comercio de vehículos en la ciudad de Ambato, tomando como base del análisis los estados financieros de las mismas.

Shuttleworth (2014) menciona que “... investigación descriptiva es un método científico que implica observar y describir el comportamiento de un sujeto sin influir sobre él de ninguna manera... representa el panorama general destinado a dar algunos valiosos consejos”.

Al presentar un panorama financiero general sobre el sector estudiado, es posible la creación de estrategias comerciales que mejoren la situación empresarial.

3.2 Población, muestra, unidad de investigación

3.2.1 Población

Para llevar a cabo el presente trabajo se accederá a la información financiera proporcionada por las empresas dedicadas a la venta al por mayor y al por menor de vehículos nuevos y usados, a través del portal web de la Superintendencia de Compañías, por lo que la población a ser estudiada es el total de veinte y tres empresas que cumplen con los requisitos de: estar activas, ser controladas por la Superintendencia de Compañías, haber publicado su información de los años 2014 y 2015, y presentar sus estados financieros auditados y consolidados acorde a las Normas Internacionales de Información Financiera.

3.2.2 Muestra

Para cumplir con el primer objetivo que permitirá conocer la representatividad del sector de comercialización de vehículos, se elegirá la muestra tomando como base el directorio de empresas hasta abril del año 2016 de la Superintendencia de Compañías, de los cuales se considerará a aquellas que se encuentren activas y se localicen en la ciudad de Ambato.

La muestra elegida para el presente proyecto será tomada a partir de un muestreo aleatorio simple, tomando en consideración lo mencionado por Salkind (1999, pág. 97) “...Aquí, cada miembro de la población tiene una probabilidad igual e independiente de ser seleccionado como parte de la muestra. Las palabras clave aquí son igual e independiente...”.

Del total de las compañías dedicadas a la actividad de estudio, como se mencionó veinte y tres califican para ser parte de la población y muestra, por lo que tras el cálculo matemático correspondiente se tomó en consideración para el análisis financiero a diez, a continuación, el desarrollo de la fórmula de población finita según Herrera (2014):

$$n = \frac{N * Z^2 * p * q}{d^2 * (N - 1) + Z^2 * p * q}$$

Donde:

N = Población

Z = Nivel de confianza

p = Probabilidad a favor

q = Probabilidad en contra (1-p)

d^2 = error muestral

Para la aplicación de la fórmula se toma en consideración un margen de seguridad del 95% un error de estimación de 5%, y una probabilidad a favor de 5%.

$$n = \frac{23 * 1,96^2 * 0,05 * 0,95}{0,05 * (23 - 1) + 1,96^2 * 0,05 * 0,95}$$

$$n = 10,4 = 10$$

3.3 Descripción Detallada del Tratamiento de la Información

3.3.1 Plan de recolección de la información

Tabla 1 Plan de recolección de información en fuentes primarias

Quién	Cedeño, Paola
Cómo	Aplicando técnicas e instrumentos
Dónde	Cantón Ambato
Cuántas veces	Las que sean necesarias
Con qué	Técnicas: Observación directa Instrumentos: <ul style="list-style-type: none">● Ficha de observación
A quién	Involucrados <ul style="list-style-type: none">● Empresas del sector automotriz
Para qué	Para comprobar el problema de investigación.

Fuente: Paola Cedeño

Elaborado por: Paola Cedeño

Tabla 2 Plan de recolección de información en fuentes secundarias

Libros Tesis Revistas Artículos científicos	Lectura científica
Antecedentes investigativos	Repositorios físicos Repositorios digitales Bibliotecas físicas Bibliotecas digitales

Fuente: Paola Cedeño

Elaborado por: Paola Cedeño

3.3.2 Plan de procesamiento la información

La información usada para la presente investigación proviene en su totalidad de fuentes secundarias. Los estados financieros de las empresas que conforman el sector de estudio, fueron obtenidos desde el internet, mediante el portal oficial de la Superintendencia de Compañías, en el cual todas las instituciones que controla, están obligadas a publicar su información anualmente.

La información obtenida de los estados financieros correspondientes a las empresas que conforman la muestra de estudio será promediada para conocer cuál es el comportamiento del sector en general, para posteriormente realizar el análisis e interpretación, que permita cumplir con los objetivos planteados en el proyecto.

Se utilizará como instrumento una ficha de observación que será aplicada a los balances de las empresas elegidas para el estudio, el cual reunirá los puntos importantes que deben constar en el análisis e interpretación financiera, para llegar a la generación de las conclusiones y recomendaciones que respondan a los objetivos establecidos.

Además, se accederá al directorio de compañías de la Superintendencia para poder determinar si la actividad que tiene una mayor participación en la rama de comercio al por mayor y menor en Ambato, es la venta al por mayor y menor de vehículos nuevos y usados.

Para complementar la investigación se recurrirá a medios de comunicación escritos, que permitan conocer cuál es la percepción sobre el desempeño del sector de estudio en el mercado, así como las posibles causas que han afectado a su rendimiento.

CAPÍTULO IV

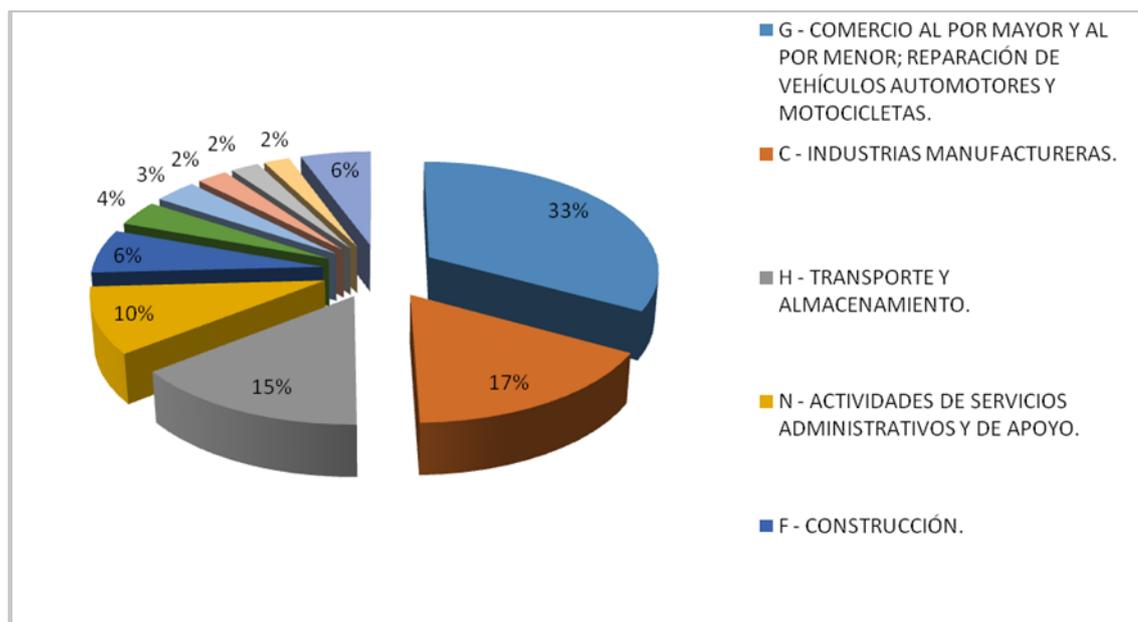
4. RESULTADOS

4.1 Principales Resultados

Participación Del Sector De Estudio

Tomando como referencia el directorio de compañías hasta abril del año 2016 de la Superintendencia de Compañías, se tiene que, del total de 1.026 empresas activas, 339 pertenecen a la rama de comercio al por mayor y menor, como se observa en el siguiente gráfico:

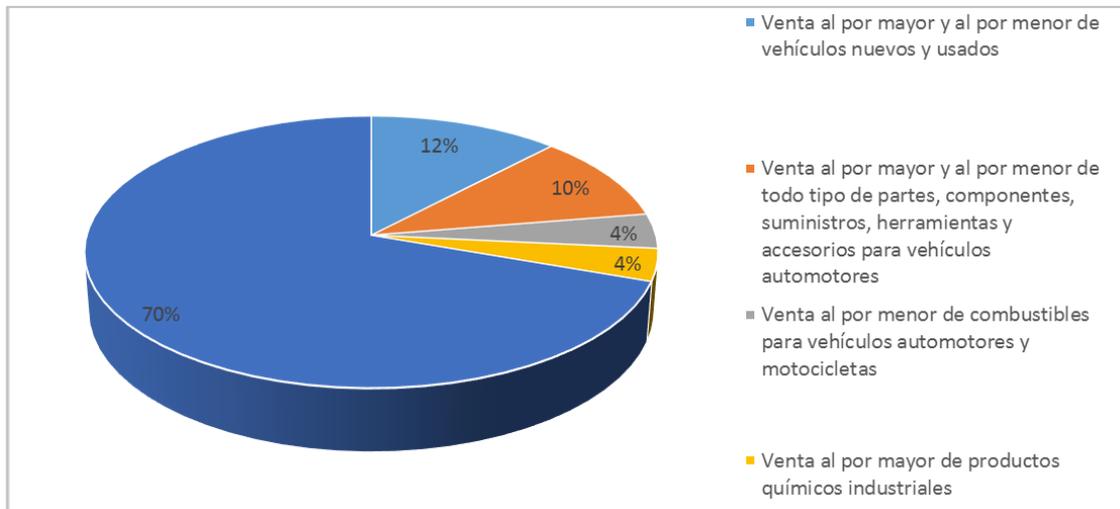
Gráfico 7 Empresas controladas por la Superintendencia de Compañías según número de establecimientos



Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)
Elaborado por: Paola Cedeño

Como lo muestra el gráfico 8, de estas 339 compañías, un 12% corresponde a instituciones dedicadas a la comercialización de vehículos, un 10% a la venta de sus partes y componentes y un 4% a la comercialización de combustible y la diferencia está repartida en un total de 73 actividades.

Gráfico 8 Actividades representativas según número de instituciones



Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)
Elaborado por: Paola Cedeño

Como se visualiza es notable la cantidad de empresas relacionadas al campo automotriz, debido a que tienen su punto de partida y desarrollo en la comercialización de vehículos, si esta actividad merma, se reducen las ventas de sus partes, componentes y combustibles, por lo que es oportuno su estudio.

ANÁLISIS FINANCIERO

Para el análisis financiero se tomará en consideración los estados financieros de las siguientes diez entidades controladas por la Superintendencia de Compañías y que presentan su información más ajustada a las Normas Internacionales de Información Financiera de los Períodos 2014-2015:

1. Ambacar Cía. Ltda.
2. Ambandine S.A.
3. Andinamotors S.A.
4. Automekano Cía. Ltda.
5. Automotores Carlos Larrea T. Cía. Ltda.
6. Autoscorea S.A.
7. CentralCar S.A.
8. Ecuatoriana de motores Motorec Cía. Ltda.
9. Vehicentro S.A.
10. Vehysa S.A.

El estudio de la información se lo realizó tomando en consideración el promedio de los resultados obtenidos en los estados financieros de las diez empresas estudiadas, a estos se le realizaron tres ajustes para uniformar los datos y cuadrar los balances

consolidados del sector, debido a que no todas las instituciones contaban con las mismas cuentas contables, así se tienen estas denominaciones:

- Otros activos corrientes (ajuste): que agrupa cuentas como: otras cuentas por cobrar, impuestos por recuperar, anticipo proveedores, y otras.
- Otros pasivos corrientes (ajuste): que incluye cuentas como: impuestos por pagar, anticipo de clientes, pasivos acumulados, y otras.
- Otros ingresos y gastos (ajustes): que se compone principalmente de cuentas no operacionales como: intereses ganados y otros egresos.

De este proceso se obtuvo la siguiente tabla sobre la cual se realizaron los análisis correspondientes y se aplicaron las razones financieras:

Tabla 3 Estado de situación financiera consolidado del sector de estudio

Cuentas	Período		Promedio			
	2015	2014	Absoluto	Relativo	Vertical 2015	Vertical 2014
Efectivo y equivalentes de efectivo	330.716	831.889	-501.173	-60,25%	2,66%	6,51%
Cuentas por cobrar comerciales	3.603.842	4.512.467	-908.625	-20,14%	29,03%	35,31%
Inventarios	3.306.493	3.273.677	32.816	1,00%	26,63%	25,62%
Otros activos corrientes (ajuste)	1.446.418	489.264	957.154	195,63%	11,65%	3,83%
Total activos corrientes	8.687.469	9.107.297	-419.828	-4,61%	69,97%	71,27%
Total activo no corriente	3.526.092	3.460.345	65.747	1,90%	28,40%	27,08%
Otros activos	202.271	211.567	-9.296	-4,39%	1,63%	1,66%
TOTAL ACTIVOS	12.415.832	12.779.209	-363.377	-2,84%	100,00%	100,00%
Obligaciones financieras	1.454.685	1.828.054	-373.369	-20,42%	11,72%	14,30%
Cuentas por pagar proveedores	1.013.909	1.142.065	-128.156	-11,22%	8,17%	8,94%
Otros pasivos corrientes (ajuste)	1.319.747	1.697.069	-377.322	-22,23%	10,63%	13,28%
Total Pasivos Corrientes	3.788.341	4.667.188	-878.847	-18,83%	30,51%	36,52%
Obligaciones Financieras no corriente	135.719	140.227	-4.508	-3,21%	1,09%	1,10%
Otros pasivos no corrientes	782.582	682.543	100.039	14,66%	6,30%	5,34%
Total Pasivos no corriente	918.301	822.770	95.531	11,61%	7,40%	6,44%
TOTAL PASIVOS	4.706.642	5.489.958	-783.316	-14,27%	37,91%	42,96%
TOTAL PATRIMONIO	7.709.189	7.299.351	409.838	5,61%	62,09%	57,12%
TOTAL PASIVO Y PATRIMONIO	12.415.832	12.779.209	-363.377	-2,84%	100,00%	100,00%

Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)

Elaborado por: Paola Cedeño

Tabla 4 Estado de resultados consolidado del sector de estudio

ESTADO DE RESULTADOS						
Cuentas	Período		Promedio			
	2015	2014	Absoluto	Relativo	Vertical 2015	Vertical 2014
Ventas	18.764.861	23.278.568	-4.513.707	-19,39%	100,00%	100,00%
Costos	16.092.951	20.243.907	-4.150.956	-20,50%	85,76%	86,96%
Utilidad bruta	2.671.909	3.034.661	-362.752	-11,95%	14,24%	13,04%
Gastos de venta y administrativos	2.517.232	2.587.822	-70.590	-2,73%	13,41%	11,12%
Gastos financieros	214.772	248.534	-33.762	-13,58%	1,14%	1,07%
Otros ingresos/gastos (ajuste)	701.098	627.388	73.710	11,75%	3,74%	2,70%
Utilidad antes de participación trabajadores e impuesto a la renta	641.003	825.693	-184.690	-22,37%	3,42%	3,55%
UTILIDAD NETA	386.645	574.917	-188.272	-32,75%	2,06%	2,47%

Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)

Elaborado por: Paola Cedeño

ANÁLISIS HORIZONTAL

De acuerdo a la información financiera, el sector presenta un descenso en gran parte de sus partidas contables, así se tiene que el efectivo y sus equivalentes se redujeron en un 60% pasando de \$831.889 a \$330.716, en menor nivel se disminuyeron las cuentas por cobrar que pasó de \$4.512.467 en el 2014 a \$3.603.842 2015 con una diferencia de \$908.625 lo que representa una variación de 20%, esto como consecuencia de la caída de las ventas en un 19% que de \$23.278.568 cambió a \$18.764.861 dando una variación de \$4.513.707.

Además de las ventas, estas dos cuentas se ven afectadas en una pequeña parte por el aumento de inventarios en 1% pasando de \$3.273.677 a \$3.306.493 dando una diferencia de \$32.816 que, a pesar de no ser un rubro alto, expone que no hubo la suficiente atención sobre las proyecciones de compras, para esto debían considerarse las perspectivas negativas sobre el sector y en general sobre la economía nacional.

Sobre el activo fijo la información muestra un incremento de \$65.747 lo que demuestra que se han realizado inversiones, lo importante en este punto sería que estos activos sean usados de una forma óptima de tal manera que esta inversión genere una retribución.

Cabe rescatar que los pasivos del sector tanto a corto como a largo plazo se redujeron, aunque en diferentes proporciones, donde las obligaciones financieras se redujeron en \$373.369 (20%) y las cuentas por pagar a proveedores en \$128.156 (11%), y los activos financieros a largo plazo disminuyeron en 3%, lo que expone que las obligaciones con proveedores se redujeron porque el nivel de compras fue menor, esto se visualiza en parte en la reducción de los costos de venta en 21%.

En lo referente a resultados se tiene un descenso de \$188.272 en la utilidad neta del ejercicio pasando de \$574.917 en el año 2014 a \$386.645 en el 2015, lo que representa un cambio negativo de 33%, se visualiza que las causas son la reducción de las ventas y la poca variación de los gastos.

ANÁLISIS VERTICAL

Las cuentas más representativas del activo en el año 2015 son las cuentas por cobrar (29%), inventarios (26%) y activo fijo (28%) mientras que el efectivo y sus equivalentes solo representan un 3% del activo total, lo que expone que la empresa cuenta con una cantidad significativa de bienes muebles e inmuebles a largo plazo, realiza gran parte de sus ventas a crédito y mantiene un considerable nivel de inventarios.

Del total de pasivos y patrimonio del año 2015, se observa que los pasivos no corrientes son mayores que los corrientes con 38% y 31% respectivamente, mientras que el patrimonio representa un 62% de este total.

Las ventas están representadas de esta forma, por los costos de venta en un 85%, la utilidad bruta 14%, gastos de administración y ventas 13% y la utilidad neta corresponde un 2% de las ventas totales.

INDICADORES FINANCIEROS

Las razones financieras obtenidas tras aplicar las fórmulas correspondientes dieron como resultado la siguiente tabla, que es la base para las interpretaciones y análisis financieros:

Tabla 5 Razones financieras del sector

INDICADORES	2015	2014
LIQUIDEZ		
Liquidez Corriente	2,2932	1,9513
Prueba Ácida	1,4204	1,2499
SOLVENCIA		
Endeudamiento del Activo	0,3791	0,4296
Endeudamiento Patrimonial	0,6105	0,7521
Endeudamiento del Activo Fijo	2,1889	2,1115
Apalancamiento	1,6485	1,7639
Apalancamiento Financiero	1,1781	1,3366
GESTIÓN		
Rotación de Cartera	5,2069	5,1587
Rotación de Activo Fijo	5,3279	6,7337
Rotación de Ventas	1,5114	1,8216
Período Medio de Cobranza	70,10	70,75
Período Medio de Pago	23,00	20,59
Impacto Gastos Administración y Ventas	0,1341	0,1112
Impacto de la Carga Financiera	0,0113	0,0105
RENTABILIDAD		
Rentabilidad Neta del Activo	0,0311	0,0450
Margen Bruto	0,1424	0,1304
Margen Operacional	0,0336	0,0350
Rentabilidad Neta de Ventas (Margen Neto)	0,0206	0,0247
Rentabilidad Operacional del Patrimonio	0,0818	0,1118
Rentabilidad Financiera	0,0502	0,0788

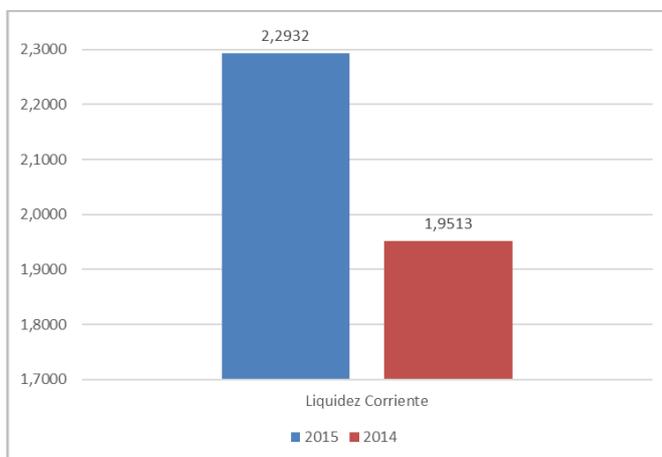
Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)

Elaborado por: Paola Cedeño

INDICADORES DE LIQUIDEZ

LIQUIDEZ CORRIENTE

Gráfico 9 Liquidez corriente



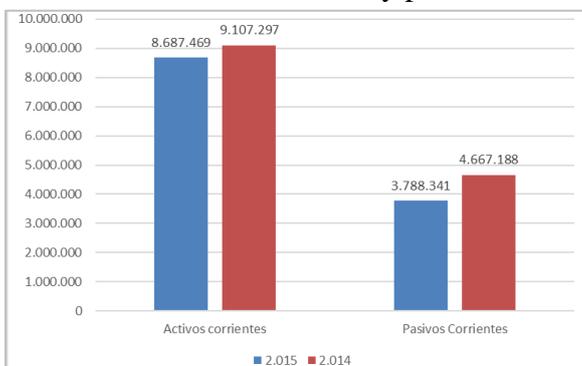
Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)

Elaborado por: Paola Cedeño

El sector muestra que la capacidad para hacer frente a sus obligaciones corrientes con sus activos corrientes es mayor en el año 2015 con respecto al 2014, pasando de contar con 2.137 en el 2014 a 2,625 en el 2015 por cada dólar de deuda, lo que supone ya sea un incremento en los activos o un decremento de los pasivos.

Como se observa en el gráfico 10, han decrecido los pasivos corrientes en 19%, una mayor proporción que los activos corrientes con 5% de reducción, lo que hace que al aplicar la fórmula matemática de la liquidez corriente se obtenga un resultado favorable para el año 2015.

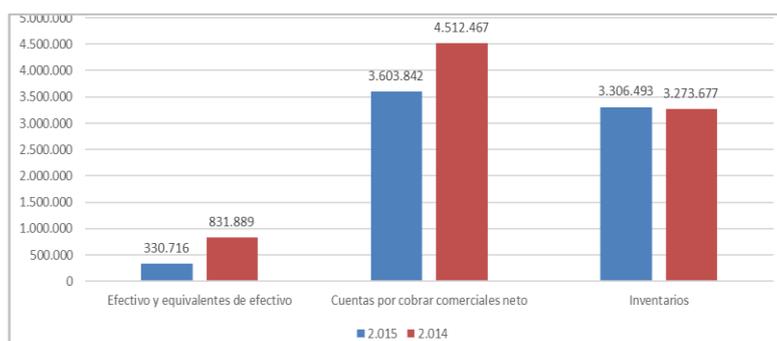
Gráfico 10 Activo corriente y pasivo corriente



Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)
Elaborado por: Paola Cedeño

Para conocer porque se presenta este cambio es factible analizar las principales cuentas que intervienen tanto en activo corriente como el pasivo corriente. En el activo corriente se muestran variaciones relevantes en el año 2015 (gráfico 11) en las cuentas de efectivo y sus equivalentes con un descenso porcentual del 60%, y en cuentas por cobrar con un 20% menos, mientras que los inventarios aumentaron en un punto porcentual.

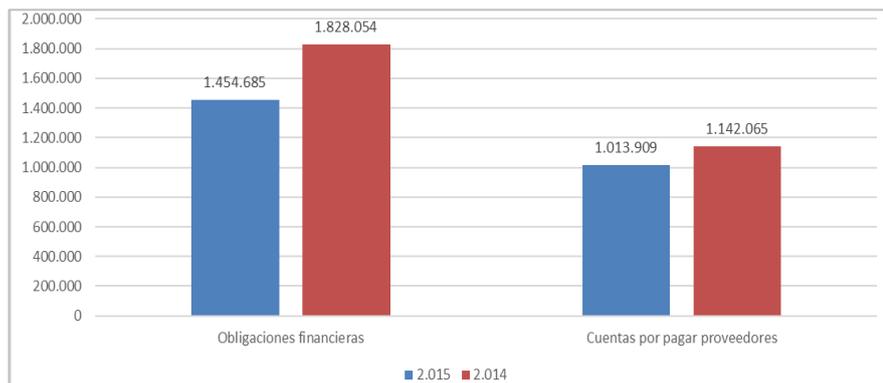
Gráfico 11 Composición del Activo corriente



Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)
Elaborado por: Paola Cedeño

Las principales cuentas que inciden en los resultados del pasivo corriente (gráfico 12), muestran una reducción de la siguiente manera, las obligaciones financieras que hacen referencia a préstamos con instituciones bancarias se redujeron en un 20% y las cuentas por pagar a proveedores en un 11%.

Gráfico 12 Composición del Pasivo corriente

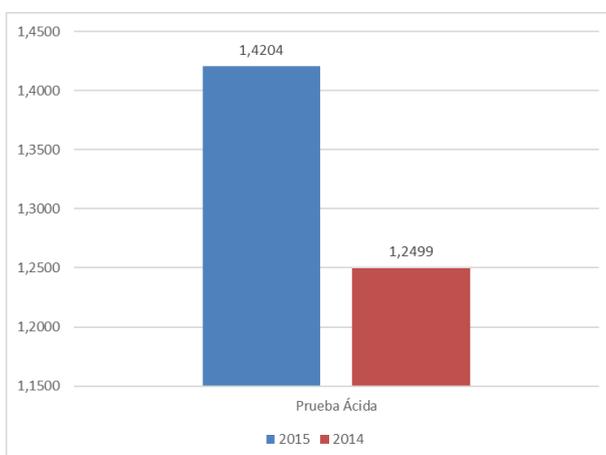


Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)
Elaborado por: Paola Cedeño

Esto hace notoria la caída en las ventas del sector que ha hecho que las empresas cuenten con una menor cantidad de recursos monetarios disponibles y un leve aumento de productos en stock, pero que a pesar de esto no se ve afectada su liquidez gracias al descenso de sus obligaciones tanto financieras como con proveedores, asumiendo que las compras al igual que las ventas se han reducido de año a año.

PRUEBA ÁCIDA

Gráfico 13 Prueba Ácida



Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)
Elaborado por: Paola Cedeño

El indicador de prueba ácida muestra un aumento del 14% en el año 2015, pasando de 1.9513 a 2.2932, lo que indica que independientemente del nivel de inventarios que se mantengan, las empresas del sector de estudio pueden hacer frente a sus obligaciones corrientes con sus recursos disponibles a corto plazo, sin embargo, resulta un indicador muy elevado principalmente por el exceso presentado en cuentas por cobrar.

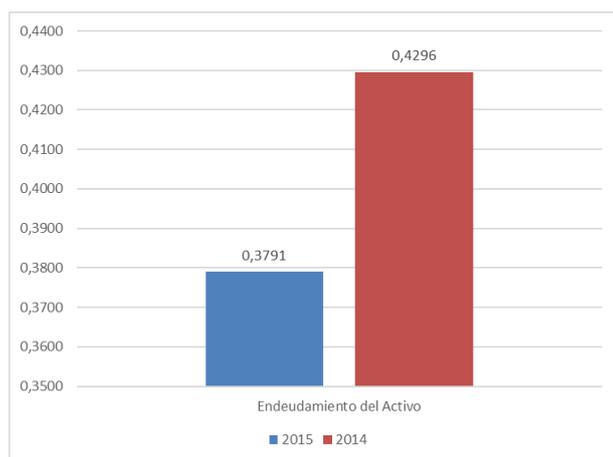
ANÁLISIS

Los indicadores de liquidez aplicados: liquidez corriente y prueba ácida, expresan que las empresas del sector se encuentran con una buena liquidez, pero cabe considerar que en el caso de los resultados de liquidez corriente resultan elevados, lo que en teoría implicaría un inadecuado uso de los activos corrientes, pero que al visualizar su composición se tiene que gran parte de los recursos monetarios disponibles se encuentran en cuentas por cobrar, que posiblemente por las dificultades que atraviesa el país no han podido ser recuperadas a tiempo, afectando también el indicador de prueba ácida.

INDICADORES DE SOLVENCIA

ENDEUDAMIENTO DEL ACTIVO

Gráfico 14 Endeudamiento del Activo



Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)
Elaborado por: Paola Cedeño

El sector muestra una baja dependencia de financiamiento externo en ambos Períodos con 0.43 y 0.38 puntos en los años 2014 y 2015 respectivamente en el indicador de endeudamiento del activo, de tal manera que los activos corrientes de las empresas

estudiadas muestran que su capacidad de endeudamiento es aceptable, al funcionar con una estructura financiera en la que intervienen en menos del 50% sus acreedores.

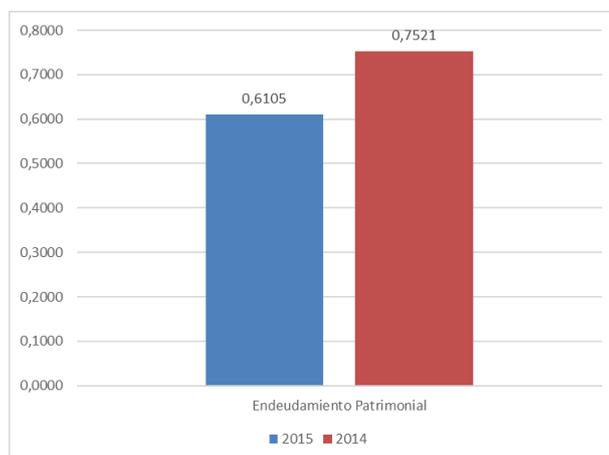
ANÁLISIS

El endeudamiento del activo de las empresas del sector resulta favorable, porque expresa un grado admisible de dependencia frente a sus acreedores, pero para obtener conclusiones sobre este resultado se debe considerar que los decrecimientos de los pasivos corrientes se pueden originar por dos razones:

- Por la caída en las ventas, las empresas no adquieren productos para tenerlos en inventario por lo que reducen sus compras y por ende las obligaciones con sus proveedores, es decir, no necesita financiamiento.
- Las tendencias visibles del sector en el mercado, han causado que las instituciones financieras eviten arriesgar su capital en préstamos para las mismas.

ENDEUDAMIENTO PATRIMONIAL

Gráfico 15 Endeudamiento Patrimonial

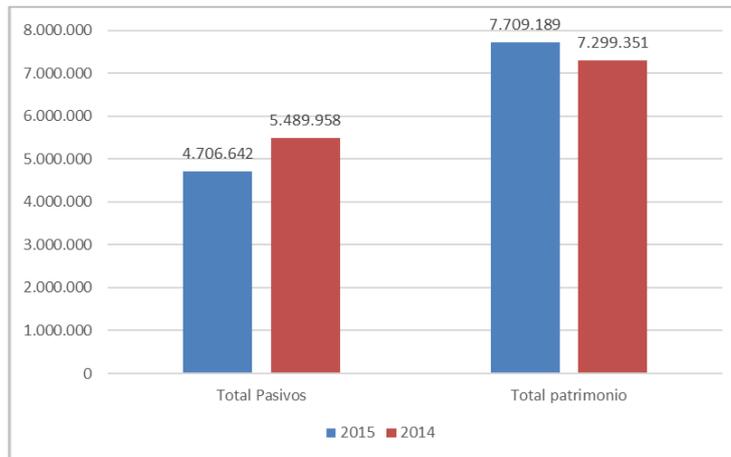


Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)

Elaborado por: Paola Cedeño

El indicador de endeudamiento patrimonial del sector fue mayor en el año 2015 con 1.34 que en el 2014 con 1.22, como indica el gráfico 16 el pasivo se redujo en 14,26% mientras que el patrimonio aumentó en un 5,6%, este resultado positivo se muestra por el incremento del capital en 11%, y de otros como valuación de inversiones, utilidades no distribuidas en 13%.

Gráfico 16 Pasivo y patrimonio



Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)

Elaborado por: Paola Cedeño

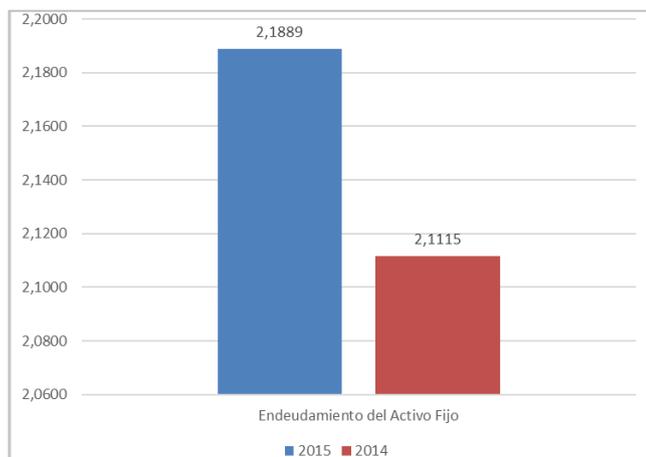
ANÁLISIS

Este cambio resulta favorable debido a que representa que los propietarios son quienes financian a la empresa en mayor cantidad que los proveedores, exponiendo que los fondos que utiliza son en su mayoría propios.

Además, indica que ha sido necesaria una mayor inyección de capital por parte de los propietarios de las empresas del sector.

ENDEUDAMIENTO DEL ACTIVO FIJO

Gráfico 17 Endeudamiento del Activo Fijo



Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)

Elaborado por: Paola Cedeño

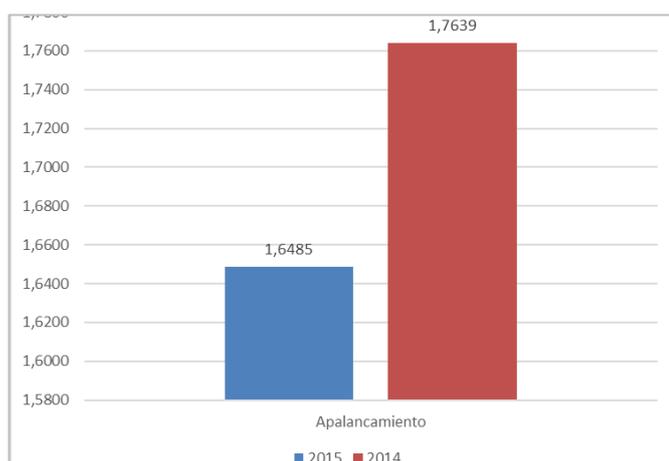
El indicador de activo fijo muestra un incremento de 3.7% pasando de 2.11 a 2.19 respectivamente, lo que indica que la cantidad de unidades monetarias que se tiene de patrimonio por cada unidad invertida en activos fijos, es bastante significativa.

ANÁLISIS

Al mostrar este indicador un cociente mayor a uno, expone que la totalidad del activo fijo tangible, es decir de los bienes muebles e inmuebles utilizados para la producción y funcionamiento de la empresa, pudo financiarse con su patrimonio, sin la necesidad de acceder a préstamos de terceros.

APALANCAMIENTO

Gráfico 18 Apalancamiento



Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)

Elaborado por: Paola Cedeño

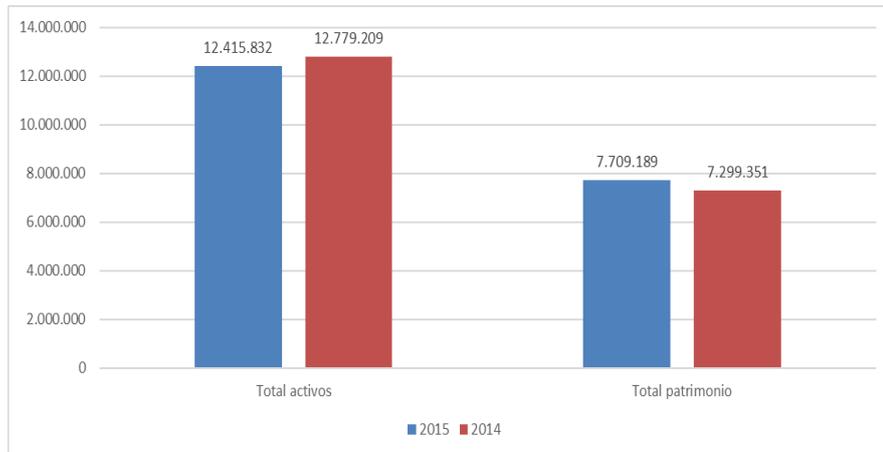
El indicador de apalancamiento se muestra menor en el año 2015, pasando de 1.7639 a 1.6485, indicando que las unidades monetarias de activos conseguidos por cada unidad monetaria del patrimonio han sido menores.

Sin embargo, cabe considerar que en ambos años se tiene un resultado positivo en este indicador.

ANÁLISIS

El indicador de apalancamiento muestra un descenso debido a que al reducirse el nivel de los activos totales e incrementar el patrimonio de las empresas del sector, da como resultado un menor aprovechamiento de este capital invertido.

Gráfico 19 Activo y Patrimonio

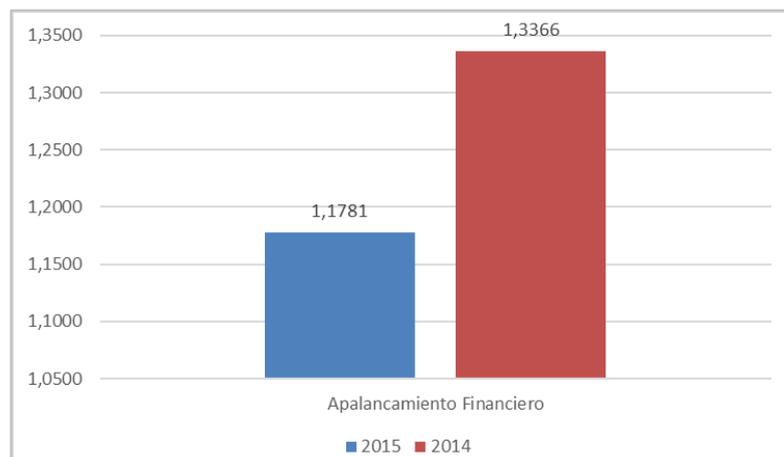


Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)
Elaborado por: Paola Cedeño

El patrimonio aumentó gracias a la reducción de los pasivos como se observa en el gráfico 19, lo que indica la cautela de las empresas del sector sobre el endeudamiento con terceros y el uso de sus recursos propios para su operación.

APALANCAMIENTO FINANCIERO

Gráfico 20 Apalancamiento Financiero



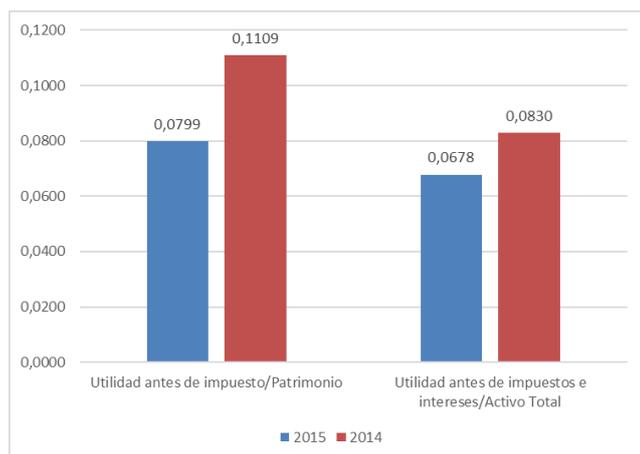
Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)
Elaborado por: Paola Cedeño

El indicador de apalancamiento financiero indica una reducción de 12% en el año 2015 con respecto al 2014, pasando de 1,33 a 1,17 indicando que los fondos ajenos contribuyen a que la rentabilidad de los fondos propios sea superior a lo que sería si la empresa no se endeudaría.

ANÁLISIS

De acuerdo con el gráfico 21, la rentabilidad sobre los recursos propios de las empresas del sector se redujo en 28% mientras que en menor grado disminuyó la rentabilidad sobre el activo en 18%, lo que ha dado un resultado positivo en el indicador estudiado.

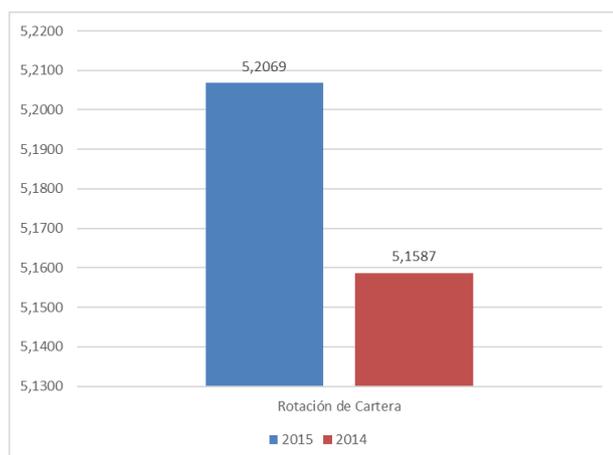
Gráfico 21 Rentabilidad sobre recursos propios y rentabilidad sobre el activo



Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)
Elaborado por: Paola Cedeño

ROTACIÓN DE CARTERA

Gráfico 22 Rotación de Cartera



Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)
Elaborado por: Paola Cedeño

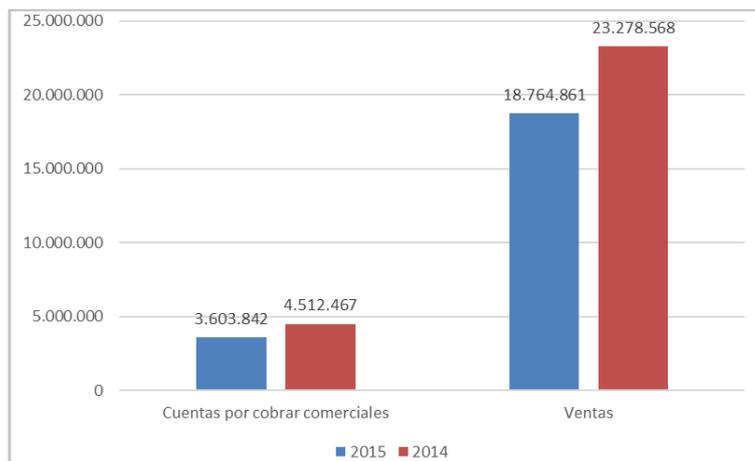
El indicador de rotación de cartera aumentó en 0.93% pasando de 5.1387 a 5.2069, lo que resulta favorable a primera vista para las empresas del sector de estudio, ya que

indica que las cuentas por cobrar de acuerdo a las ventas realizadas se han recuperado con un poco más de rapidez.

ANÁLISIS

Para este indicador es importante estudiar la variación que se ha tenido en las ventas totales de los años 2014-2015, como se muestra en el gráfico 23 esta cuenta ha descendido en 19% con una diferencia de \$4.513.707 mientras que las cuentas por cobrar se redujeron en 20% para el año 2015.

Gráfico 23 Cuentas por cobrar y ventas

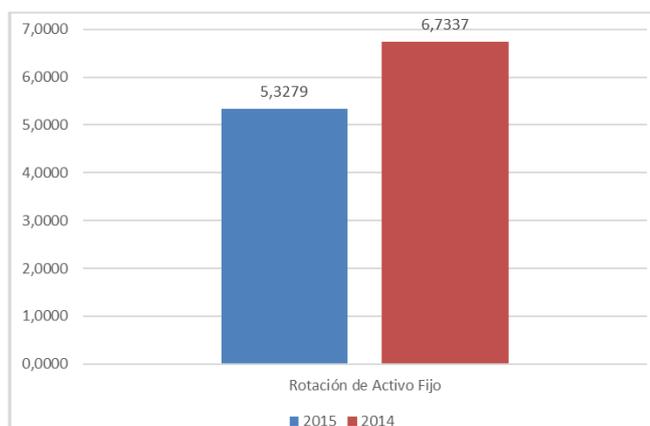


Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)
Elaborado por: Paola Cedeño

Tomando en consideración esta información se tiene que el indicador muestra una variación positiva para el año 2015, pero este resultado no se percibe de la misma manera si se visualiza que la diferencia entre los años estudiados se da por la reducción de las ventas y de las cuentas por cobrar, debido a que indica que las actividades comerciales de las empresas del sector se redujeron.

ROTACIÓN DE ACTIVO FIJO

Gráfico 24 Rotación de Activo Fijo



Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)

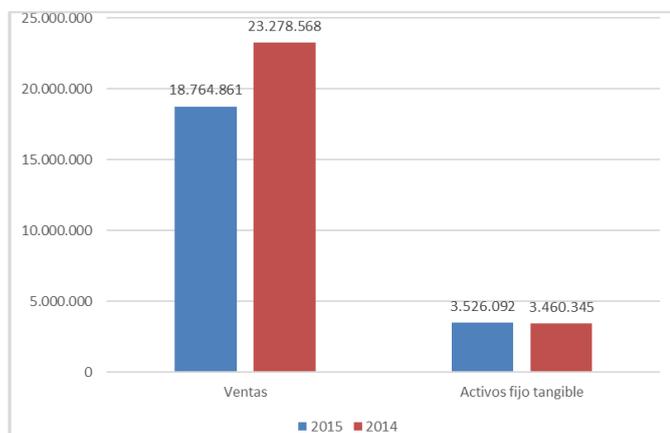
Elaborado por: Paola Cedeño

El indicador de rotación de activo fijo se redujo en 21% pasando de 6.7337 unidades monetarias vendidas por cada invertida en activos fijos a 5.3279, lo que resulta negativo debido a que se han aprovechado en menor cantidad los activos fijos disponibles.

ANÁLISIS

Como se observa en el gráfico 25, las ventas muestran un descenso de 19% para el año 2015, mientras que los activos fijos tuvieron un leve crecimiento de 2%, lo que supone un menor aprovechamiento de los recursos fijos que tienen las empresas a disposición para su operación.

Gráfico 25 Ventas y Activo Fijo



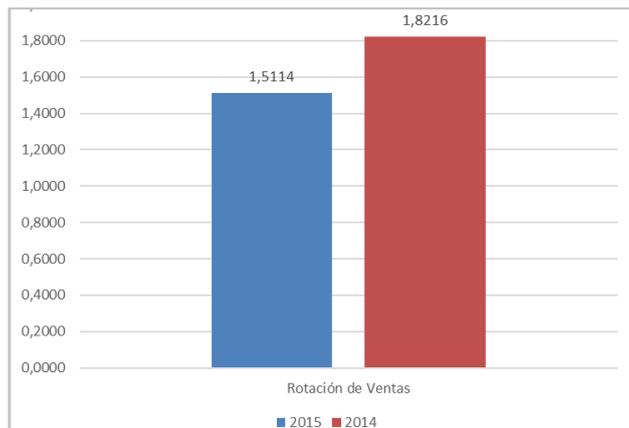
Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)

Elaborado por: Paola Cedeño

La reducción de ventas no solo implica un menor uso de los activos fijos que posee la empresa, sino que además afecta a las utilidades, por tres razones: por la depreciación de sus bienes fijos, los intereses de préstamos contraídos para la adquisición de los mismos y los gastos de mantenimiento.

ROTACIÓN DE VENTAS

Gráfico 26 Rotación de Ventas



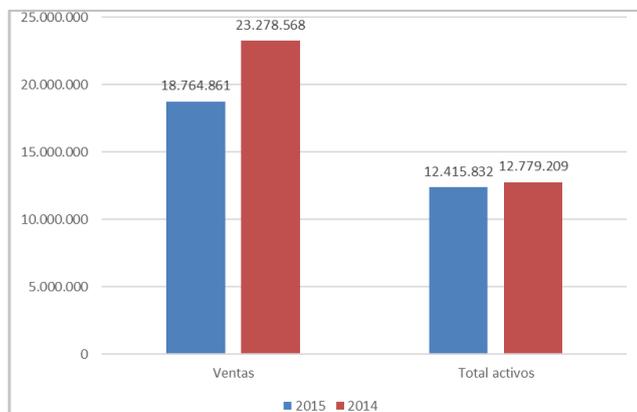
Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)

Elaborado por: Paola Cedeño

El indicador de rotación de ventas muestra un descenso de 17% pasando de 1.8216 unidades monetarias por cada unidad invertida en activos a 1.5114, lo que resulta desfavorable considerando que se ha tenido una menor retribución por la inversión realizada.

ANÁLISIS

Gráfico 27 Ventas y Activo Total



Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)

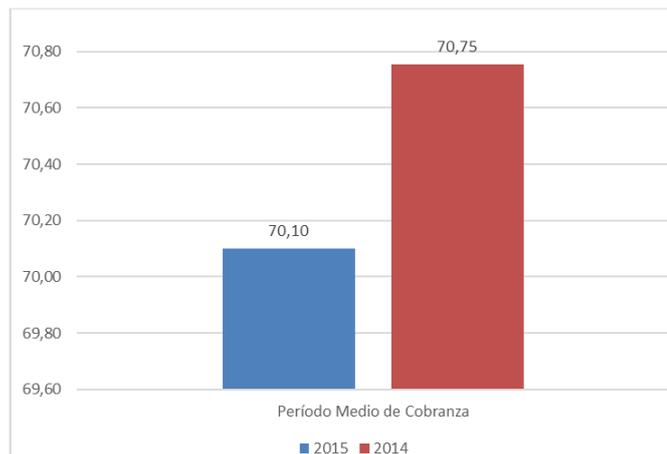
Elaborado por: Paola Cedeño

Como se visualiza en el gráfico 27, tanto las ventas como los activos totales se redujeron, pero en diferente proporción siendo más significativo el descenso de las ventas totales con 19% mientras que los activos totales con 3%.

A pesar de la reducción mostrada en los activos totales es visible la desproporcional con las ventas realizadas en el año 2015, que no retribuyen la inversión realizada, lo que puede ser resultado de una reducción en la eficiencia de la gestión directiva o de la situación económica del país que ha reducido el nivel de consumo por parte de la población, impidiendo que dicha gestión se desarrolle apropiadamente.

PERÍODO MEDIO DE COBRANZA

Gráfico 28 Período Medio de Cobranza



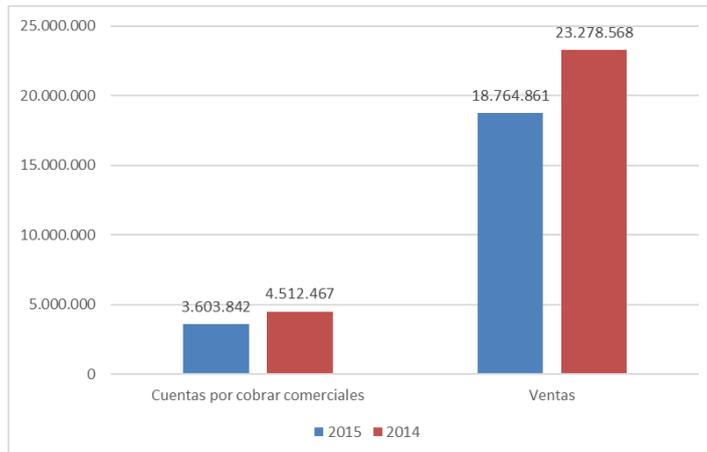
Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)
Elaborado por: Paola Cedeño

El Período medio de cobranza tuvo una variación, aunque mínima fue positiva, pasando de 70.75 días en el 2014 para recuperación de cartera a 70.10 días en el 2015, lo que representa una diferencia de aproximadamente de un día.

ANÁLISIS

En el gráfico 29 se puede apreciar que las ventas y cuentas por cobrar se redujeron, pero en una proporción diferente, donde las primeras presentaron una variación de 4.513.707 y las segundas 908.625 dólares, lo que expone que se recuperaron en mayor cantidad las cuentas por cobrar considerando la cantidad de ventas en el año 2015.

Gráfico 29 Cuentas por cobrar y ventas

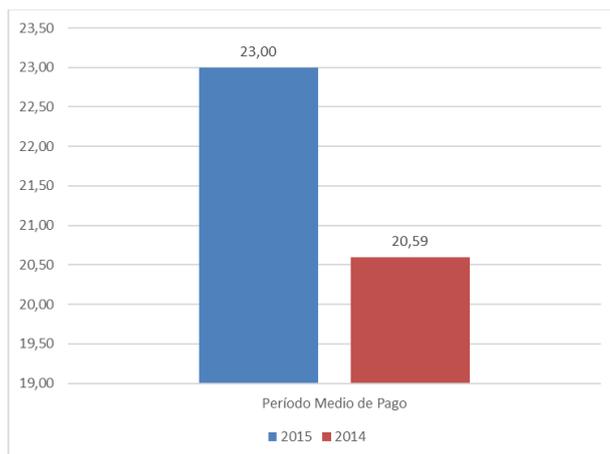


Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)
Elaborado por: Paola Cedeño

Como se visualiza, el cambio negativo en las ventas de las empresas del sector no ha afectado en el mismo grado a su cobranza, pero para este análisis cabe considerar que el resultado obtenido se da por el cambio notable en la forma de pago de los clientes, con una reducción en la cuenta de efectivo y sus equivalentes de 60% y un aumento de las cuentas por cobrar en 20%.

PERÍODO MEDIO DE PAGO

Gráfico 30 Período Medio de Pago



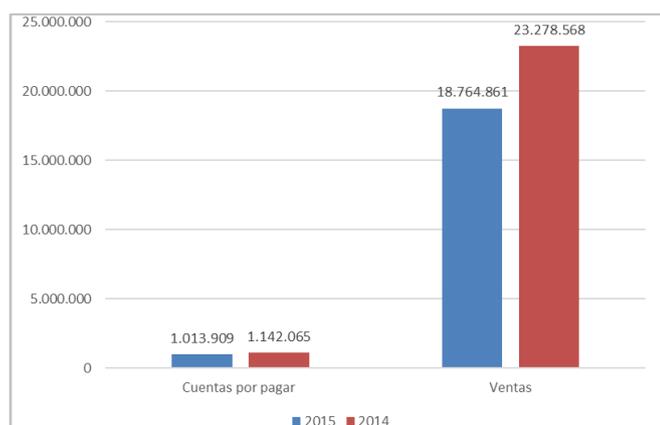
Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)
Elaborado por: Paola Cedeño

El Período medio de pago de las empresas del sector, tuvo una variación de tres días, pasando de 20 días de tardanza para la cancelación de sus obligaciones en el año 2014 a 23 días en el año 2015.

ANÁLISIS

Al observar el gráfico 31 se tiene que las cuentas por pagar del sector se han reducido en 11%, mientras que el nivel de ventas ha descendido en 19%, comparando estos resultados se visualiza que las adquisiciones a crédito y demás obligaciones con proveedores no se han reducido en la misma cantidad que las ventas, exponiendo una falta de proyección por parte de la administración.

Gráfico 31 Cuentas por pagar y ventas

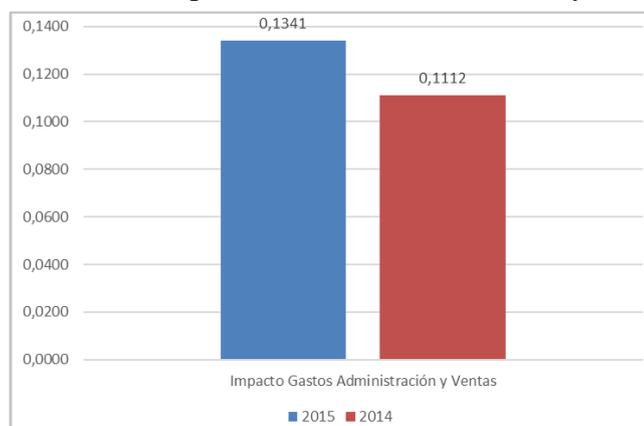


Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)
Elaborado por: Paola Cedeño

Relacionando el Período medio de cobro en el año 2014 de aproximadamente 71 días y en 70 días en 2015 y el Período medio de pago de 23 días en el 2015 y 21 días en el 2014, se tiene un resultado negativo debido a que las empresas del sector deben cancelar sus obligaciones mucho antes de recuperar su inversión.

IMPACTO GASTOS ADMINISTRACIÓN Y VENTAS

Gráfico 32 Impacto Gastos Administración y Ventas



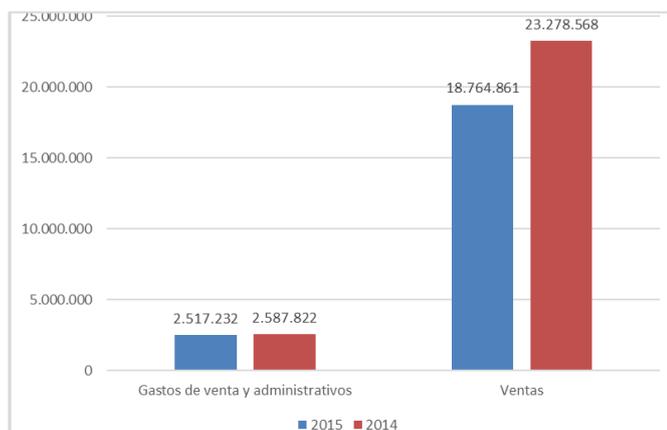
Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)
Elaborado por: Paola Cedeño

El indicador de impacto de gastos de administración y ventas muestra una variación negativa, pasando de 0.11 en el año 2014 a 0.13 en año 2015, lo que implica un incremento de los gastos de administración y ventas y/o un descenso de las ventas.

ANÁLISIS

Al observar el gráfico 33 se tiene que los gastos de administración y venta han reducido en 3% mientras que las ventas en 19%, lo que resultaría desproporcional debido a que las empresas del sector seguirían manteniendo sus gastos mientras sus ventas se reducen.

Gráfico 33 Gasto de ventas y administrativo y Ventas

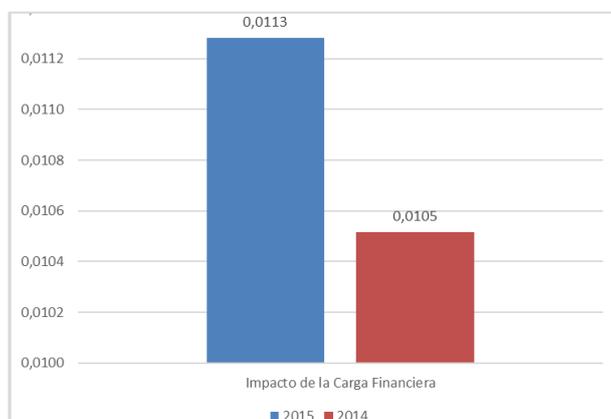


Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)

Elaborado por: Paola Cedeño

IMPACTO DE LA CARGA FINANCIERA

Gráfico 34 Impacto de la Carga Financiera



Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)

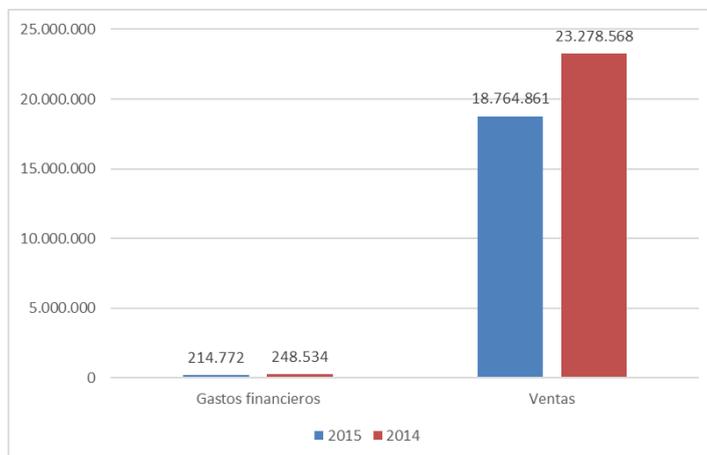
Elaborado por: Paola Cedeño

El indicador de impacto de la carga financiera muestra un cambio de 7% pasando de 0.0105 a 0.0113 del 2014 al 2015 respectivamente, lo que resulta negativo considerando que los gastos financieros tendían una mayor representatividad en las ventas del Período 2015.

ANÁLISIS

Los gastos financieros se redujeron en 14% pero el descenso de 19% presentado en las ventas totales hace que la carga financiera sea sentida en mayor nivel por las empresas del sector estudiado, como se ve en el gráfico 35.

Gráfico 35 Gastos financieros y ventas



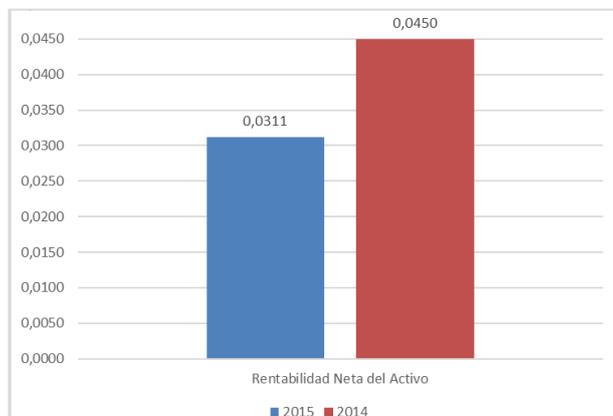
Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)

Elaborado por: Paola Cedeño

El cumplimiento de las obligaciones que mantienen las empresas con las instituciones financieras ha reducido en un 20% en lo que se refiere a deudas a corto plazo y 3% a largo plazo, lo que implica una salida de recursos constante para cumplir estas obligaciones que además acarrear intereses principalmente, lo que con la reducción de las ventas incrementa el impacto de la carga financiera.

RENTABILIDAD NETA DEL ACTIVO

Gráfico 36 Rentabilidad Neta del Activo



Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)

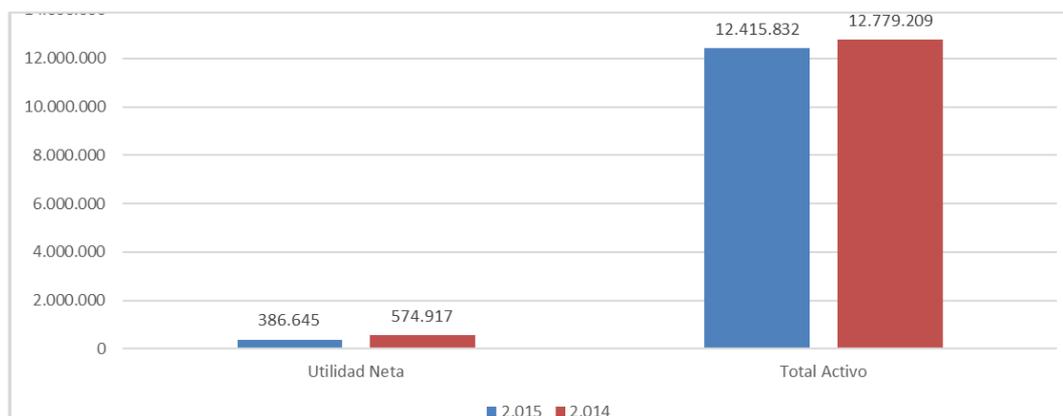
Elaborado por: Paola Cedeño

La rentabilidad neta del activo se ha reducido en un 31% en el año 2015 pasando de 0.0450 a 0.0311 lo que resulta negativo ya que indica que la capacidad del activo para producir utilidades es menor.

ANÁLISIS

Este indicador relaciona la utilidad neta con el activo, como se aprecia en el gráfico 36 ambas cuentas han decrecido, pero el resultado obtenido en el indicador no es favorable debido a que la utilidad neta se redujo en un 33% mientras que el activo total en 3%, lo que indica que la inversión realizada en activos no ha sido rentable como lo fue en el año 2014.

Gráfico 37 Utilidad Neta y Activo Total

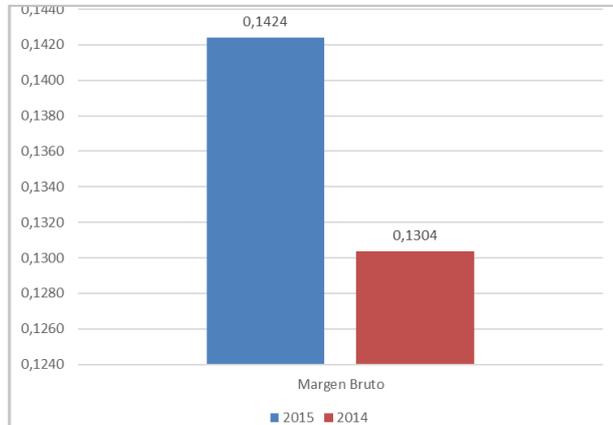


Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)

Elaborado por: Paola Cedeño

MARGEN BRUTO

Gráfico 38 Margen Bruto



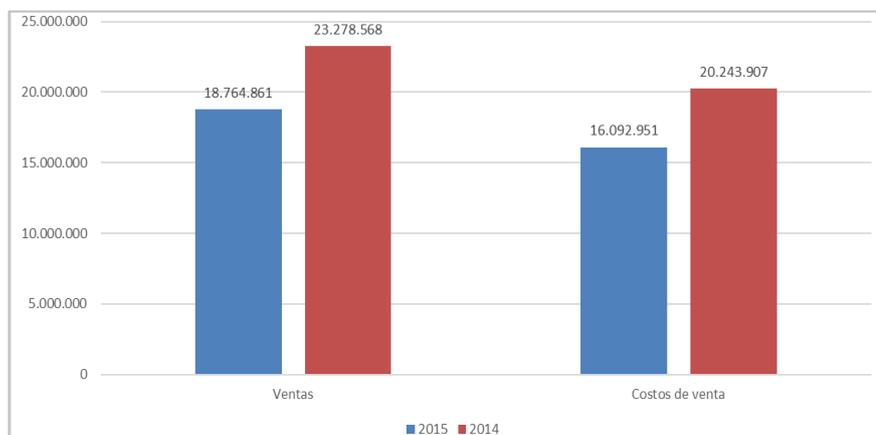
Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)
Elaborado por: Paola Cedeño

El margen bruto aumentó en 9% pasando de 0.1304 en el año 2014 a 0.1424 en el año 2015, lo que resulta positivo para las empresas del sector porque indica que la capacidad de estas para cubrir sus gastos operativos y generar utilidades antes de deducciones e impuestos es mayor para el último Período de estudio.

ANÁLISIS

Tanto las ventas como su costo se redujeron para el año 2015, pero no en la misma proporción, como se observa en el gráfico 38 las ventas variaron negativamente en 19% mientras que sus costos en 21%, este margen de 2% hace que resulte positivo el cálculo del indicador de margen bruto.

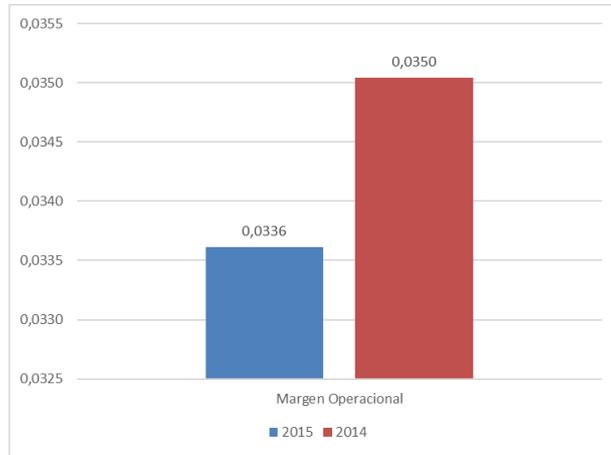
Gráfico 39 Ventas y Costo de Ventas



Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)
Elaborado por: Paola Cedeño

MARGEN OPERACIONAL

Gráfico 40 Margen Operacional



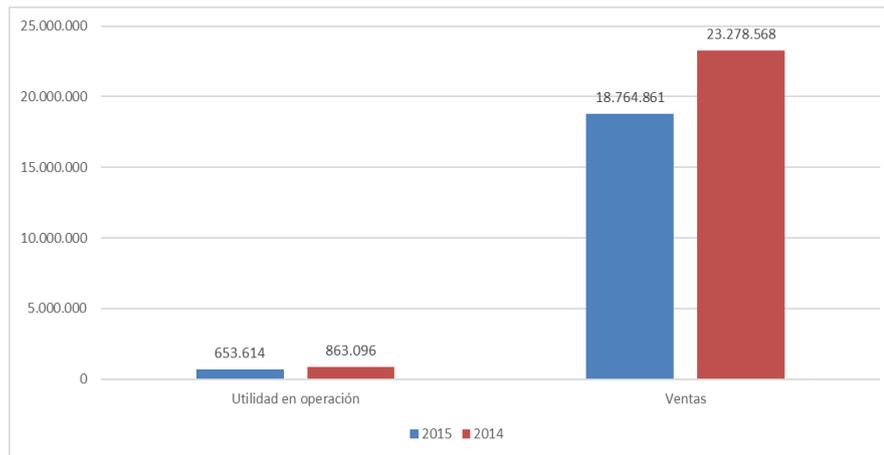
Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)

Elaborado por: Paola Cedeño

El margen operacional mostró una variación negativa de 4%, con 0.030 en el año 2014 a 0.0336 en el 2015, lo que implica que la lucratividad de las empresas del sector se ha reducido ya que este indicador relaciona a las ventas con sus costos y con los gastos administrativos y de ventas.

ANÁLISIS

Gráfico 41 Utilidad en Operación y Ventas



Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)

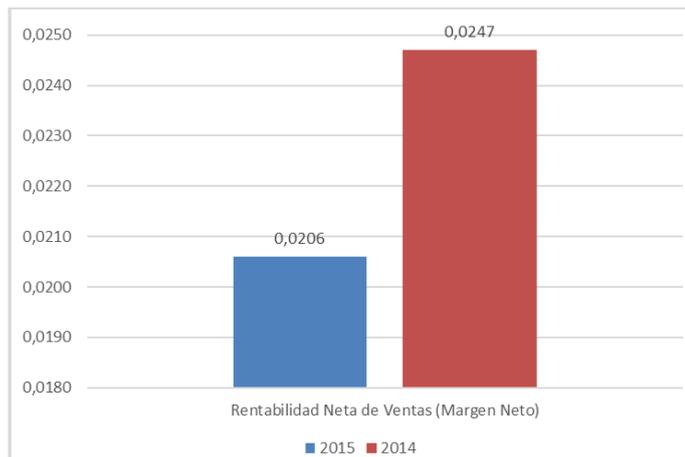
Elaborado por: Paola Cedeño

Como se visualiza en el gráfico 40 la utilidad operacional se redujo en 24% mientras que las ventas en 19%, lo que de manera implícita muestra que las ventas se redujeron, pero los costos y gastos aumentaron, se mantuvieron o redujeron en menor proporción,

que en este caso como se revisó anteriormente los costos se redujeron positivamente en 21% pero los gastos en tan solo un 3%.

RENTABILIDAD NETA DE VENTAS (MARGEN NETO)

Gráfico 42 Rentabilidad Neta de Ventas (Margen Neto)



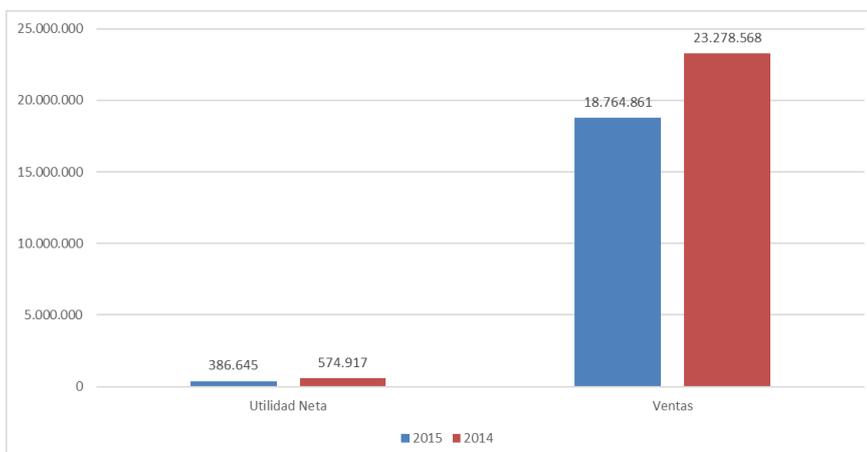
Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)

Elaborado por: Paola Cedeño

La rentabilidad neta de las ventas ha sufrido una notable variación con tendencia negativa de 17%, pasando de 0.0247 unidades de utilidad por cada unidad de venta en el año 2014 a 0,0206 en el año 2015.

ANÁLISIS

Gráfico 43 Utilidad Neta y Ventas



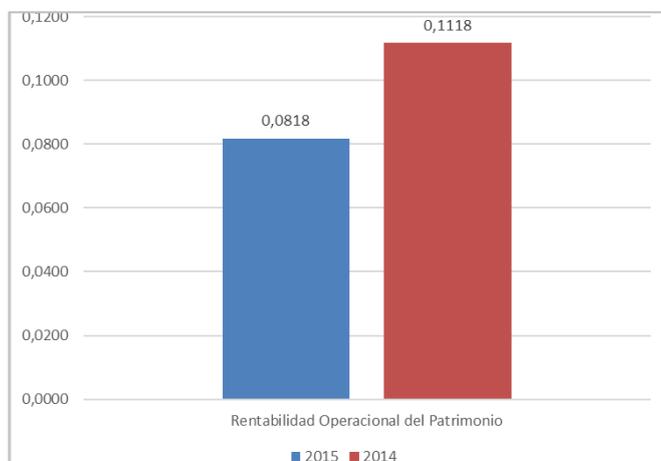
Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)

Elaborado por: Paola Cedeño

La utilidad neta y las ventas tuvieron una reducción en el año 2015, como muestra el gráfico 42 la utilidad neta pasó de \$574.917 en el 2014 a \$386.645 en el 2015, que representa un 33% de disminución, mientras que las ventas de \$23.278.568 en el 2014 pasaron a \$18.764.861 en el 2015 dando una reducción de 19%. La presencia de un mayor descenso en la utilidad neta hace que la rentabilidad por cada unidad de venta sea menor.

RENTABILIDAD OPERACIONAL DEL PATRIMONIO

Gráfico 44 Rentabilidad Operacional del Patrimonio



Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)

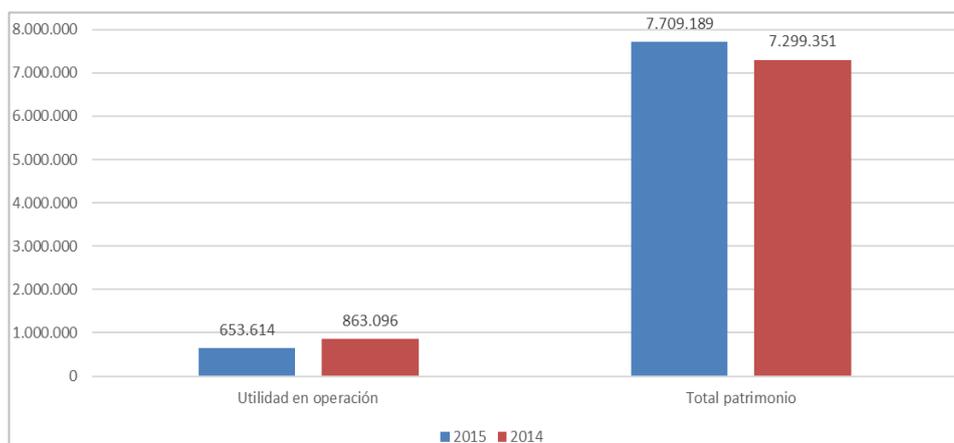
Elaborado por: Paola Cedeño

La rentabilidad operacional del patrimonio se redujo en 27%, pasando de 0.1118 de rentabilidad por el capital invertido de los socios o accionistas de las empresas del sector en el año 2014 a 0.0818 en el 2015.

ANÁLISIS

Como muestra el gráfico 44 la utilidad operacional decreció en 24% mientras que el patrimonio se incrementó en 6%, esto hace notar la necesidad de financiamiento y cautela de las empresas del sector, que en este caso exponen su preferencia al acceder a una inyección de capital por parte de los socios o accionistas a optar por un financiamiento externo que implica otros gastos.

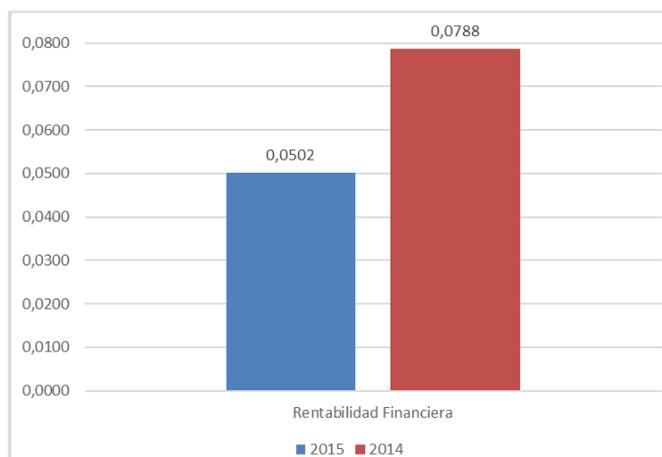
Gráfico 45 Utilidad en Operación y Patrimonio Total



Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)
Elaborado por: Paola Cedeño

RENTABILIDAD FINANCIERA

Gráfico 46 Rentabilidad Financiera



Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)
Elaborado por: Paola Cedeño

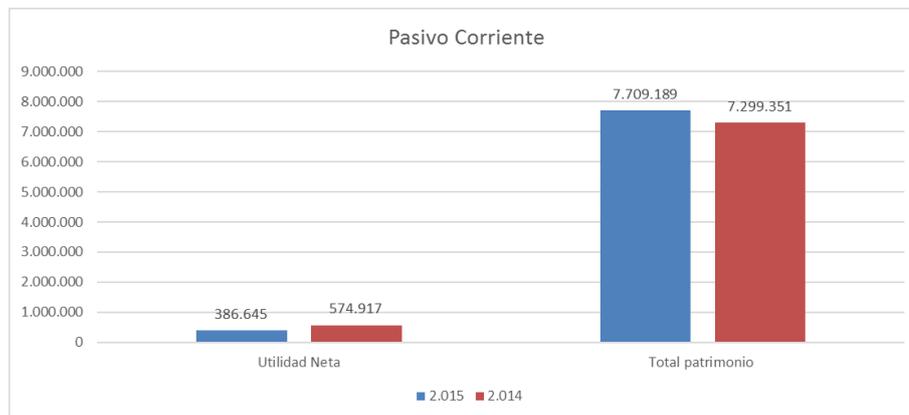
La rentabilidad financiera muestra un descenso pronunciado de 36%, lo que significa que el beneficio neto, es decir, deducidos los gastos financieros, impuestos y participación de trabajadores generado, en relación a la inversión de los propietarios de la empresa ha pasado de 0.0788 en el año 2014 a 0.0502 en el año 2015.

ANÁLISIS

Como se observa en el gráfico 47, la utilidad neta se ha reducido en un 33% en el año 2015, pero el patrimonio se incrementó en un 5%, lo que no resulta favorable ya que,

al haber una mayor inyección de capital por parte de los accionistas o socios, se espera un crecimiento de la rentabilidad con el fin de obtener mayores beneficios en forma de dividendos, pero como se indica no se logró el resultado esperado.

Gráfico 47 Análisis de Rentabilidad Financiera



Fuente: Superintendencia de Compañías (2016)
Elaborado por: Paola Cedeño

El cambio significativo en este indicador es negativo debido a que las inversiones de los accionistas o socios no se ven retribuidas de la misma manera, por lo que sus expectativas de inversión podrían cambiar debido al costo de oportunidad presentado.

4.2 Limitación del estudio

La limitación de estudio en el presente Proyecto de Investigación fue principalmente que a pesar de que hay un modelo estándar establecido por la Superintendencia de Compañías para el manejo de la información financiera, hay empresas que no cumplen con este requisito, por lo que hubo cierta complicación para realizar el análisis financiero respectivo.

Esta deficiencia fue mitigada mediante la revisión minuciosa y organización de los datos de los estados financieros de las empresas que presentaron este inconveniente.

4.3 Conclusiones

El análisis financiero realizado a la muestra de diez empresas del sector, expone que si estas se mantienen realizando sus actividades como lo hicieron en el año 2015, su viabilidad se verá disminuida al largo plazo, debido a que sus resultados no están retribuyendo a la inversión realizada y por ende no satisface las necesidades de sus grupos de interés, principalmente de sus socios o accionistas

El sector dedicado a la comercialización de vehículos nuevos y usados es relevante en la economía de la ciudad, manteniendo una participación de 19% del total de empresas pertenecientes a la rama más importante del cantón que es el comercio al por mayor y menor, además cabe considerar que a esta le complementan o se afectan en cierto grado actividades como la venta de componentes de vehículos y combustibles, que son la segunda y tercera actividad con mayor participación según el número de empresas activas y controladas por la Superintendencia de Compañías.

Las razones financieras del sector demuestran que: la liquidez de las compañías es alta lo que implica que los recursos no están siendo invertidos adecuadamente por parte de la administración, mantienen un mínimo endeudamiento, lo que demuestra que las actividades de las empresas están siendo financiados con capital propio, los indicadores de gestión exponen resultados positivos pero cabe considerar que esto se debe en gran parte por la reducción de las ventas en el último Período de estudio, por último la rentabilidad se ha reducido notablemente por consecuencia principal de la disminución de sus ingresos.

Los administradores de las empresas del sector deben realizar un análisis de las fortalezas, debilidades, oportunidades y amenazas que, sumando al análisis financiero, permitan determinar las mejores estrategias.

4.4 Recomendaciones

Es necesaria la proactividad para que las empresas puedan establecer estrategias que les permita generar resultados positivos, haciendo frente a cualquier ambiente externo adverso que se presente y así lograr mantenerse en el mercado a través del tiempo satisfaciendo las necesidades de sus grupos de interés.

Las organizaciones representantes del sector deberían hacer propuestas al Estado que permitan una negociación prudente para el tema de política comercial, ya que no solo el sector comercial se ve afectado, sino que se convierte en un juego de dominó que involucra a sus actividades complementarias como la venta de componentes, partes y combustibles.

Tras el análisis financiero realizado al sector se recomiendan las siguientes estrategias comerciales, divididas según su fin en preventivas, correctivas y de mejora, que pueden ser implementadas por las empresas para optimizar su situación y por ende su viabilidad, al corto como al largo plazo.

Tabla 6 Estrategias Preventivas

Problema	Estrategia	Responsable	Supervisión
Incremento de costos y gastos y reducción de ventas	Mantener un fondo de ahorro mediante la segregación de un porcentaje de las utilidades anuales, para que en las temporadas de ventas bajas las empresas puedan cubrir sus gastos fijos.	Gerente Financiero	Gerente general
Reducción de ventas y aumento de inventarios	Proyectar ventas para estimar un nivel adecuado de compras que evite niveles de inventario excesivo.	Gerente Financiero	Gerente general
Incertidumbre	Realizar presupuestos periódicos para conocer las variaciones obtenidas y tomar decisiones a través de una retroalimentación.	Gerente Financiero	Gerente general

Fuente: Paola Cedeño

Elaborado por: Paola Cedeño

Tabla 7 Estrategias Correctivas

Problema	Estrategia	Responsable	Supervisión
Cartera de clientes de reduce en un menor porcentaje que las ventas	<ul style="list-style-type: none"> • Reforzar las políticas de cobranzas para evitar que la cartera vencida se eleve. • Ajustar las políticas de crédito que realice un estudio más minucioso del cliente y garantice en lo posible sus ingresos para cubrir con sus obligaciones. 	Jefe de créditos y cobranzas	Gerente financiero
Incremento de activos fijos y reducción de ventas	Vender o dar uso a los activos inmovilizados (ociosos) que generen un ingreso extra y permita que la inversión en estos sea retribuida.	Gerente Financiero	Gerente general

Fuente: Paola Cedeño

Elaborado por: Paola Cedeño

Tabla 8 Estrategias de mejora

Problema	Estrategia	Responsable	Supervisión
Reducción de efectivo y sus equivalentes	Reducir el margen de rentabilidad sobre los vehículos que permita una mayor rotación de stock evitando en lo posible el financiamiento.	Gerente financiero	Gerente general
Reducción de ventas	<ul style="list-style-type: none"> • Invertir en publicidad con promociones para aumentar el nivel de ventas. • Buscar nuevos nichos a través de un estudio de mercado veraz. • Buscar nuevas formas de venta, por ejemplo: por catálogo. 	Jefe de ventas	Gerente financiero
Incremento de inventarios	Brindar el servicio de alquiler de los vehículos que tengan menos rotación en inventarios.	Jefe de ventas	Gerente financiero
Reducción de la utilidad neta	Dar servicios complementarios al comercio del vehículo que genere ingresos.	Gerente financiero	Gerente general

Fuente: Paola Cedeño
Elaborado por: Paola Cedeño

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALVAREZ, J. (2015). ¡El sector automotriz limita drásticamente sus importaciones!
<http://comunidad.todocomercioexterior.com.ec/profiles/blogs/el-sector-automotriz-limita-dram-ticamente-sus-importaciones>.

AYALA, J. (2012). Sistema De Gestión Y Control Financiero Para El Centro Integral De Reparación Automotriz Mega-Auto. Ibarra, Ecuador: Universidad Técnica del Norte.

BUENO, E. (2003). La investigación científica: Teoría y metodología. Zacatecas, Universidad Autónoma de Zacatecas: <http://www.postgradoune.edu.pe/documentos/LA%20INVESTIGACI%C3%93N%20CIENT%C3%8DFICA.pdf>.

CARDOZO, H. (2006). Auditoría del sector solidario: Aplicación de normas internacionales. Ecoe Ediciones.

CARRILLO, D. (2009). Diagnóstico del Sector Automotriz. Ecuador: <http://portal.uasb.edu.ec/UserFiles/381/File/AUTOMOTRIZ.pdf>.

CASTILLO, A. (1985). Manual Sobre Preparacion de Estudios de Factibilidad Para Almacenamiento de granos. BOGOTA: PNCA.

CASTRO, J. (2015). ¿Qué es el estado de resultados y cuáles son sus objetivos?
<http://blog.corponet.com.mx/que-es-el-estado-de-resultados-y-cuales-son-sus-objetivos>.

CLARKSON, C. (1995). Análisis de los stakeholders y objetivos de la organización.
<https://es.scribd.com/doc/6909172/ANALISIS-DE-LOS-STAKEHOLDERS>.

Diario El Comercio. (03 de 07 de 2016). ARAUJO, Alberto. El 2016 empezó con una caída del 50% en la venta de autos. Ecuador.

Diario El Universo. (04 de 01 de 2015). El petróleo cae y complica la economía de Ecuador este 2015.

<http://www.eluniverso.com/noticias/2015/01/04/nota/4396261/petroleo-cae-complica-economia-este-2015>.

ecured. (2016). Investigación Correlacional. https://www.ecured.cu/Investigaci%C3%B3n_Correlacional.

Educaconta. (2012). ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA SEGÚN NIIF PARA PYMES. <http://www.educaconta.com/2012/01/estado-de-situacion-financiera-segun.html>.

ESTUPIÑAN, R. (2012). Estados financieros básicos bajo NIC/NIIF. Bogotá: Eco Ediciones.

FINNERTY, J. STOWE, J. (2000). Fundamentos de administración financiera. Pearson Education.

FINNERTY, J., STOWE, J. (2000). Fundamentos de administración financiera. México: Pearson Education.

forosecuador.ec. (17 de 12 de 2014). Foros Ecuador. Obtenido de Impuestos para importación de vehículos en Ecuador: <http://www.forosecuador.ec/forum/aficiones/autos-y-motos/9370-impuestos-para-importaci%C3%B3n-de-veh%C3%ADculos-en-ecuador>

FUENTES, A. (2014). Herramientas financieras para la Unidad Educativa La Inmaculada de la ciudad de Otavalo. <http://dspace.uniandes.edu.ec/handle/123456789/2499>.

Fundación IFRS. (2009). Material de formación sobre la NIIF para las PYMES. http://www.ifrs.org/Documents/2_ConceptosyPrincipiosGenerales.pdf.

GARCÍA, P. (2006). Introducción a la investigación bioantropológica en actividad física, deporte y salud. Caracas, Venezuela: UVC, <https://books.google.com.ec/books?id=3fxm>

BaTGUYgC&pg=PA29&lpg=PA29&dq=Es+aquella+que+se+efect%C3%BAa+sobre+un+tema+u+objeto+desconocido+o+poco+estudiado,+por+lo+que+sus+resultados+constituyen+una+visi%C3%B3n+aproximada+de+dicho+o&source=bl&ots=1RtvG U.

Gerencie.com. (2010). Análisis de estados financieros. <http://www.gerencie.com/analisis-de-estados-financieros.html>.

Gerencie.com. (2015). Razones financieras. <http://www.gerencie.com/razones-financieras.html>.

GÓMEZ, J. (2016). Estados financieros basados en NIIF para Pymes. <https://prezi.com/9uwajherzr-u/estados-financieros-basados-en-niif-para-pymes/>.

GÓMEZ, M. (2006). Introducción a la metodología de la investigación científica. Argentina: Editorial Bruja.

HERRERA, M. (2014). FORMULA PARA CÁLCULO DE LA MUESTRA POBLACIONES FINITAS. <http://bioestadistico.com/catalogo-de-cursos>.

INREDH Ecuador. (2011). APUNTES SOBRE LA EXPLOTACION PETROLERA EN EL ECUADOR. http://www.inredh.org/index.php?option=com_content&id=288:explotacion-petrolera-en-el-ecuador&Itemid=126.

LLORENTE, J. (2012). Proyecto de Viabilidad Empresarial. <http://www.udima.es/es/proyecto-viabilidad-empresarial.html>.

LUSTHAUS, C, ADREIN, M, ANDERSON, G, GARDEN, F, PLINIO, G. (2002). Evaluación organizacional: marco para mejorar el desempeño. Otawwa, Canadá: IDB Bookstore.

LUSTHAUS, C. (1999). Viabilidad Financiera. <http://www.eumed.net/cursecon/libreria/2004/rab/7.5.htm>.

MORENO, M. (2000). Introducción a la Metodología de la investigación educativa. Guadalajara: Editorial Progreso.

NAVA, M. (2009). Análisis financiero: una herramienta clave para una gestión financiera eficiente. Venezuela: http://www.scielo.org.ve/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1315-99842009000400009.

- NEIRA, M. (2016). Factibilidad del Proyecto Empresarial. <http://www.decoop.cl/Inicio/FomentoCooperativo/CursosenL%C3%ADnea/FACTIBILIDADDELPROYECTOEMPRESARIAL/tabid/130/Default.aspx>.
- PAÑARRIETA, I. (2005). Módulos de aprendizaje. México: PYV.
- SALKIND, N. (1999). Métodos de investigación. México: Prentice Hall.
- SHUTTLEWORTH, M. (2014). Diseño de Investigación Descriptiva. <https://explorable.com/es/diseño-de-investigación-descriptiva>.
- SINISTERRA, G., POLACO, L. (2007). Contabilidad Administrativa. Bogotá: Ecoe Ediciones Ltda.
- SOSA, C. (04 de 01 de 2016). La economía en el 2016 . Diario El Comercio. <http://www.elcomercio.com/actualidad/economia-2016-fmi-cepal-ecuador.html>.
- Superintendencia de Compañías. (s.f.). Tabla de indicadores. Ecuador: http://181.198.3.71/portal/samples/images/docs/tabla_indicadores.pdf.
- VASCONEZ, I. (2012). Análisis Financiero. <https://lvasconez.wikispaces.com/file/view/ANALISIS+FINANCIERO+2012.ppt>.
- VELASCO, F. (2015). Conoce algunos efectos de la caída del precio del petróleo en el Ecuador. Tus Finanzas. <http://tusfinanzas.ec/conoce-algunos-efectos-de-la-caida-del-precio-del-petroleo-en-el-ecuador/>.
- VÉLIZ, C., MOREIRA, J. (2015). Análisis de las restricciones arancelarias en el sector automotriz y propuesta para el desarrollo de este sector en la ciudad de Guayaquil. Administración de Empresas: Universidad Politécnica Salesiana Ecuador.
- ZHANAY, M. (2008). Análisis e interpretación a los estados financieros de la cooperativa de taxis la pradera de la ciudad de Loja en los Períodos 2006 – 2007. <http://dspace.unl.edu.ec/jspui/bitstream/123456789/1706/1/TESIS%20%20DEFINITIVA.pdf>.

ANEXOS



UNIVERSIDAD TÉCNICA DE AMBATO
FACULTAD DE CONTABILIDAD Y AUDITORÍA
CARRERA DE INGENIERÍA FINANCIERA



**Ficha de observación dirigida los estados financieros de las empresas del sector
automotriz controlados por la Superintendencia de Compañías**

Tema: análisis de estados financieros

Objetivo: Determinar la situación financiera

Instructivo: Lea detenidamente y califique según corresponda

Responsable: Paola Cedeño

Lugar:

Fecha:

Desarrollo

¿Las variaciones de los estados financieros de las empresas del sector son beneficiosas?

¿Las empresas del sector mantienen liquidez?

¿Las empresas de sector cuentan con la capacidad suficiente para responder a sus obligaciones?

¿Qué demuestran los indicadores de gestión?

¿La rentabilidad de las empresas del sector se ha incrementado o se ha reducido?

¿La información presentada en los estados financieros de las empresas del sector es confiable?

¿Qué estrategias pueden adoptar las empresas del sector para mejorar sus resultados?

¿Los recursos financieros invertidos por las empresas del sector presentan una retribución?

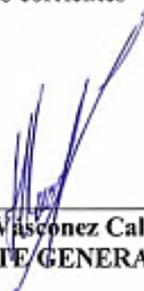
¿Las empresas del sector han incrementado su acceso a fuentes de financiamiento externo?

¿Las empresas del sector experimentan resultados favorables?

Anexo 2 Estados financieros auditados de las empresas pertenecientes a la muestra de estudio

AMBACAR CIA. LTDA.
ESTADO DE SITUACION FINANCIERA
AL 31 DE DICIEMBRE DEL
 (Expresado en dólares estadounidenses)

ACTIVOS	NOTA	2015	2014
Activos corrientes			
Efectivo y equivalentes al efectivo	8	112,082	1,273,208
Activos financieros mantenidos hasta el vencimiento	9	230,730	-
Cuentas por cobrar comerciales	10	5,833,522	5,285,347
Otras cuentas por cobrar	11	87,128	221,381
Cuentas por cobrar a compañías relacionadas y socios	12	186,420	80
Impuestos por recuperar	13	434,084	1,217,027
Anticipo proveedores		33,079	514,343
Deterioro de cartera	10	(254,450)	(207,923)
Inventarios	14	15,921,642	14,248,840
Total activos corrientes		22,584,237	22,552,303
Activos no corrientes			
Inmuebles, muebles, equipos y vehículos	15	4,690,376	4,924,089
Inversiones en sociedades	16	183,498	271,366
Otros activos no corrientes		57,500	63,800
Impuestos diferidos		3,373	3,373
Total activos no corrientes		4,934,747	5,262,628
Total Activos		27,518,984	27,814,931


 Hernán Visconez Callejas
 GERENTE GENERAL


 María Catalina Raza
 Contadora

AMBACAR CIA. LTDA.
ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES
AÑO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DEL
(Expresado en dólares estadounidenses)

	Nota	2015	2014
Ingresos por ventas		66,499,483	63,757,715
Costo de productos vendidos	6	<u>(54,938,730)</u>	<u>(52,545,696)</u>
Utilidad bruta		11,560,753	11,212,019
Gastos operacionales			
De Ventas y Administración	6	<u>(9,075,432)</u>	<u>(8,328,868)</u>
Utilidad operacional		2,485,321	2,883,151
Gastos financieros	7	(717,366)	(933,039)
Otros ingresos	7	<u>79,241</u>	<u>155,135</u>
Utilidad antes de impuesto a la renta		1,847,196	2,105,247
Impuesto a la Renta	13 y 22	(493,004)	(317,492)
Utilidad del ejercicio		<u>1,354,192</u>	<u>1,787,755</u>


 Hernán Vázquez Callejas
 GERENTE GENERAL


 María Catalina Raza
 Contadora

AMBANDINE S.A.

Estado de Situación Financiera

Al 31 de Diciembre de 2015 y 2014

(Expresados en dólares de los Estados Unidos de América - US\$)

		<u>Al 31 de Diciembre de</u>	
	<i>Notas</i>	<u>2015</u>	<u>2014</u>
Activos			
Activos circulantes			
Efectivo y equivalentes de efectivo	7	US\$ 1.199	18.572
Cuentas por cobrar comerciales, neto	8	1.020.285	1.791.650
Otras cuentas por cobrar	9	10.378	231.816
Pagos anticipados	10	14.381	152.031
Inventarios	11	923.317	1.650.389
Total activos circulantes		<u>1.970.010</u>	<u>3.844.458</u>
Activos no circulantes			
Propiedad, mobiliario y equipos, neto	12	1.923.107	1.971.726
Otros Activos	13	912.237	938.981
Total activos		<u>US\$ 4.805.354</u>	<u>6.755.165</u>
Pasivos			
Pasivos circulantes			
Obligaciones financieras	14	US\$ 13.863	753.025
Cuentas por pagar	15	856.935	1.697.289
Pasivos acumulados	18	258.562	339.622
Total Pasivos Corrientes		<u>1.129.360</u>	<u>2.789.936</u>
Pasivos largo plazo			
Obligaciones Financieras Largo Plazo	14	31.843	45.555
Total Pasivos Largo Plazo		<u>31.843</u>	<u>45.555</u>
Total Pasivos		<u>1.161.203</u>	<u>2.835.491</u>
Patrimonio			
Capital	19	2.290.000	2.290.000
Reserva legal	19	280.141	265.559
Reserva de capital		44.536	44.536
Reserva facultativa		416.567	416.567
Resultados Adopción NIIF's	19	485.899	485.899
Superávit por revaluación		337.799	352.491
Otros resultados integrales		(81.199)	(81.199)
Resultados acumulados		(129.592)	145.821
Total patrimonio de los accionistas		<u>US\$ 3.644.151</u>	<u>3.919.674</u>
Total pasivo y patrimonio de los accionistas		<u>US\$ 4.805.354</u>	<u>6.755.165</u>

AMBANDINE S.A.
Estados de Resultados Integrales
Al 31 de diciembre de 2015 y 2014
(En dólares de los Estados Unidos de América US\$)

		Años terminados el	
		31 de Diciembre de	
		2015	2014
Ingresos operativos			
Ventas de vehículos	US\$	9,494,772	18,864,268
Venta de servicios		159,349	343,099
Costos y gastos de operación			
Costos		<u>8,739,206</u>	<u>17,309,703</u>
Utilidad bruta		914,915	1,897,664
Gastos de venta	20	681,672	1,269,432
Gastos administrativos	21	245,856	259,711
Gasto financieros		<u>202,568</u>	<u>278,600</u>
Utilidad en operación		<u>(215,181)</u>	<u>89,921</u>
Otros ingresos / (gastos)			
Otros ingresos		<u>230,932</u>	<u>243,664</u>
Total otros ingresos / (gastos), neto		<u>230,932</u>	<u>243,664</u>
Utilidad antes de participación trabajadores e impuesto a la renta		<u>15,751</u>	<u>333,585</u>
Participación trabajadores		2,363	50,038
Impuesto a la renta		142,980	137,726
Resultado integral del ejercicio	US\$	<u>(129,592)</u>	<u>145,821</u>

ANDINAMOTORS S.A.

Estado de Situación Financiera

Al 31 de Diciembre de 2015 y 2014

(Expresados en dólares de los Estados Unidos de América - US\$)

		<u>Al 31 de Diciembre de</u>	
	<i>Notas</i>	<u>2015</u>	<u>2014</u>
Activos			
Activos circulantes			
Efectivo y equivalentes de efectivo	6	US\$ 1,009,930	2,308,666
Cuentas por cobrar	7	1,649,542	2,065,639
Otras cuentas por cobrar		1,035,574	9,953
Pagos anticipados	8	9,700	11,715
Inventarios	9	1,970,208	2,157,694
Total activos circulantes		<u>5,674,953</u>	<u>6,553,666</u>
Activos no circulantes			
Propiedad, mobiliario y equipos, neto	10	4,337,117	4,349,136
Total activos no corrientes		<u>4,337,117</u>	<u>4,349,136</u>
Total activos		US\$ <u>10,012,070</u>	<u>10,902,802</u>
Pasivos			
Pasivos corrientes			
Obligaciones financieras	11	US\$ 2,181,521	2,871,903
Cuentas por pagar	12	661,639	764,521
Pasivos acumulados	15	37,775	132,400
Total Pasivos Corrientes		<u>2,880,935</u>	<u>3,768,824</u>
Pasivos largo plazo			
Cuentas por pagar largo plazo	16	1,763,181	1,763,181
Obligaciones patronales largo plazo	17	54,613	45,715
Diferidos		32,722	27,798
Total Pasivos Largo Plazo		<u>1,850,517</u>	<u>1,836,694</u>
Total Pasivos		<u>4,731,451</u>	<u>5,605,518</u>
Patrimonio			
Capital	18	2,635,000	2,635,000
Reserva legal	18	409,608	409,608
Reserva facultativa		143,527	143,527
Resultados Adopción NIIF primera vez	18	1,492,271	1,492,271
Resultados Acumulados		616,878	208,323
Resultados del ejercicio		(16,664)	408,555
Total patrimonio de los accionistas		US\$ <u>5,280,619</u>	<u>5,297,284</u>
Total pasivo y patrimonio de los accionistas		US\$ <u>10,012,070</u>	<u>10,902,802</u>

ANDINAMOTORS S.A.
Estados de Resultados Integrales
Al 31 de diciembre de 2015 y 2014

(En dólares de los Estados Unidos de América US\$)

		Años terminados el 31 de Diciembre de	
	<i>Notas</i>	2015	2014
Ingresos operativos			
Ventas	US\$	12,368,322	17,882,257
Costos y gastos de operación			
Costos		10,809,517	15,796,401
Gastos de venta	19	1,176,568	1,317,237
Gastos administrativos	20	134,147	102,777
Utilidad en operación		<u>248,090</u>	<u>665,842</u>
Otros ingresos / (gastos)			
Otros ingresos		96,956	136,636
Otros gastos		(184,754)	(164,389)
Total otros ingresos / (gastos), neto		<u>(87,798)</u>	<u>(27,753)</u>
Utilidad del ejercicio		<u>160,292</u>	<u>638,089</u>
Participación trabajadores		24,044	95,713
Impuesto a la renta		152,912	133,821
Resultado integral del ejercicio	US\$	<u>(16,664)</u>	<u>408,555</u>

AUTOMEKANO CIA. LTDA.

Estado de Situación Financiera

Al 31 de Diciembre de 2015 y 2014

(Expresados en dólares de los Estados Unidos de América - US\$)

			<u>Al 31 de Diciembre de</u>	
	<i>Notas</i>		<u>2015</u>	<u>2014</u>
Activos				
Activos circulantes				
Efectivo y equivalentes de efectivo	US\$ 7		93,249	2,140,806
Cuentas por cobrar comerciales, neto	8		4,327,233	5,003,961
Otras cuentas por cobrar	9		78,943	48,421
Pagos anticipados	10		125,248	73,374
Inventarios	11		6,335,342	6,019,966
Total activos circulantes			<u>10,960,014</u>	<u>13,286,528</u>
Activos no circulantes				
Propiedad, mobiliario y equipos, neto	12		2,203,832	2,392,999
Otros Activos	13		76,777	130,216
Total activos	US\$		<u>13,240,624</u>	<u>15,809,743</u>
Pasivos				
Pasivos circulantes				
Obligaciones financieras	US\$ 14		5,942,044	7,471,030
Cuentas por pagar	15		2,016,299	3,110,907
Pasivos acumulados	18		66,667	91,691
Total Pasivos Corrientes			<u>8,025,010</u>	<u>10,673,628</u>
Pasivos largo plazo				
Obligaciones Financieras Largo Plazo	19		110,904	110,902
Obligaciones Patronales Largo Plazo	20		243,618	243,280
Impuestos Diferidos			-	27,027
Total pasivo Largo Plazo			<u>354,523</u>	<u>381,209</u>
Total Pasivos	US\$		<u>8,379,532</u>	<u>11,054,837</u>
Patrimonio				
Capital	US\$ 21		3,500,000	3,500,000
Reservas Legal	21		212,068	203,180
Reserva Facultativa			1,285,799	1,121,349
Resultados Acumulados			(242,962)	(247,376)
Resultado del ejercicio			106,186	177,752
Total patrimonio de los Socios	US\$		<u>4,861,091</u>	<u>4,754,905</u>
Total pasivo y patrimonio de los Socios	US\$		<u>13,240,624</u>	<u>15,809,742</u>

AUTOMEKANO CIA. LTDA.
Estados de Resultados Integrales
Al 31 de diciembre de 2015 y 2014
(En dólares de los Estados Unidos de América US\$)

		<u>Años terminados el</u> <u>31 de diciembre de</u>	
		<u>2015</u>	<u>2014</u>
Ingresos operativos			
Ventas netas	US\$	17,421,013	19,696,215
Costos y gastos de operación			
Costos		<u>13,331,299</u>	<u>15,228,330</u>
Utilidad bruta		4,089,714	4,467,884
Gastos administrativos	23	710,187	707,209
Gastos Ventas	22	3,009,237	3,285,699
Gasto Financieros		652,677	806,018
Utilidad en operación		<u>(282,388)</u>	<u>(331,042)</u>
Otros ingresos / (gastos)			
Otros ingresos		<u>607,421</u>	<u>751,419</u>
Total otros ingresos / (gastos), neto		<u>607,421</u>	<u>751,419</u>
Utilidad antes de impuestos		<u>325,033</u>	<u>420,377</u>
Participación trabajadores		44,701	63,057
Impuesto a la renta corriente		174,147	174,194
Impuesto a la renta diferido		-	5,374
Utilidad del ejercicio	US\$	<u>106,186</u>	<u>177,752</u>

AUTOMOTORES CARLOS LARREA T. CIA. LTDA.

Estado de Situación Financiera

Al 31 de Diciembre de 2015 y 2014

(Expresados en dólares de los Estados Unidos de América - US\$)

			Al 31 de Diciembre de	
	<i>Notas</i>		2015	2014
Activos				
Activos corriente				
Efectivo y equivalentes de efectivo	7	US\$	807.784	906.008
Cuentas por cobrar comerciales, neto	8		3.914.287	5.263.608
Otras cuentas por cobrar	9		714.056	537.654
Inventarios	10		1.968.287	1.786.308
Total activos corriente			7.404.414	8.493.577
Activos no corriente				
Propiedades y equipos, neto	11		972.562	1.063.345
Total activo no corriente			972.562	1.063.345
Total activos		US\$	8.376.977	9.556.922
Pasivos				
Pasivos circulantes				
Obligaciones financieras	12	US\$	1.991.003	3.170.721
Cuentas por pagar comerciales	13		1.163.709	940.392
Otras Cuentas por pagar	14		637.478	984.975
Pasivos acumulados	17		158.762	255.720
Total pasivos Corrientes			3.950.952	5.351.807
Pasivos largo plazo				
Obligaciones Financieras Largo Plazo	12		32.083	246.125
Obligaciones Patronales Largo Plazo	18		69.665	60.318
Total pasivos largo plazo			101.748	306.443
Total Pasivos			4.052.700	5.658.250
Patrimonio				
Capital social	19		1.650.345	1.650.345
Reserva legal	19		172.777	84.455
Resultado del ejercicio			648.404	1.063.823
Resultados acumulados			1.852.750	1.100.048
Total patrimonio		US\$	4.324.276	3.898.671
Total pasivo y patrimonio		US\$	8.376.977	9.556.922

AUTOMOTORES CARLOS LARREA T. CIA. LTDA.

Estados de Resultados Integrales

Al 31 de diciembre de 2015 y 2014

(En dólares de los Estados Unidos de América US\$)

		Años terminados el 31 de Diciembre de	
	<i>Notas</i>	<u>2015</u>	<u>2014</u>
Ingresos	<i>20</i>	US\$ 20,004,482	29,085,007
Costo de Ventas		17,849,592	26,397,529
Utilidad bruta		<u>2,154,891</u>	<u>2,687,478</u>
Gasto de operación			
Gastos de venta	<i>21</i>	(1,173,614)	(974,625)
Gastos administrativos	<i>22</i>	(920,216)	(892,511)
Otros ingresos / (gastos)			
Otros Ingresos		764,993	687,380
Intereses ganados		426,920	354,987
Gastos financieros		(248,046)	(160,621)
Otros egresos		(1,505)	(68,345)
Utilidad en operación		<u>1,003,423</u>	<u>1,633,743</u>
Participación trabajadores		150,513	245,061
Impuesto a la renta		204,505	324,858
Utilidad del ejercicio		<u>US\$ 648,404</u>	<u>1,063,823</u>

AUTOSCOREA S.A.

Estado de Situación Financiera

Al 31 de Diciembre de 2015 y 2014

(Expresados en dólares de los Estados Unidos de América - US\$)

	Notas	Al 31 de Diciembre de	
		2015	2014
Activos			
Activos circulantes			
Efectivo y equivalentes de efectivo	7 US\$	110.276	136.200
Cuentas por cobrar comerciales, neto	8	2.023.983	1.759.684
Otras cuentas por cobrar	9	19.623	29.901
Inventarios	10	332.019	1.581.317
Total activos circulantes		2.685.902	3.507.101
Activos no circulantes			
Propiedad, mobiliario y equipos, neto	11	1.021.857	973.545
Propiedades de Inversión		45.000	45.000
Otros Activos	12	1.001.406	989.755
Total activos	US\$	4.754.165	5.515.400
Pasivos			
Pasivos circulantes			
Obligaciones financieras	13 US\$	1.055.834	1.334.540
Cuentas por pagar	14	1.075.383	1.402.063
Otras Cuentas por pagar	15	71.378	227.850
Pasivos acumulados	17	4.852	24.754
Total Pasivos Corrientes		2.207.447	2.989.208
Pasivos largo plazo			
Obligaciones Financieras Largo Plazo	18	880.349	473.445
Obligaciones Patronales Largo Plazo	19	94.783	127.647
Diferidos		-	4.325
Total Pasivos Largo Plazo		975.132	605.091
Total Pasivos		3.182.579	3.596.623
Patrimonio			
Capital	20	876.264	876.264
Reserva legal		113.311	113.187
Valuación Inversiones		213.821	213.821
Resultados Adopción NIIF's		21.844	21.844
Resultados acumulados		346.346	693.659
Total patrimonio de los accionistas	US\$	1.571.586	1.918.775
Total pasivo y patrimonio de los accionistas	US\$	4.754.165	5.515.400

AUTOSCOREA S.A.
Estados de Resultados Integrales
Al 31 de diciembre de 2015 y 2014
(En dólares de los Estados Unidos de América US\$)

	Años terminados el 31 de Diciembre de	
	2015	2014
Ingresos operativos		
Ventas de vehículos	US\$ 8,899,717	15,222,743
Costos y gastos de operación		
Costos	7,977,768	13,807,330
Utilidad bruta	921,949	1,415,413
Gastos de venta	668,836	785,900
Gastos administrativos	368,252	421,475
Gasto financieros	295,372	245,995
Resultado en operación	<u>(410,511)</u>	<u>37,956</u>
Otros ingresos / (gastos)		
Otros ingresos	171,836	156,759
Total otros ingresos / (gastos), neto	<u>171,836</u>	<u>156,759</u>
Resultados antes de participación trabajadores e impuesto a la renta	<u>(238,676)</u>	<u>118,803</u>
Participación trabajadores	-	18,640
Impuesto a la renta	110,802	164,398
Perdida del ejercicio	<u>US\$ (349,478)</u>	<u>(4,235)</u>
Resultados Integrales		
Otros resultados	2,288	(5,466)
Resultado integral del ejercicio	<u>US\$ (347,190)</u>	<u>1,231</u>

COMPAÑÍA CENTRALCAR S. A.
ESTADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA
(Expresados en dólares)

	Notas	Diciembre 31, 2015	Diciembre 31, 2014
Activos:			
Activos corrientes			
Efectivo y equivalentes de efectivo	(5)	660,009	953,643
Cuentas por cobrar clientes y otras cuentas por cobrar no relacionados	(6)	1,493,775	1,709,970
Cuentas por cobrar clientes y otras cuentas por cobrar relacionados	(28)	51,292	72,643
Activos por impuestos corrientes	(17)	65,905	-
Inventarios	(7)	3,678,098	2,345,869
Total activos corrientes		5,949,079	5,082,125
Activos no corrientes			
Propiedades, planta y equipos	(8)	239,393	341,312
Activos intangibles	(9)	228,148	278,778
Inversiones no corrientes	(10)	95,928	67,000
Cuentas por cobrar clientes y otras cuentas por cobrar no relacionados	(6)	190,673	226,946
Otros activos no corrientes	(11)	28,000	28,000
Total activos no corrientes		782,142	942,036
Total activos		6,731,221	6,024,161
Pasivos:			
Pasivos corrientes			
Cuentas por pagar proveedores y otras cuentas por pagar no relacionadas	(12)	1,808,742	1,121,245
Cuentas por pagar proveedores y otras cuentas por pagar relacionadas	(28)	17,894	24,486
Obligaciones con instituciones financieras	(13)	-	250,000
Pasivos por impuestos corrientes	(17)	31,659	119,004
Pasivos corrientes por beneficios a los empleados	(14)	123,897	149,749
Otros pasivos corrientes	(15)	102,354	155,240
Total pasivos corrientes		2,084,546	1,819,724
Pasivo no corriente			
Obligaciones con instituciones financieras	(13)	-	-
Pasivos no corrientes por beneficios a los empleados	(16)	208,036	185,064
Total pasivo no corriente		208,036	185,064
Total pasivos		2,292,582	2,004,788
Patrimonio:			
Capital social	(18)	3,800,000	2,200,000
Reserva facultativa	(19)	17,435	1,143,132
Reserva legal		201,938	149,238
Resultado del ejercicio		419,266	527,003
Total patrimonio neto		4,438,639	4,019,373
Total patrimonio neto y pasivos		6,731,221	6,024,161



Lcdo. Santiago Sevilla
Gerente General



Lcda. Geny Armijos
Contadora General

COMPAÑÍA CENTRALCAR S. A.
ESTADOS DE RESULTADOS DEL PERÍODO Y OTROS RESULTADOS INTEGRALES
(Expresados en dólares)

Años terminados en,	Notas	Diciembre 31, 2015	Diciembre 31, 2014
Ingresos por actividades ordinarias			
Ingresos por venta de bienes	(21)	17,732,502	21,890,045
Costos de producción y ventas o Costo de ventas	(22)	<u>(15,378,904)</u>	<u>(19,135,949)</u>
Ganancia bruta		2,353,598	2,754,096
Otros Ingresos	(23)	329,284	197,906
Gastos de administración	(24)	(160,575)	(168,219)
Gastos de venta	(25)	(1,782,296)	(1,914,887)
Gastos financieros	(26)	(95)	(4,004)
Participación a trabajadores		(101,428)	(120,644)
Otros gastos	(27)	<u>(63,731)</u>	<u>(60,599)</u>
Utilidad antes de impuesto a las ganancias		574,757	683,649
Gasto por impuesto a las ganancias corriente	(17)	(155,491)	(156,646)
Efecto de impuestos diferidos		-	-
Ganancia del ejercicio de operaciones que continúan		419,266	527,003
Ganancia neta del ejercicio		419,266	527,003
Resultado Integral total del año		419,266	527,003



Lcdo. Santiago Sevilla
Gerente General



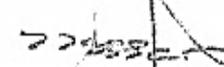
Lcda. Geny Arrijo
Contadora General

ECUATORIANA DE MOTORES MOTOREC CÍA. LTDA.

**ESTADO DE SITUACIÓN FINANCIERA
AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2015
(Expresado en dólares estadounidenses)**

PASIVOS Y PATRIMONIO	Nota	2015	2014
Pasivos corrientes			
Cuentas por pagar a proveedores	14	939,750	361,246
Cuentas por pagar a compañías y partes relacionadas	19	50,783	76,534
Anticipo de clientes	9	1,515,306	2,054,819
Retenciones e impuestos por pagar	17	339,073	164,187
Impuesto a la renta por pagar	17	221,135	109,146
Otras cuentas por pagar	16	1,354,425	2,215,671
Beneficios sociales	15	581,966	507,816
Total pasivos corrientes		<u>5,012,438</u>	<u>5,489,419</u>
Pasivos no corrientes			
Cuentas por pagar a proveedores	14	726,004	-
Beneficios sociales de largo plazo	15	928,096	848,948
Total pasivos no corrientes		<u>1,654,100</u>	<u>848,948</u>
Total pasivos		<u>6,666,538</u>	<u>6,338,367</u>
Patrimonio			
Capital social	18	14,440,729	12,111,425
Reserva legal y otras reservas		1,080,579	994,485
Resultados acumulados		22,085,593	21,904,094
Total patrimonio		<u>37,607,901</u>	<u>35,010,004</u>
Total pasivos y patrimonio		<u>44,274,439</u>	<u>41,349,271</u>

Las notas explicativas anexas son parte integrante de los estados financieros.


 Ing. Kléber Vaca Garzón
 Gerente General

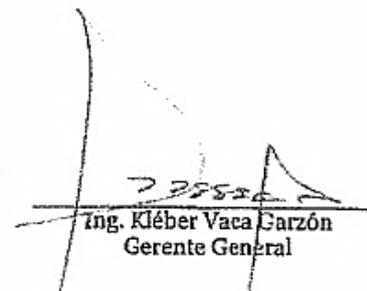

 CPA. Juan José Izurieta
 Contador General

ECUATORIANA DE MOTORES MOTOREC CÍA. LTDA.

**ESTADO DE RESULTADOS INTEGRALES
POR EL AÑO TERMINADO EL 31 DE DICIEMBRE DEL 2015
(Expresado en dólares estadounidenses)**

	Nota	2015	2014
Ventas netas		25,780,040	33,885,800
Costo de productos vendidos y servicios prestados	6	<u>(23,795,353)</u>	<u>(31,428,047)</u>
Utilidad bruta		1,984,687	2,457,753
Gastos administrativos	6	(2,737,625)	(2,884,838)
Gastos de ventas	6	(1,352,921)	(1,440,030)
Otros ingresos (egresos), neto		472,495	(135,716)
Ingresos financieros, neto	7	<u>3,918,871</u>	<u>3,983,260</u>
Utilidad antes del impuesto a la renta		2,275,507	1,980,429
Impuesto a la renta	17	<u>(549,038)</u>	<u>(445,115)</u>
Utilidad neta y resultado integral del año		<u>1,726,469</u>	<u>1,535,314</u>

Las notas explicativas anexas son parte integrante de los estados financieros.



Ing. Kléber Vaca Carzón
Gerente General



CPA. Juan José Izurieta
Contador General

ESTADOS DE SITUACIÓN FINANCIERA
AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2014 Y 2015
Expresados en dólares

DESCRIPCIÓN	2014	2015
ACTIVO	1.700.631,53	2.600.348,23
CORRIENTE	1.660.636,73	2.560.391,40
Caja General	2.578,02	3.235,75
Bancos Nacionales	3.071,45	114.383,29
Clients VEHICENTRO	716.086,62	1.721.122,97
Anticipo Empleados	119,88	145,68
Prestamos Empleados	2.819,82	318,90
Varios Deudores	3.684,35	39.982,91
Inventario Mercaderías	726.168,01	331.557,09
Anticipos a Proveedores	6.328,53	14.506,84
Pago Anticipado Impuestos	97.148,72	9.148,45
Pagos Anticipados Varios	5.000,00	9.400,00
Pagos Anticipados Importación	97.631,32	-
Importación en Tránsito	-	144.132,75
Valores en Garantía	-	172.456,77
ACTIVOS FIJOS	73.400,52	81.068,42
(-) DEP. ACUM ACTIVOS FIJOS	(33.415,72)	(41.111,60)
PASIVO	1.164.866,78	2.202.426,73
CORTO PLAZO	1.102.069,78	2.188.626,07
Proveedores de Bienes	368.613,91	1.002.701,13
Proveedores Servicios	8.544,57	-
Obligaciones Tributarias	11.813,85	37.442,56
Obligaciones y Provisiones So.	16.069,75	9.504,12
Obligaciones Financieras	445.725,12	392.250,88
Obligaciones Con Accionistas	195.353,69	721.215,82
Anticipo Clientes	9.298,56	5.244,05
Otras Cuentas por Pagar	1.780,34	-
Obligaciones con Terceros	40.000,00	-
Intereses Acumulados	4.869,99	-
Seguros Anticipados	-	2.675,00
Intereses Diferidos Clientes	-	17.592,51
LARGO PLAZO	62.797,00	13.800,66
Obligaciones Financieras	62.797,00	3.210,00
Intereses Diferidos Clientes	-	10.590,66
PATRIMONIO	636.764,74	397.921,49
CAPITAL SOCIAL	636.764,74	397.921,49
Capital Social	100.000,00	100.000,00
Reservas	13.074,66	13.717,39
Aporte Futuras Capitalización	410.029,83	251.784,12
Resultados Financieros	12.660,25	32.419,98
Pérdida Acum. Ejerc. Anterior	(13.985,19)	-
Utilidades no Distribuidas	31.966,16	31.966,16
Resul. por Adop. Implement. NIIF	(14.287,67)	(14.287,67)
Resultados Ejercicio 2013	10.677,28	10.677,28
Resultados del Ejercicio	(1.720,33)	4.064,21
TOTAL PASIVO + PATRIMONIO	1.700.631,53	2.600.348,23

Fuente: VEHICENTRO S. A.
Preparó: Contadora General

ESTADOS DE RESULTADOS
AL 31 DE DICIEMBRE DEL 2014 Y 2015
 Expresados en dólares

CUENTA	2014	2015
INGRESOS	2.647.437,60	2.716.827,68
INGRESOS OPERACIONALES	2.646.821,41	2.716.827,68
Ventas	2.593.272,28	2.681.804,82
Dcto. Dev. y Recargos en Ventas	(24,65)	(4.249,84)
Otros Ingresos Operación	19.503,86	8.492,02
Intereses Ganados	34.179,92	30.780,68
Devolución Ventas	(110,00)	
Ingres. no Operacionales	616,19	
Ingresos Exentos	616,19	
Costos		
Costos Operacionales		
Costo de Ventas	2.280.592,98	2.369.067,72
Dcto. Dev y Recargos Compras		(88,22)
Costo Por Otros Servicios		4.222,72
TOTAL COSTOS OPERACIONALES	2.280.592,98	2.373.202,22
TOTAL COSTOS	2.280.592,98	2.373.202,22
Egresos		
Gastos Deducibles		
Gastos de Personal	41.259,71	48.690,03
Gasto de Oficina	25.518,91	60.284,54
Gastos Mantenimiento Equipos	501,97	1.690,54
Gasto Servicios Básicos	4.579,09	5.278,11
Gasto Depreciación Admin.	9.744,57	8.656,59
Gasto Impuestos Fiscales	2.294,13	3.257,92
Gasto de Personal	145.794,58	120.308,62
Gasto Combustibles	3.976,17	3.767,90
Gasto Manten. y Reparación	18.449,71	5.870,18
Gasto Varios de Ventas	5.117,48	4.944,94
Gasto Publicidad y Propaganda	21.759,84	2.629,25
Gasto Manten. Instalaciones	4.739,69	10.830,19
Gasto Herramientas Taller	752,54	782,71
Gastos Bancarios	37.754,68	30.874,17
Gasto Intereses Pagados	19.305,27	720,79
TOTAL GASTOS DEDUCIBLES	341.548,34	308.586,48
Cierre de Resultados		
Gastos no Deducibles		
Multas y Morosidad	756,41	1.492,12
Gastos Varios	138,83	1.694,60
TOTAL GASTOS NO DEDUCIBLES	895,24	3.186,72
TOTAL EGRESOS	342.443,58	311.773,20
UTILIDAD	24.401,04	31.852,26

Fuente : VEHICENTRO S. A.
 Preparó: Contadora General

VERHSA S.A.
Estados de Situación Financiera
(Expresado en Dólares Estadounidenses)

	Notas	Al 31 de Diciembre de	
		2013	2014
ACTIVOS			
Activos Corrientes			
Efectivo y Equivalentes	4	208,106.08	38,570.23
Cuentas por Cobrar Clientes	6	561,024.72	855,880.06
Menos: Provisión Cuentas Incobrables	6	(7,412.01)	0.00
Anticipo a Proveedores	7	850.00	14,449.00
Otras Cuentas por Cobrar	8	28,942.22	30,814.80
Inventarios	9	898,390.51	1,178,975.12
Impuestos y Gastos Anticipados		41,041.83	9,025.83
Total Activo Corriente		1,671,033.33	2,135,513.84
Activos Fijos			
Propiedad Planta y Equipo, neto		154,907.88	148,808.34
Menos: Depreciación Acumulada		(81,514.66)	(58,086.94)
Total Activos Fijos	10	73,393.22	90,721.40
Activos a Largo Plazo			
Adecuaciones Locales	11	83,794.35	130,345.79
Menos: Amortización Acumulada	11	(47,138.29)	(47,108.11)
Activos por Impuestos Diferidos		-	180.74
Clientes a Largo Plazo		88,054.42	54,081.43
Total Activos a Largo Plazo		84,709.48	137,419.85
Total Activo		1,844,136.03	2,363,075.09
PASIVOS			
Pasivos Corrientes			
Provisiones Beneficios Sociales	12	2,576.88	2,870.47
Cuentas y Documentos por Pagar	13	72,388.52	390,505.10
Otras Obligaciones Corrientes	14	91,087.34	101,038.79
Anticipo de Clientes	15	51,752.11	55,781.88
Otras Cuentas por Pagar	16	28,854.14	22,849.59
Total Pasivo Corriente		247,058.99	573,026.83
Pasivo No Corriente			
Provisión Jubilación Patronal	17	19,301.32	17,899.87
Provisión Desabucio	18	5,352.34	4,897.75
Cuentas por Pagar a Terceros	19	100,000.00	150,000.00
Otros Pasivos No Corrientes		27,187.50	15,027.06
Obligaciones Bancarias		-	230,838.20
Total Pasivo No Corriente		151,841.16	418,153.88
TOTAL PASIVOS		398,900.15	991,180.71
PATRIMONIO			
Capital	20	1,100,000.00	1,100,000.00
Reserva Legal		(1,919.32)	61,187.91
Reserva Facultativa		209,000.87	140,147.48
Resultados Acumulados de Adopción de NIIF		(10,214.55)	(10,214.55)
Utilidades de Años Anteriores		-	180,74
Utilidad del Ejercicio		73,530.94	77,513.79
Total Patrimonio		1,445,175.58	1,371,825.38
Total Pasivo y Patrimonio		1,844,136.03	2,363,075.09

Las notas son parte integrante de los estados financieros.



Sr. Fabrice Tarnier
Gerente General

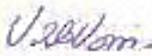


Lorena Muñoz
Contadora General

VEHYSÁ S.A.
 Estados de Resultados Integrales
 (Expresado en Dólares Estadounidenses)

	Notas	Al 31 de Diciembre de	
		2015	2014
Ingresos Ordinarios	21	8.607.121,49	9.565.256,22
Costo de Ventas	22	(5.740.075,85)	(8.509.492,91)
Utilidad bruta en ventas		867.045,64	1.055.763,31
Menos: Gastos de Ventas y Administración		(687.895,90)	(840.309,58)
Utilidad Operacional		179.149,74	215.453,73
Más: Ingresos No Operacionales		26.080,69	27.554,45
Menos: Egresos No Operacionales		(41.551,57)	(69.509,29)
Utilidad antes de participación trabajadores		163.678,86	173.498,89
Menos: 15% Participación de Trabajadores	23	(24.551,83)	(26.024,83)
Impuesto a la Renta	23	(65.598,08)	(117.900,27)
Utilidad del Ejercicio		73.530,94	77.513,79

Las notas son parte integrante de los estados financieros.


 Sr. Fabrizio Tormen
 Gerente General


 Rosa Nuñez
 Contadora General

Anexo 3 Requisitos para traspaso de vehículos, renovación de matrícula y matriculación por primera vez.



TRASPASO SIMPLE DE CARROS O MOTOS

- Pago de la matrícula (realizar este pago en instituciones financieras autorizadas).
- Pago transferencia de dominio del SRI (este pago concede el SRI, el mismo será cancelado en instituciones financieras autorizadas).
- Pago rodaje municipal (solo pagan vehículos con avalúo mayor a mil dólares ,el cual en su mayoría de casos viene incluido en el pago de la matrícula, caso contrario este pago se realizara en el Municipio).
- Pago del impuesto vial o Consejo Provincial (todo vehículo paga este rodaje, su cancelación se realiza en el Banco del Pacífico).
- Pago de especie, solo lo cancelaran vehículos con matrículas vigente, el mismo que se lo realizara a nombre del nuevo propietario su valor es de \$ 22.
- Originales y copia de cédula, papeleta de votación y matrícula.
- Revisión vehicular sacar el turno en <http://www.ambato.gob.ec>, traer la hoja impresa del turno.
- Original del contrato de compra/venta del vehículo con el respectivo reconocimiento de firmas de vendedores y compradores celebrado ante un notario público, el mismo que deberá contener copia de la matrícula, copia del documento de identificación (cédulas), papeleta de votación vigente de los comparecientes a la firma del contrato y la factura de la notaria. Tiene 30 días desde que se notariza el contrato para realizar el traspaso en la Agencia de Matriculación, caso contrario hacerse citar por un agente de tránsito, adjuntar la copia de la citación.
- En el caso de familiar directo autorización simple, copias y originales de cédula, papeleta de votación.
- Terceras personas poder notariado con reconocimiento de firmas, original de cédula y papeleta de votación.
- En el caso de ser persona jurídica copia del nombramiento del representante legal del comprador y/o vendedor, copia del Ruc del comprador y /o vendedor.
- Revisar multas del vehículo y cancelar del vehículo en el Banco del Pacífico, Cámara de Comercio, Oscus, o Farmacias económicas.
- En el caso de empresas: copia del Ruc, nombramiento, cédula y papeleta de votación actualizada del representante legal (notariados en la misma notaria), copia de los estatutos donde indiquen vender el bien de la empresa.

RENOVACIÓN O CAMBIO DE STICKER DE CARROS PARTICULARES O MOTOS

- Pago de la matrícula (realizar este pago en instituciones financieras autorizadas).
- Pago rodaje municipal (solo pagan vehículos con avalúo mayor a mil dólares ,el cual en su mayoría de casos viene incluido en el pago de la matrícula, caso contrario este pago se realizara en el Municipio).
- Pago del impuesto vial o Consejo Provincial (todo vehículo paga este rodaje, su cancelación se realiza en el Banco del Pacífico).
- Originales y copia de cédula, papeleta de votación y matrícula.
- Revisión vehicular sacar el turno en <http://www.ambato.gob.ec>, traer la hoja impresa del turno.
- En el caso de familiar directo autorización simple, copias y originales de cédula, papeleta de votación.
- Terceras personas poder notariado con reconocimiento de firmas, original de cédula y papeleta de votación.
- Revisar multas del vehículo y cancelar del vehículo en el Banco del Pacífico, Cámara de Comercio, Oscus, o Farmacias económicas.
- En el caso de institución: copia del ruc, cédula de identidad y papeleta de votación del representante legal.
- En el caso de fideicomiso (copia del ruc, cédula de identidad, nombramiento del representante legal y contrato de adhesión).
- Dirección de correo electrónico.



VEHÍCULO NUEVO PARTICULAR

Pago de la matrícula (realizar este pago en instituciones financieras autorizadas).

Pago rodaje municipal (solo pagan vehículos con avalúo mayor a mil dólares ,el cual en su mayoría de casos viene incluido en el pago de la matrícula, caso contrario este pago se realizara en el Municipio).

Pago del impuesto vial o Consejo Provincial (todo vehículo paga este rodaje, su cancelación se realiza en el Banco del Pacífico).

Originales y copia de cédula, papeleta de votación.

Formulario para vehículos nuevos (gestores autorizados)

Revisión vehicular sacar el turno en <http://www.ambato.gob.ec>, traer la hoja impresa del turno. En el caso de facturas de años anteriores

Factura original de la casa comercial del vehículo o documentos de importación sellados por la casa comercial, de la importadora o de la Cae.

Dirección de correo electrónico.



CERTIFICADO DE MATRÍCULA

Originales de cédula y papeleta de votación vigente

Matrícula (en el caso de poseer no aplica para pérdida de matrícula).

En el caso de no tener la matrícula traer una copia de la denuncia (www.funcionjudicial.gob.ec) sellada por la P. judicial en caso de pérdida.

Pago de \$7 de la certificación.

Dirigirse a certificaciones.

En el caso de familiar directo cédula y autorización simple, en el caso de terceras personas un poder notariado con reconocimiento de firmas, cédulas de identidad originales.

Si es solicitado por persona jurídica adicional a los requisitos nombrados, se deberá validar el ruc y se solicitará el nombramiento del representante legal, así como carta de autorización y documentos de identificación del funcionario de la empresa encargado de realizar el trámite.

Copia de la credencial de abogado, en caso de que se trate de un trámite judicial.

Anexo 4 Resoluciones del Comité de Comercio Exterior COMEX, a la importación de vehículos y sus partes de ensamblaje.



RESOLUCION No. 51

COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con el número 5 del artículo 261 de la Constitución de la República del Ecuador las políticas económicas, tributaria, aduanera, arancelaria, de comercio exterior, entre otras, son competencias exclusivas del gobierno central;

Que el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, COPCI, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 de 29 de diciembre de 2010, crea al Comité de Comercio Exterior (COMEX), como el órgano encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial;

Que de acuerdo al artículo 72, literal c), del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, es facultad del Comité de Comercio Exterior, COMEX, "expedir las normas sobre registros, autorizaciones, documentos de control previo, licencias y procedimientos de importación y exportación, distintos a los aduaneros, general y sectorial, con inclusión de los requisitos que se deben cumplir, distintos a los trámites aduaneros";

Que la Disposición Transitoria Vigésima Tercera del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, establece que "todas las resoluciones que haya adoptado el COMEXI mantendrán su vigencia y surtirán los efectos legales respectivos hasta que sean expresa o tácitamente derogadas";

Que el Consejo de Comercio e Inversiones, COMEXI, expidió la Resolución 184 publicada en el Registro Oficial N° 57 de 8 de abril de 2003, mediante la cual se estableció procedimientos para la importación de vehículos terrestres, sus partes, piezas y accesorios, clasificados en el Capítulo 87 y en la subpartida 9808.00.00.94 del Arancel Nacional de Importaciones, con excepción de las partidas 8712.00.00; 87.13 y 87.16;

Que mediante Resoluciones Nros. 203, 231, 440, 454, 476, 495 y 539 del COMEXI, publicados en los Registros Oficiales Nros. 157, 272, 425, 480, 550, 645 y 122 de 28 de agosto de 2003, 12 de febrero de 2004, 15 de septiembre de 2008, 3 de diciembre de 2008, 17 de marzo de 2009, 30 de julio de 2009 y 03 de febrero de 2010, respectivamente, se ha reformado la Resolución 184 del COMEXI;

Que el Comité de Comercio Exterior, COMEX, en sesión de 27 de marzo de 2012 conoció el Informe Técnico MCPEC-COMEX-019-2011, respecto de la reforma de la Resolución 539 y resolvió codificar la Resolución 184 del COMEXI, incluyendo todas sus reformas;

Que mediante Memorando Nro. MCPEC-DESP-2012-0073-M de 27 de marzo de 2012, se delegó al Dr. Rubén Morán Castro, Secretario Técnico del Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad, para presidir la Sesión de Pleno del Comité de Comercio Exterior, COMEX, de 27 de marzo de 2012;

En ejercicio de las facultades que le confiere la ley,

RESUELVE:

Artículo 1.- Las importaciones de vehículos automóviles y demás vehículos terrestres, sus partes, piezas y accesorios, clasificables en el Capítulo 87 y en la subpartida 9808.00.00.94 del Arancel Nacional de Importaciones, con excepción de las partidas 8712.00.00, 87.13 y 87.16; se registrarán, además, por las siguientes disposiciones:

- a) Se permite la importación de vehículos automóviles, y demás vehículos terrestres, siempre y cuando sean nuevos y su año modelo corresponda al año en que se realice la importación o al año siguiente de la importación. El año modelo se verificará por el Número de Identificación del Vehículo (VIN).

RESOLUCION No. 51

COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

CONSIDERANDO:

Que de conformidad con el número 5 del artículo 261 de la Constitución de la República del Ecuador las políticas económicas, tributaria, aduanera, arancelaria, de comercio exterior, entre otras, son competencias exclusivas del gobierno central;

Que el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, COPCI, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 de 29 de diciembre de 2010, crea al Comité de Comercio Exterior (COMEX), como el órgano encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial;

Que de acuerdo al artículo 72, literal c), del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, es facultad del Comité de Comercio Exterior, COMEX, "expedir las normas sobre registros, autorizaciones, documentos de control previo, licencias y procedimientos de importación y exportación, distintos a los aduaneros, general y sectorial, con inclusión de los requisitos que se deben cumplir, distintos a los trámites aduaneros";

Que la Disposición Transitoria Vigésima Tercera del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, establece que "todas las resoluciones que haya adoptado el COMEXI mantendrán su vigencia y surtirán los efectos legales respectivos hasta que sean expresa o tácitamente derogadas.";

Que el Consejo de Comercio e Inversiones, COMEXI, expidió la Resolución 184 publicada en el Registro Oficial N° 57 de 8 de abril de 2003, mediante la cual se estableció procedimientos para la importación de vehículos terrestres, sus partes, piezas y accesorios, clasificados en el Capítulo 87 y en la subpartida 9808.00.00.94 del Arancel Nacional de Importaciones, con excepción de las partidas 8712.00.00; 87.13 y 87.16;

Que la mediante Resoluciones Nros. 203, 231, 440, 454, 476, 495 y 539 del COMEXI, publicados en los Registros Oficiales Nros. 157, 272, 425, 480, 550, 645 y 122 de 28 de agosto de 2003, 12 de febrero de 2004, 15 de septiembre de 2008, 3 de diciembre de 2008, 17 de marzo de 2009, 30 de julio de 2009 y 03 de febrero de 2010, respectivamente, se ha reformado la Resolución 184 del COMEXI;

Que el Comité de Comercio Exterior, COMEX, en sesión de 27 de marzo de 2012 conoció el Informe Técnico MCPEC-COMEX-019-2011, respecto de la reforma de la Resolución 539 y resolvió codificar la Resolución 184 del COMEXI, incluyendo todas sus reformas;

Que mediante Memorando Nro. MCPEC-DESP-2012-0073-M de 27 de marzo de 2012, se delegó al Dr. Rubén Morán Castro, Secretario Técnico del Ministerio de Coordinación de la Producción, Empleo y Competitividad, para presidir la Sesión de Pleno del Comité de Comercio Exterior, COMEX, de 27 de marzo de 2012;

En ejercicio de las facultades que le confiere la ley,

RESUELVE:

Artículo 1.- Las importaciones de vehículos automóviles y demás vehículos terrestres, sus partes, piezas y accesorios, clasificables en el Capítulo 87 y en la subpartida 9808.00.00.94 del Arancel Nacional de Importaciones, con excepción de las partidas 8712.00.00, 87.13 y 87.16; se registrarán, además, por las siguientes disposiciones:

- a) Se permite la importación de vehículos automóviles, y demás vehículos terrestres, siempre y cuando sean nuevos y su año modelo corresponda al año en que se realice la importación o al año siguiente de la importación. El año modelo se verificará por el Número de Identificación del Vehículo (VIN).

Para la determinación del año en que se realice la importación de los vehículos señalados, se considerará la fecha de embarque.

No se consideran como nuevos aquellos vehículos cuyos documentos señalen otra condición.

- b) Se permite la importación de partes, piezas y accesorios de los vehículos automóviles, y demás vehículos terrestres, siempre y cuando sean nuevos.
- c) Para efectos de proteger el medioambiente, las importaciones amparadas en esta Resolución, deberán cumplir con todas las normas aplicables para su protección vigentes en el Ecuador.
- d) Los vehículos automóviles y demás vehículos terrestres que ingresen al país con el propósito de cumplir contratos de obras públicas bajo el Régimen de Importación Temporal con Reexportación en el mismo Estado y que soliciten cambio de Régimen a Importación a Consumo, serán considerados como nuevos, siempre que, al momento de haber ingresado a este régimen especial, hayan cumplido con lo estipulado en el literal a) del artículo 1 de la presente Resolución.

Artículo 2.- Se permite la importación de motores clasificables en las partidas arancelarias 84.07 y 84.08, siempre y cuando sean nuevos, con las siguientes excepciones:

- a) Se permite la importación de motores de aviación y para la propulsión de barcos, remanufacturados (overholeados) clasificados en las subpartidas arancelarias 8407.10.00, 8407.29.00 y 8408.10.00;
- b) Se permite la importación de los demás motores remanufacturados, clasificados en las subpartidas arancelarias 8408.90.10 y 8408.90.20;
- c) Se permite la importación de partes remanufacturadas, clasificables en la partida arancelaria 84.09 siempre y cuando sean para motores de las subpartidas descritas en los literales a) y b) anteriores. Para la importación de las partes clasificables en esta partida, se requerirá la licencia de importación del Ministerio de Industrias y Productividad.

Artículo 3.- Se permite la libre importación de equipo caminero, equipos agrícolas, sus componentes y accesorios, usados, siempre que su año modelo de fabricación corresponda a los últimos quince (15) años anteriores al año de la importación.

Se Incluye la subpartida arancelaria 8704.10.00.90 entre las partidas y subpartidas de libre importación de equipo caminero inmersas en este artículo.

Artículo 4.- Se permite la importación de vehículos especiales, usados y donados a favor de instituciones públicas o privadas sin fines de lucro, cuya función esté relacionada con las actividades que realizan las entidades beneficiarias.

Los vehículos mencionados en el inciso anterior no podrán ser objeto de traspaso de dominio, dentro de los cinco años subsiguientes al de su nacionalización; debiendo la Autoridad Nacional de Tránsito, registrar la correspondiente prohibición de enajenar.

Artículo 5.- Para los casos de donaciones, las instituciones públicas o privadas sin fines de lucro, que vayan a beneficiarse de donaciones de vehículos automotores de uso especial, presentarán ante el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, junto con la solicitud de exoneración de los tributos al comercio exterior, los siguientes documentos:

- Copia certificada del Convenio de Donación, debidamente legalizado por el Cónsul del Ecuador en el país de origen, en el que conste la especificación de que el vehículo donado es compatible con las actividades que realiza la institución beneficiaria; y,

- Copia certificada de los estatutos de la entidad beneficiada, aprobados por el Ministerio del ramo respectivo.

Adicionalmente, durante el trámite de nacionalización respectivo, la autoridad aduanera deberá verificar que se cumpla la revisión técnica vehicular por parte de la Autoridad Nacional de Tránsito, tal como lo establece el Art. 213 de La Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial.

Artículo 6.- Se permitirá la importación de otros vehículos automotores terrestres usados, pese a estar clasificados en el Capítulo 87 del Arancel Nacional de Importaciones, siempre que se demuestre que sus características, condiciones de fabricación y destino o uso natural, impidan la normal circulación de estos vehículos en las vías públicas y dentro de la red de carreteras del país, clasificadas en las siguientes subpartidas arancelarias:

8705.90.11.00 (Coches barredoras); 8705.10.00.00 (Camiones Grúas); 8433.51.00.00 (Cosechadoras-Trilladoras); 8701.90.00.00 (vehículos para recolección de cosechas [entiéndase por Tractor agrícola con acople para cosechadora]); 8701.10.00.00 (Motocultores); y, 8716.20.00.00 (Remolques y semirremolques, autocargadores o autodescargadores, para uso agrícola), siempre que su año de fabricación corresponda a los últimos 15 años anteriores a la fecha de nacionalización.

Se permitirá también la importación de otros vehículos automotores terrestres usados, que cumplan la especificación del primer párrafo de este artículo, clasificados en las subpartidas arancelarias 8703.21.00.90 (cuadrones); y 8703.10.00.00 (carros de golf y go karts) siempre que su año de fabricación corresponda a los últimos 15 años anteriores a la fecha de nacionalización y se trate de menaje de casa.

Adicionalmente, durante el trámite de nacionalización respectivo, la autoridad aduanera deberá verificar que se cumpla la revisión técnica vehicular por parte de la Agencia Nacional de Tránsito o Comisión de Tránsito del Ecuador, tal como lo establece Ley Orgánica de Transporte Terrestre Tránsito y Seguridad Vial, con excepción de los menajes de casa.

Artículo 7.- Se permitirá la nacionalización de vehículos usados a los funcionarios que se amparen en la Ley sobre Inmidades, Privilegios y Franquicias Diplomáticas, siempre que acrediten haber matriculado dichos vehículos en el país sede desde donde retorna el funcionario, con excepción de los casos de vehículos nuevos, contemplados en la misma norma; condición que deberá ser debidamente certificada, citando los causales aplicables, por parte del MRECI en la autorización que se emita.

Estos vehículos sólo podrán ser objeto de transferencia de dominio en los términos establecidos en la Ley de de Inmidades, Privilegios y Franquicias Diplomáticas y en la legislación aduanera.

Disposición Derogatoria.- Quedan derogadas las Resoluciones del Consejo de Comercio Exterior e Inversiones Nros. 184, 203, 231, 440, 454, 476 y 539 publicadas en el Registros Oficiales Nros. 57, 157, 272, 425, 480, 550 y 122, de 8 de abril de 2003, 28 de agosto de 2003, 12 de febrero de 2004, 15 de septiembre de 2008, 3 de diciembre de 2008, 17 de marzo de 2009 y de 3 de febrero de 2010, respectivamente. Al igual que cualquier norma de igual o menor jerarquía que se contraponga a esta Resolución.

Esta resolución fue adoptada en sesión llevada a cabo el 27 de marzo de 2012 y entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.



Dr. Rubén Morán Castro
PRESIDENTE (E)



Ing. Jaime Albuja
SECRETARIO AD-HOC

RESOLUCION No. 65

COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

CONSIDERANDO:

Que la Constitución de la República del Ecuador en sus artículos 395, numeral 1, 396 y 397, numeral 3, señalan respectivamente lo siguiente: "El Estado garantizará un modelo sustentable de desarrollo ambiental equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural de los ecosistemas, y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras"; "El Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño." Adicionalmente, manifiesta: "en caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica de daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas"; y que el Estado se compromete a: "Regular la producción, importación, distribución, uso y disposición final de materiales tóxicos y peligrosos para las personas o el ambiente";

Que el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la OMC, en su artículo XX "Excepciones Generales" establece que: "A reserva de que no se apliquen las medidas enumeradas a continuación en forma que constituya un medio de discriminación arbitrario e injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones, o una restricción encubierta al comercio internacional, ninguna disposición del presente Acuerdo será interpretada en el sentido de impedir que toda parte contratante adopte o aplique las medidas: (...)b) necesarias para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales";

Que la Decisión 563 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, publicada en la Gaceta Oficial No. 940 de 25 de junio del 2003, que contiene la Codificación del Acuerdo de Cartagena, en el Capítulo VI "Programa de Liberación", en el artículo 73, segundo inciso, estipula que: "Se entenderá por "restricciones de todo orden" cualquier medida de carácter administrativo, financiero o cambiario mediante la cual un País miembro impida o dificulte las importaciones, por decisión unilateral. **No quedarán comprendidos en este concepto la adopción y el cumplimiento de medidas destinadas a la protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales**";

Que el Tratado de Montevideo de 1980, en su Artículo 50, establece que: "ninguna disposición del presente Tratado será interpretada como impedimento para la adopción y el incumplimiento de medidas destinadas a la: (...) d) **protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales**";

Que el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 de 29 de diciembre de 2010, creó el Comité de Comercio Exterior (COMEX) como el órgano encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial;

Que de acuerdo al artículo 72, literales e, l y p del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, es facultad del Comité de Comercio Exterior (COMEX): "Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano"; "Aprobar contingentes de importación o medidas restrictivas a las operaciones de comercio exterior (...); y, "Aprobar la normativa que, en materia de política comercial, se requiera para fomentar el comercio de productos con estándares de responsabilidad ambiental";

Que de la información proporcionada por el Ministerio del Ambiente, se determina que en el Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero del Ecuador, en el sector energía, se incrementaron las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en un 110% en los últimos años. Las emisiones en este sector se deben fundamentalmente a actividades relacionadas con el sector vehicular. Con este antecedente, se emitió el Decreto Ejecutivo N° 1815, que declaró Política de Estado a la mitigación y adaptación al cambio climático;

Que de la misma información se concluye que los estándares de eficiencia de combustible mínimos, permiten la toma de decisiones para el mejoramiento progresivo del parque automotor, con la consecuente reducción de emisiones de GEI, el mejoramiento de la calidad del aire y la vida de los ecuatorianos. Como conclusión de este análisis, el Ministerio del Ambiente recomienda la adopción de una restricción que limite el acelerado crecimiento del parque automotor en Ecuador, lo que permitirá una reducción de emisiones de GEI, con un impacto positivo al ambiente y a la salud de los ecuatorianos;

Que de acuerdo a datos proporcionados por la Agencia Nacional de Tránsito, según la matriculación de vehículos de los últimos 3 años, la concentración de automotores en las provincias más pobladas en el país, como Pichincha y Guayas, alcanzan al 42% y 21% respectivamente, pese a que en el Distrito Metropolitano de Quito, durante el mismo periodo de análisis, se han venido aplicando medidas restrictivas a la circulación de vehículos bajo el sistema denominado pico y placa. Es decir, que pese a que existen medidas de control interno a la circulación vehicular, ni la matriculación de vehículos, ni la importación de los mismos han reportado reducciones sustanciales en los últimos años. Por el contrario, se ha detectado un crecimiento sostenido y acelerado, que se verifica también con la información proporcionada por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador;

Que mediante Resolución No. 17 del Comité de Comercio Exterior, publicada en el Registro Oficial No. 521 de 26 de agosto de 2011, se reformó la Resolución No. 450 del COMEXI, incorporando 53 subpartidas dentro de la "Nómina de productos sujetos a controles previos a la importación" y se implementó un sistema de licencias de importación para 51 subpartidas detalladas en el Anexo I de dicha resolución, el cual está a cargo del Ministerio de Industrias y Productividad, MIPRO. Adicionalmente se reformó la Resolución 17, mediante Resolución 24 del COMEX, publicada en el Registro Oficial N° 536 de 16 de septiembre de 2011;

Que mediante Resolución N° 18 del Comité de Comercio Exterior publicada en el Registro Oficial No. 525 de 1 de septiembre de 2011, modificada mediante Resolución N° 30 publicada en el Registro Oficial N° 567 de 31 de octubre de 2011, se modificó el Arancel Nacional aplicando un arancel escalonado a la importación de CKDs de vehículos, basado en la incorporación de contenido nacional;

Que el Comité de Comercio Exterior, COMEX, en sesión llevada a cabo el 11 de junio de 2012, conoció y aprobó el Informe Técnico de la Secretaría Técnica del Comité de Comercio Exterior, COMEX, basado en información del Ministerio del Ambiente del Ecuador y en la Agencia Nacional de Tránsito, que sugiere se adopten una serie de medidas restrictivas referidas a la importación de CKDs de vehículos;

En ejercicio de las facultades que le confiere la ley,

RESUELVE:

Artículo 1.- Se establece un restricción cuantitativa de importación para CKDs de vehículos, clasificados en las subpartidas: 8703239080, 8704311080, 8704211080, 8703229080, 8703231080, 8703210080, 8703900080, 8703331080, 8703329080, 8703900092, 8703339080, 8703221080, 8703249080, 8703241080, 8704900092, 8703311080, 8706009180, 8703319080, 8703321080, en los términos establecidos en el Anexo I de la presente Resolución. La restricción cuantitativa está fijada por unidades de CKD de vehículos y por valor. De esta manera, los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías.

Por tratarse de una restricción amparada en las normas excepcionales del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la OMC, (GATT), de la Comunidad Andina y del Tratado de Montevideo de 1980, invocadas en los considerandos de esta resolución, todas las importaciones de las mercancías señaladas en el párrafo anterior, provenientes de cualquier país, deberán cumplir con la restricción cuantitativa impuesta; incluidas las provenientes de aquellos países con los que Ecuador mantiene acuerdos comerciales.

La medida impuesta tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador deberá renovar automáticamente las cuotas establecidas en el anexo de la presente resolución el 1 de enero de cada año, durante su período de vigencia.

Artículo 2.- Los cupos utilizados por unidades de CKD que se importen para luego ser exportados, deberán ser reasignados al cupo de importación de cada ensambladora.

El MIPRO y SENA E deberán monitorear esta medida de manera conjunta, de tal forma que el MIPRO establezca mensualmente los cupos a reasignarse por las exportaciones de cada ensambladora.

Artículo 3.- Disponer al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador incorporar la restricción cuantitativa a su sistema informático y verificar su cumplimiento inmediato. Las importaciones de mercancías que rebasen las cuotas asignadas deberán ser reembarcadas en la parte que excedan la cuota.

Artículo 4.- El Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, a través de un proceso simplificado, podrá autorizar el traspaso de cuotas asignadas a un mismo importador, dentro de las subpartidas con cupo disponible.

Artículo 5.- Los cuotas establecidas en la presente Resolución no son transferibles a favor de terceros.

Artículo 6.- Las empresas que requieran desarrollar en el país la distribución de nuevas marcas comerciales, que requieran la importación de CKD de vehículos, podrán presentar sus planes de inversión al Comité Ejecutivo del COMEX para su análisis y resolución. Dentro de este análisis, se considerará la capacidad económica del peticionario, el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y su no vinculación con empresas que actualmente se dedican al ensamblaje de vehículos.

Artículo 7.- Las medidas adoptadas por la presente Resolución se aplicarán a todas las mercancías que se embarquen con destino al Ecuador, a partir del día siguiente de la publicación de esta Resolución en el Registro Oficial. No obstante, por tratarse de una cuota de importación anual, el SENA E deberá descontar inmediatamente de la cuota asignada, las cantidades y montos importados desde el 1 de enero de 2012, hasta la fecha de publicación de esta resolución.

Para el descuento señalado, el SENA E podrá tomar la totalidad de los cupos asignados a las distintas subpartidas de cada importador.

Artículo 8.- Se reforma la Resolución N° 17, publicada en el Registro Oficial No. 521 de 26 de agosto de 2011, eliminando de sus anexos las siguientes subpartidas: 8703239080, 8704311080, 8704211080, 8703229080 y 8703231080.

Artículo 9.- Para efectos de ejecutar la política arancelaria de CKD de vehículos, la regla general que se aplicará será la siguiente:

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

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

Artículo 10.- En el plazo de 15 días, contados a partir de la publicación de esta resolución en el Registro Oficial, el COMEX aprobará la metodología de cálculo del porcentaje de producto ecuatoriano incorporado, que será elaborada por el Ministerio de Industrias y Productividad. Esta metodología deberá ser concordante con la política nacional de ensamblaje.

La metodología deberá contener un mecanismo de monitoreo que implique el aumento de la tarifa arancelaria, siempre que el ensamblador no incremente el porcentaje de producto ecuatoriano incorporado en un período determinado.

Artículo 11.- Se dispone al Ministerio de Relaciones Exteriores, Comercio e Integración renegociar el Convenio de Complementación en el Sector Automotor, suscrito en el marco de la Comunidad Andina, bajo las directrices técnicas que deberá aprobar el COMEX para el efecto.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

Se derogan las Resoluciones Nros. 18 y 30 del COMEX, publicadas en los Registros Oficiales Nros. 525 y 567 de 1 de septiembre de 2011 y de 31 de octubre de 2011, respectivamente.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Hasta que el COMEX apruebe la metodología de cálculo del porcentaje de producto ecuatoriano incorporado, todas las importaciones de CKD descritas en esta Resolución deberán pagar el arancel mínimo aplicado, que se detalla en cada tabla del Anexo I.

SEGUNDA.- Las mercancías que se hayan embarcado con destino a Ecuador antes de la vigencia de esta Resolución, al amparo de licencias de importación otorgadas por el MIPRO, podrán ser nacionalizadas siempre que se encuentren dentro del límite de la licencia otorgada.

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, los saldos no utilizados de las licencias otorgadas o las licencias que no se hubieren utilizado con embarques previos a esta medida, quedarán sin efecto a partir de la vigencia de la presente resolución y los importadores deberán respetar estrictamente las cuotas otorgadas.

TERCERA.- Lo establecido en la presente Resolución se aplicará sin perjuicio de la vigencia de la Resolución N° 59 del COMEX.

Esta Resolución fue adoptada en sesión llevada a cabo el 11 de junio de 2012 y entrará en vigencia a partir de su publicación en el Registro Oficial.


Econ. Santiago León Abad
PRESIDENTE


Dr. Rubén Morán Castro
SECRETARIO

ANEXO I

RUC	Consignatario	Partida Arancelaria	Cuota anual en dólares (FOB)	Cupo anual en unidades
0190341992001	SURAMERICANA DE MOTORES MOTSUR CIA. LTDA.	8703210080	402.561,00	361
1790023931001	AYMESA S.A.	8703229080	14.194.766,34	2.700
1790023931001	AYMESA S.A.	8703239080	30.964.045,96	3.852
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8703229080	48.609.035,89	10.914
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8703231080	32.310.536,10	3.229
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8703239080	164.212.515,92	21.001
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704211080	61.885.438,88	9.062
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704311080	25.988.041,55	5.846
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8704211080	18.130.497,11	3.240
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8704311080	51.131.312,36	15.392
1792014166001	UNNOMOTORS CIA. LTDA.	8703210080	338.323,50	510

ANEXO II

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

SUBPARTIDAS 8704311080, 8704211080, 8703229080, 8703210080, 8703900080, 8703331080, 8703329080, 8703900092, 8703339080, 8703221080, 8704900092, 8703311080, 8706009180, 8703319080, 8703321080.		
% de Producto Ecuatoriano Incorporado	Arancel a pagar Ad valorem	Observaciones
<5	40%	
5	20%	
6	19%	
7	18%	
8	17%	
9	16%	
10	15%	
11	14%	
12	13%	
13	12%	
14	11%	
15	10%	
16	9%	
17	8%	
18	7%	
19	6%	
20	5%	Arancel mínimo a pagar

RESOLUCION No. 66

COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

CONSIDERANDO:

Que la Constitución de la República del Ecuador en sus artículos 395, numeral 1, 396 y 397, numeral 3, señalan respectivamente lo siguiente: "El Estado garantizará un modelo sustentable de desarrollo ambiental equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural de los ecosistemas, y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras"; "El Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño." Adicionalmente, manifiesta: "en caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica de daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas"; y que el Estado se compromete a: "Regular la producción, importación, distribución, uso y disposición final de materiales tóxicos y peligrosos para las personas o el ambiente";

Que el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la OMC, en su artículo XX "Excepciones Generales" establece que: "A reserva de que no se apliquen las medidas enumeradas a continuación en forma que constituya un medio de discriminación arbitrario e injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones, o una restricción encubierta al comercio internacional, ninguna disposición del presente Acuerdo será interpretada en el sentido de impedir que toda parte contratante adopte o aplique las medidas: (...)b) **necesarias para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales**";

Que la Decisión 563 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, publicada en la Gaceta Oficial No. 940 de 25 de junio del 2003, que contiene la Codificación del Acuerdo de Cartagena, en el Capítulo VI "Programa de Liberación", en el artículo 73, segundo inciso, estipula que: "Se entenderá por "restricciones de todo orden" cualquier medida de carácter administrativo, financiero o cambiario mediante la cual un País miembro impida o dificulte las importaciones, por decisión unilateral. **No quedarán comprendidos en este concepto la adopción y el cumplimiento de medidas destinadas a la protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales**";

Que el Tratado de Montevideo de 1980, en su Artículo 50, establece que: "ninguna disposición del presente Tratado será interpretada como impedimento para la adopción y el incumplimiento de medidas destinadas a la: (...) d) **protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales**";

Que el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 de 29 de diciembre de 2010, creó el Comité de Comercio Exterior (COMEX) como el órgano encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial;

Que de acuerdo al artículo 72, literales e, l y p del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, es facultad del Comité de Comercio Exterior (COMEX): "Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano"; "Aprobar contingentes de importación o medidas restrictivas a las operaciones de comercio exterior (...); y, "Aprobar la normativa que, en materia de política comercial, se requiera para fomentar el comercio de productos con estándares de responsabilidad ambiental";

Que de la información proporcionada por el Ministerio del Ambiente, se determina que en el Inventario Nacional de Gases de Efecto Invernadero del Ecuador, en el sector energía, se incrementaron las emisiones de gases de efecto invernadero (GEI) en un 110% en los últimos años. Las emisiones en este sector se deben fundamentalmente a actividades relacionadas con el sector vehicular. Con este antecedente, se emitió el Decreto Ejecutivo N° 1815, que declaró Política de Estado a la mitigación y adaptación al cambio climático;

Que de la misma información se concluye que los estándares de eficiencia de combustible mínimos, permiten la toma de decisiones para el mejoramiento progresivo del parque automotor, con la consecuente reducción

de emisiones de GEI, el mejoramiento de la calidad del aire y la vida de los ecuatorianos. Como conclusión de este análisis, el Ministerio del Ambiente recomienda la adopción de una restricción que limite el acelerado crecimiento del parque automotor en Ecuador, lo que permitirá una reducción de emisiones de GEI, con un impacto positivo al ambiente y a la salud de los ecuatorianos;

Que de acuerdo a datos proporcionados por la Agencia Nacional de Tránsito, según la matriculación de vehículos de los últimos 3 años, la concentración de automotores en las provincias más pobladas en el país, como Pichincha y Guayas, alcanzan al 42% y 21% respectivamente, pese a que en el distrito metropolitano de Quito, durante el mismo periodo de análisis, se han venido aplicando medidas restrictivas a la circulación de vehículos bajo el sistema denominado pico y placa. Es decir, que pese a que existen medidas de control interno a la circulación vehicular, ni la matriculación de vehículos, ni la importación de los mismos han reportado reducciones sustanciales en los últimos años. Por el contrario, se ha detectado un crecimiento sostenido y acelerado, que se verifica también con la información proporcionada por el Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, que demuestra que solo en el transcurso de los meses de enero a junio de 2012 se han importado cerca de 535 millones de dólares en las subpartidas de vehículos sujetos a restricción, lo que equivale aproximadamente al 80% de todo lo que se importó en estas subpartidas en el año anterior;

Que mediante Resolución No. 17 del Comité de Comercio Exterior, publicada en el Registro Oficial No. 521 de 26 de agosto de 2011, se reformó la Resolución No. 450 del COMEXI, incorporando 53 subpartidas dentro de la "Nómina de productos sujetos a controles previos a la importación" y se implementó un sistema de licencias de importación para 51 subpartidas detalladas en el Anexo I de dicha resolución, el cual está a cargo del Ministerio de Industrias y Productividad MIPRO. Adicionalmente se reformó la Resolución 17, mediante Resolución 24 del COMEX, publicada en el Registro Oficial N° 536 de 16 de septiembre de 2011;

Que el Comité de Comercio Exterior, COMEX, en sesión llevada a cabo el 11 de junio de 2012, conoció y aprobó el Informe Técnico de la Secretaría Técnica del Comité de Comercio Exterior, COMEX, basado en información del Ministerio del Ambiente del Ecuador y en la Agencia Nacional de Tránsito, que sugiere se adopten una serie de medidas restrictivas a la importación de vehículos automotores;

En ejercicio de las facultades que le confiere la ley,

RESUELVE:

Artículo 1.- Se establece una restricción cuantitativa anual de importación para vehículos clasificados en las subpartidas: 8703900091, 8704311090, 8704211090, 8703210090, 8703329090, 8703221090, 8703321090, 8703331090, 8703231090, 8703339090, 8703319090, 8703900099, 8703229090, 8703249090, 8703241090 y 8703239090, en los términos establecidos en el Anexo I de la presente Resolución. La restricción cuantitativa está fijada por unidades de vehículos y por valor. De esta manera, los importadores deberán respetar los dos parámetros en forma conjunta para poder nacionalizar sus mercancías.

Por tratarse de una restricción amparada en las normas excepcionales del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la OMC, (GATT), de la Comunidad Andina y del Tratado de Montevideo de 1980, invocadas en los considerandos de esta resolución, todas las importaciones de celulares provenientes de cualquier país deberán cumplir con la restricción cuantitativa impuesta, incluidas las provenientes de aquellos países con los que Ecuador mantiene acuerdos comerciales.

La medida impuesta tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2014. El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador deberá renovar automáticamente las cuotas establecidas en el anexo de la presente resolución el 1 de enero de cada año, durante su periodo de vigencia.

Artículo 2.- Disponer al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador incorporar la restricción cuantitativa a su sistema informático y verificar su cumplimiento inmediato. Las importaciones de mercancías que rebasen las cuotas asignadas, deberán ser reembarcadas en la parte que excedan la cuota.

Artículo 3.- El Director General del Servicio Nacional de Aduana del Ecuador, a través de un proceso simplificado, podrá autorizar el traspaso de cuotas asignadas a un mismo importador, dentro de las subpartidas con cupo disponible.

Artículo 4.- Los cuotas establecidas en la presente Resolución no son transferibles a favor de terceros.

Artículo 5.- Se establece un grupo interinstitucional conformado por el INEN, MIPRO, MAE y la Secretaría Técnica del COMEX, para el desarrollo de nueva normativa técnica y/o procesos de certificación de calidad técnica y ambiental, para la importación de vehículos, en un plazo de 120 días, contados a partir de la vigencia de esta Resolución.

Artículo 6.- Se exceptúa de esta medida a las importaciones de vehículos para personas discapacitadas, diplomáticos y funcionarios sujetos a la Ley de Inmidades, Privilegios y Franquicias Diplomáticas, las que realice el Estado y sus instituciones, así como los vehículos que forman parte del PLAN RENOVA.

Los vehículos que se importen a un régimen de perfeccionamiento con fines de exportación, no serán descontados de los cupos asignados, a no ser que luego sean nacionalizados.

Artículo 7.- Las empresas que requieran desarrollar en el país la distribución de nuevas marcas comerciales de vehículos, podrán presentar sus planes de inversión al Comité Ejecutivo del COMEX para su análisis y resolución. Dentro de este análisis se considerará la capacidad económica del peticionario, el cumplimiento de sus obligaciones tributarias y su no vinculación con empresas que actualmente se dedican a la comercialización de vehículos.

Artículo 8.- Se reforma las Resoluciones Nros. 17 y 24 del COMEX, eliminando de sus anexos las siguientes subpartidas: 8703900091, 8704311090, 8704211090, 8703210090, 8703329090, 8703221090, 8703321090, 8703331090, 8703231090, 8703339090, 8703319090, 8703900099, 8703229090, 8703249090, 8703241090, 8703239090.

Artículo 9.- Las medidas adoptadas por la presente Resolución se aplicarán a todas las mercancías que se embarquen con destino al Ecuador a partir del día siguiente de la publicación de esta Resolución en el Registro Oficial. No obstante, por tratarse de una cuota de importación anual, el SENA E deberá descontar inmediatamente de la cuota asignada, las cantidades y montos importados desde el 1 de enero de 2012, hasta la fecha de publicación de esta resolución.

Para el descuento señalado, el SENA E podrá tomar la totalidad de los cupos asignados a las distintas subpartidas de cada importador.

DISPOSICIONES TRANSITORIAS

PRIMERA.- Las mercancías que se hayan embarcado con destino a Ecuador antes de la vigencia de esta Resolución, al amparo de licencias de importación otorgadas por el MIPRO, podrán ser nacionalizadas siempre que se encuentren dentro del límite de las licencias otorgadas.

Sin perjuicio de lo señalado en el párrafo anterior, los saldos no utilizados de las licencias otorgadas o las licencias que no se hubieren utilizado con embarques previos a esta medida, quedaran sin efecto a partir de la vigencia de la presente resolución y los importadores deberán respetar estrictamente las cuotas otorgadas.

SEGUNDA.- Lo establecido en la presente Resolución se aplicará sin perjuicio de la vigencia de la Resolución N° 59 del COMEX.

Esta Resolución fue adoptada en sesión llevada a cabo el 11 de junio de 2012.

Econ. Santiago León Abad
PRESIDENTE

Dr. Rubén Morán Castro
SECRETARIO

ANEXO I

RUC	Consignatario	Partida Arancelaria	Cuota Anual en dólares (FOB)	Cuota Anual en Unidades
1791739205001	AEKIA S.A.	8703229090	13,725,741.40	2,412
		8703239090	16,213,516.90	1,674
		8703241090	192,577.70	9
		8703249090	883,137.50	55
		8703319090	8,302.00	1
		8703329090	2,130,240.00	210
		8703331090	86,800.00	4
		8703339090	41,048.00	2
0190007510001	ALMACENES JUAN ELJURI CIA. LTDA.	8704211090	69,048.00	7
		8703210090	266,433.30	71
1790360741001	ALVAREZ BARBA S.A.	8703241090	31,780.00	1
		8703231090	68,625.12	2
		8703239090	640,899.67	24
		8703241090	82,971.00	2
		8703249090	61,935.30	1
1890010705001	AMBACAR CIA. LTDA.	8703900091	9,857,208.36	134
		8703210090	506,834.02	107
		8703221090	524,835.85	85
		8703229090	294,249.76	50
		8703231090	241,011.69	28
		8703239090	1,060,627.34	106
		8703329090	59,009.72	5
		8703339090	84,240.80	7
		8703900091	1,305,594.33	27
		8704211090	1,620,369.73	171
1790294757001	AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑIA ANONIMA AUTOFRANCIA C.A.	8704311090	1,137,223.36	167
		8703229090	342,612.90	35
		8703239090	701,512.70	51
1790014797001	AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. AYASA	8703329090	104,647.90	7
		8703229090	7,684,759.60	979
		8703231090	7,855,094.73	600
		8703239090	57,993,155.76	6,909
		8703241090	257,479.78	9
		8703331090	125,978.00	5
		8704211090	10,650,515.55	766
1792231116001	AUTOSHARECORP S.A	8704311090	7,506,691.86	839
		8703231090	273,388.50	19
		8703241090	381,299.10	14
		8703249090	1,183,700.00	67
		8703900091	4,474,337.00	151
		8704211090	142,075.50	7
0190354407001	CAMC TRUCK CIA. LTDA.	8704311090	8,314,425.70	509
		8703239090	15,750.00	2
		8704211090	150,780.00	17

1790009459001	CASABACA S.A.	8703900091	9,826,507.39	283
0990332169001	CETIVEHICULOS S.A.	8703229090	468,179.60	46
		8703239090	607,581.80	42
		8703329090	56,590.10	5
		8704211090	55,118.00	7
0990919550001	CHRYSLER - JEEP AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR S.A.	8703231090	162,838.90	10
		8703239090	68,094.60	4
		8703241090	140,694.40	7
		8704311090	124,278.00	8
1792028795001	CINASCAR DE ECUADOR S.A.	8703210090	984,754.72	259
		8703221090	260,512.00	45
		8703229090	337,820.00	95
		8703239090	485,128.00	98
		8704311090	807,258.49	186
1791895584001	CORPORACION CARRERA S.A	8703239090	29,540.00	1
		8703241090	95,337.20	4
		8703249090	19,250.00	1
		8703329090	49,700.00	1
		8703900091	5,808,048.40	109
1791938046001	DAIHAUTO S.A.	8703900091	205,365.50	4
0992240776001	DISTRIBUIDORA DE VEHICULOS S.A. DIVESA	8703229090	133,896.00	25
		8704311090	104,195.00	24
0991331433001	EUROVEHICULOS S.A.	8703221090	101,225.60	22
		8703229090	227,546.90	48
		8703231090	1,031,663.50	187
		8703239090	740,626.60	127
		8703319090	14,795.20	3
		8703329090	388,392.20	48
0190347370001	FISUM S.A.	8703239090	7,639,237.20	896
		8704211090	8,387,380.40	536
		8704311090	679,240.80	80
1790598012001	GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	8703210090	13,299,466.43	2,781
		8703229090	5,400,432.40	853
		8703231090	210,901.14	13
		8703239090	17,115,714.07	1,572
		8703241090	3,864,713.68	230
		8703249090	546,182.25	27
		8703900091	11,889,789.68	362
		8704211090	11,169,524.10	674
1792121795001	GERMANMOTORS S.A.	8703229090	32,810.40	2
		8703231090	641,273.50	23
		8703239090	670,900.44	34
		8703241090	86,449.44	2
		8703331090	28,450.80	1
0992284668001	GOTELLI S.A.	8703900091	794,054.80	17
0190003701001	IMPORTADORA TOMBAMBA S.A.	8703241090	17,500.00	1
		8703900091	11,215,442.52	321

1791276647001	INTRANS ECUADOR S.A.	8703231090	739,786.60	38
		8703239090	730,158.80	56
		8703321090	271,625.90	12
		8703331090	23,100.70	1
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	8703229090	5,523,210.63	456
		8703239090	9,021,020.48	596
		8703249090	639,904.93	23
		8704211090	2,320,462.87	165
0990022011001	MAQUINARIAS Y VEHICULOS S.A. MAVESA	8703229090	156,625.00	14
		8703239090	485,811.90	32
		8703329090	11,060.70	1
		8703900091	418,964.00	7
1791827430001	MECANOSOLVERS S.A.	8704211090	191,911.30	20
		8703229090	505,575.00	123
		8703239090	1,925.00	1
		8704311090	373,450.00	116
		8703231090	312,843.25	15
		8703239090	2,786,858.98	172
1791998472001	MOSUMI S.A.	8703241090	173,493.66	7
		8703321090	280,921.44	12
		8703329090	258,017.06	11
		8703331090	557,300.56	21
		8704211090	3,721,480.39	208
		8704311090	232,298.00	12
		8703229090	29,982,016.40	5,297
0190310647001	NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.	8703231090	2,814,577.50	202
		8703239090	46,901,817.20	5,053
		8703241090	1,010,185.40	58
		8703249090	956,883.20	50
		8703319090	192,080.00	28
		8703321090	18,590.60	1
		8703329090	377,048.00	36
		8703331090	30,958.20	1
		8703339090	191,165.80	9
		8704211090	256,137.00	31
		1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	8704211090
0992578963001	PIEDRAMUNDO S.A.	8703900091	406,247.92	6
1790015424001	QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	8703231090	658,157.50	46
		8703241090	749,883.40	29
		8703249090	1,407,980.00	79
		8703900091	24,033,723.00	809
		8704211090	1,841,310.80	89
		8704311090	30,917,187.00	1,944
1790517454001	RECORDMOTOR S.A.	8703231090	275,703.65	13
		8703239090	1,468,495.40	85
		8703241090	433,439.30	15
		8703249090	273,053.20	11

1716118052001	SANCHEZ ROSAS EYMI JE ZAEL	8703900091	483,388.50	8
1792008077001	STARMOTORS S.A.	8703231090	74,519.20	2
		8703239090	334,093.20	13
		8703241090	123,749.35	3
		8703249090	146,588.40	4
		8703900091	4,627,871.50	54
1790010309001	TEOJAMA COMERCIAL SA	8703229090	267,340.48	20
		8703900091	196,989.70	4
0400951778001	TERAN CAICEDO LUIS RAMIRO	8703241090	76,650.00	2
		8703249090	73,850.00	3
		8703900091	176,379.00	4
0992141913001	TOYOCOSTA S.A.	8703900091	9,723,901.81	301
1792073634001	TOYOTA DEL ECUADOR S.A.	8703229090	1,637,243.86	191
		8703231090	10,133,283.46	691
		8703239090	2,528,371.31	239
		8703241090	3,819,650.43	174
		8703900091	168,903.06	6
		8704211090	14,162,675.10	1,152
		8704311090	28,273,986.20	2,802
0401328034001	VIZCAINO TERAN PAUL ANDRES	8703231090	14,805.00	1
		8703900091	973,243.60	21

RESOLUCION No. 101**COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR****CONSIDERANDO:**

Que de conformidad con el numeral 5 del artículo 261 de la Constitución de la República del Ecuador, las políticas: económica, tributaria, aduanera, arancelaria, de comercio exterior, entre otras, son competencias exclusivas del Estado Central;

Que el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 de 29 de diciembre de 2010, creó el Comité de Comercio Exterior (COMEX) como el órgano encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial;

Que de acuerdo al artículo 72, literales e, l y p del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones, es facultad del Comité de Comercio Exterior (COMEX): "Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano"; "Aprobar contingentes de importación o medidas restrictivas a las operaciones de comercio exterior (...)" y, "Aprobar la normativa que, en materia de política comercial, se requiera para fomentar el comercio de productos con estándares de responsabilidad ambiental";

Que en uso de sus facultades, el Comité de Comercio Exterior expidió la Resolución N° 66 publicada en el Suplemento del Registro Oficial N° 725 de 15 de junio de 2012, relacionada con una restricción cuantitativa anual para la importación de vehículos;

Que el Comité de Comercio Exterior (COMEX), en sesión llevada a cabo el 07 de enero de 2013, conoció y aprobó el Informe Técnico N° 87-A referente a las licencias otorgadas y las cuotas asignadas para el 2013, establecidas mediante Resolución COMEX N° 66;

En ejercicio de las facultades que le confiere la ley,

RESUELVE:

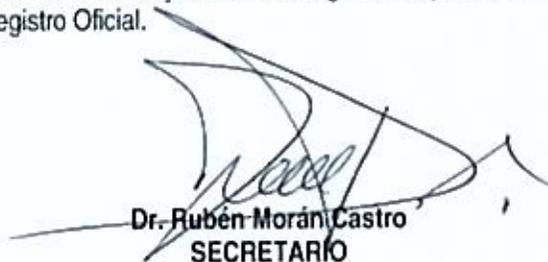
Artículo 1.- Derogar el artículo 7 de la Resolución N° 77 del COMEX. De esta manera, se ratifican las cuotas asignadas en la Resolución N° 66 del COMEX, para ser aplicadas anualmente mientras esté vigente la restricción cuantitativa de importación de vehículos, de conformidad con el Anexo I de la presente Resolución.

Artículo 2.- Disponer al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador renovar automáticamente las cuotas establecidas en el anexo de la presente Resolución, el 1 de enero de cada año, durante el periodo de vigencia de la referida restricción.

Esta Resolución fue adoptada en sesión del 07 de enero de 2013 y entrará en vigencia a partir de la presente fecha, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.



Econ. Santiago León
PRESIDENTE



Dr. Rubén Morán Castro
SECRETARIO

RUC	CONSIGNATARIO	CUOTA ANUAL 2013		OBSERVACIONES
		FOB	UNIDADES	
1790014797001	AUTOMOTORES Y ANEXOS S.A. AYASA	92.785.765	10.193	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
0190310647001	NEGOCIOS AUTOMOTRICES NEOHYUNDAI S.A.	82.731.459	10.766	RESOLUCION 66
1790015424001	QUITO MOTORS S.A. COMERCIAL E INDUSTRIAL	59.608.242	2.995	RESOLUCION 66
1792073634001	TOYOTA DEL ECUADOR S.A.	60.724.113	5.254	RESOLUCION 66
1790598012001	GENERAL MOTORS DEL ECUADOR S.A.	63.496.724	6.511	RESOLUCION 66
1791739205001	AEKIA S.A.	33.350.412	4.373	RESOLUCION 66
1792231116001	AUTOSHARECORP S.A	17.224.031	913	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
1890010705001	AMBACAR CIA. LTDA.	6.833.997	753	RESOLUCION 66
0190347370001	FISUM S.A.	18.126.681	1.626	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
1790009459001	CASABACA S.A.	16.845.924	513	RESOL. 66 - RESOL. 77 - OFICIO MCEPC-DES-2012-1907-O
0190003701001	IMPORTADORA TOMBAMBA S.A.	11.232.943	322	RESOLUCION 66
0992141913001	TOYOCOSTA S.A.	9.723.902	301	RESOLUCION 66
0990919550001	CHRYSLER - JEEP AUTOMOTRIZ DEL ECUADOR S.A.	495.906	29	RESOLUCION 66
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y REPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	17.504.599	1.240	RESOLUCION 66
1790360741001	ALVAREZ BARBA S.A.	10.724.962	163	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
1791998472001	MOSUMI S.A.	8.323.213	458	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
1792121795001	GERMANMOTORS S.A.	1.473.350	63	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
1790517454001	RECORDMOTOR S.A.	2.470.258	125	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
1791827430001	MECANOSOLVERS S.A.	880.950	239	RESOLUCION 66
1791895584001	CORPORACION CARRERA S.A	6.001.876	116	RESOLUCION 66
1790294757001	AUTOMOTORES DE FRANCIA COMPAÑIA ANONIMA AUTOFRANCIA C.A.	1.171.190	95	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
0990022011001	MAQUINARIAS Y VEHICULOS S.A. MAVESA	1.264.373	74	RESOLUCION 66
0401328034001	VIZCAINO TERAN PAUL ANDRES	988.049	22	RESOLUCION 66
0991331433001	EUROVEHICULOS S.A.	2.518.683	438	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
1792008077001	STARMOTORS S.A.	5.527.175	79	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
0992284668001	GOTELLI S.A.	794.055	17	RESOLUCION 66
1790010309001	TEOJAMA COMERCIAL SA	464.330	24	RESOLUCION 66
0992240776001	DISTRIBUIDORA DE VEHICULOS S.A. DIVESA	241.808	50	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
1792028795001	CINASCAR DE ECUADOR S.A.	3.043.995	715	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
1716118052001	SANCHEZ ROSAS EYMI JE ZAEL	483.389	8	RESOLUCION 66
0400951778001	TERAN CAICEDO LUIS RAMIRO	353.479	10	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF
1791276647001	INTRANS ECUADOR S.A.	1.764.672	106	RESOLUCION 66
0190007510001	ALMACENES JUAN ELJURI CIA. LTDA.	359.051	80	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENAE-DPC-2012-0729-OF

0990332169001	CETIVEHICULOS S.A.	1.187.470	100	RESOLUCION 66
1791938046001	DAIHAUTO S.A.	205.365	4	RESOLUCION 66
0190354407001	CAMC TRUCK CIA. LTDA.	198.030	22	RESOLUCION 66 - RESOLUCION 92 - OFICIO SENA-E-DPC-2012-0729-OF
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A.	13.444	1	RESOLUCION 66
0992578963001	PIEDRAMUNDO S.A.	406.248	6	RESOLUCION 66
0990730105001	DICRESA DISTRIBUIDORES Y CREDITO S.A.	419.654	8	RESOLUCION 77 OFICIO MCPEC-DESP-2012-1585-O
1791705424001	AUTEC S.A.	609.290	18	RESOLUCION 77 OFICIO MCPEC-DESP-2012-1680-O
1790557189001	REPRESENTACIONES AUTOCONFIANZA S.A.	1.986.880	47	RESOLUCION 77 OFICIO MCPEC-DESP-2012-1565-O
1791977971001	AUTOBRIT S.A.	392.653	9	RESOLUCION 77 OFICIO MCPEC-DESP-2012-1566-O
0992356642001	ECONOCORP S.A.	966.682	22	RESOLUCION 77 OFICIO MCPEC-DESP-2012-1617-O
0992594136001	INDIAN MOTORS S.A. (INDIAMOT)	2.004.239	34	RESOLUCION 77 OFICIO MCPEC-DESP-2012-1567-O
1891722326001	AUTOS CHINAACCPASS CIA. LTDA.	718.452	142	RESOLUCION 77 OFICIO MCPEC-DESP-2012-1628-O
0992576030001	CELIMPOR S.A.	384.750	12	RESOLUCION 77 OFICIO MCPEC-DESP-2012-1616-O
1790173984001	ITAL-LLANTA CIA. LTDA.	740.953	17	RESOLUCION 77 OFICIO MCPEC-DESP-2012-1649-O
1792030064001	KAWA MOTORS S.A.	54.074	9	RESOLUCION 77 OFICIO MCPEC-DESP-2012-1568-O
0790083369001	IMPORTADORA NORIMPORT	2.484.610	56	RESOLUCION 77 OFICIO MCPEC-DESP-2012-1650-O
1790171892001	AUTODELTA CIA. LTDA	188.012	25	RESOLUCION 77 OFICIO MCPEC-DESP-2012-1648-O



REPÚBLICA DEL ECUADOR
COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

RESOLUCIÓN No. 049-2014

EL PLENO DEL COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

CONSIDERANDO:

Que, la Constitución de la República del Ecuador en su Artículo 395 numeral 1 y primer inciso del Artículo 396 establecen respectivamente lo siguiente: “el Estado garantizará un modelo sustentable de desarrollo, ambientalmente equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural, que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural de los ecosistemas, y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras”; “el Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño. En caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica del daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas”;

Que, de conformidad con el numeral 5 del artículo 261 de la Constitución de la República del Ecuador, las políticas económica, tributaria, aduanera, arancelaria; fiscal y monetaria; comercio exterior y endeudamiento son competencias exclusivas del Estado central;

Que, la letra b) del Artículo XX del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la Organización Mundial del Comercio consagra como excepciones generales que a reserva de que no se apliquen las medidas que se enumeran en dicho artículo en forma que constituya un medio de discriminación arbitrario o injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones, o una restricción encubierta al comercio internacional, ninguna disposición de dicho Acuerdo será interpretada en el sentido de impedir que toda parte contratante adopte o aplique las medidas: b) necesarias para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales;

Que, la letra d) del segundo inciso del Artículo 73 de la Decisión 563 del Acuerdo de Cartagena, misma que contiene la Codificación del referido acuerdo establece que se entenderá por “restricciones de todo orden” cualquier medida de carácter administrativo, financiero o cambiario, mediante la cual un País Miembro impida o dificulte las importaciones, por decisión unilateral. No quedarán comprendidas en este concepto la adopción y el cumplimiento de medidas destinadas a la protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales;

Que, la letra d) del Artículo 50 del Tratado de Montevideo incorporado en nuestro ordenamiento jurídico a través de Decreto Ejecutivo No. 732, publicado en el Registro Oficial No. 207 del 23 de marzo de 1982, estipula que ninguna disposición de dicho tratado será interpretada como impedimento para la adopción y el incumplimiento de



REPÚBLICA DEL ECUADOR
COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

medidas destinadas a la protección de la vida y salud de las personas, los animales, y los vegetales;

Que, el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 351 del 29 de diciembre de 2010, creó el Comité de Comercio Exterior (COMEX) como el órgano encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial;

Que, la letra l) del Artículo 72 del código antes referido consagra como una de las competencias del COMEX aprobar contingentes de importación o medidas restrictivas a las operaciones de comercio exterior, cuando las condiciones comerciales, la afectación a la industria local, o las circunstancias económicas del país lo requieran;

Que, el COMEX a través de la Resolución No. 65, adoptada el 11 de junio de 2012, y publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 730 del 22 de junio de 2014, aprobó una restricción cuantitativa anual a la importación de CKDs de vehículos, clasificados en las subpartidas 8703210080, 8703229080, 8703239080, 8703229080, 703231080 8703239080, 8704211080, 8704311080, 8704211080, 8704311080, y 8703210080, hasta el 31 de diciembre de 2014;

Que, con la Resolución No. 66 del COMEX fechada 11 de julio de 2012, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 725 del 15 de junio de 2014, se estableció una restricción cuantitativa anual a la importación de vehículos clasificados en las subpartidas que se detallan en la aludida resolución, y en los términos de su anexo;

Que, en sesión del Pleno del COMEX efectuada el 21 de marzo de 2014, se adoptó la Resolución 011-2014, a través de la cual se estableció una restricción cuantitativa para las importaciones que realice la empresa CIUDAD DEL AUTO CIAUTO CIA. LTDA.;

Que, de acuerdo a la Resolución del COMEX No. 042-2014, fechada 29 de noviembre de 2014, se resolvió que no se introducirán nuevos derechos arancelarios, cargas que tengan efecto equivalente, nuevas restricciones cuantitativas o medidas que tengan ese efecto para las importaciones originarias de la Unión Europea, así como incrementos de los niveles de los derechos arancelarios o cargas existentes;

Que, en sesión del Pleno del COMEX del 29 de noviembre de 2014 se analizó el tema de las restricciones cuantitativas anuales a la importación de CKDs de vehículos y de vehículos, de acuerdo a las subpartidas contempladas en las aludidas resoluciones, habiendo acordado que el tema debería ser tratado para su definición final en la última sesión del Pleno del COMEX del año;

Que, en la sesión del Pleno del COMEX efectuada el 29 de diciembre 2014, trató la temática referida en el párrafo que precede, habiendo acordado por consenso la prórroga de las restricciones cuantitativas anuales establecidas en las Resoluciones del COMEX Nos. 065 y 066, ambas del 11 de junio de 2014;



REPÚBLICA DEL ECUADOR
COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

Que, en la sesión referida en el considerando que precede se determinó la necesidad de prorrogar la medida de restricción cuantitativa de importación tanto de CKDs de vehículos, así como de vehículos por el plazo de un año a partir de su caducidad, esto es hasta el 31 de diciembre de 2015;

Que, en la actualidad la economía ecuatoriana se encuentra afectada por la reducción de los precios del petróleo a nivel internacional, particular que impacta negativamente en la situación externa del país;

En ejercicio de las facultades conferidas en el artículo 70 del Reglamento de Funcionamiento del COMEX, expedido mediante Resolución Nro. 001-2014, de 14 de enero de 2014, en concordancia con las demás normas aplicables:

RESUELVE:

Artículo 1.- Prorrogar hasta el 31 de diciembre de 2015, la vigencia de las Resoluciones del COMEX Nos. 65 y 66 del año 2012, y 011-2014, así como de sus respectivas reformas, de conformidad con los Anexos 1 y 2 de la presente Resolución.

Artículo 2.- Conceder un cupo para la importación de vehículos eléctricos de hasta 1000 unidades o 25 millones FOB, lo que suceda primero.

DISPOSICIÓN FINAL

La Secretaría Técnica del COMEX remitirá esta resolución al Registro Oficial para su publicación.

Esta Resolución fue adoptada en sesión del 29 de diciembre de 2014 y entrará en vigencia a partir del 1 de enero de 2015, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.


Francisco Rivadeneira
PRESIDENTE


Victor Murillo
SECRETARIO



REPÚBLICA DEL ECUADOR
COMITÉ DE COMERCIO
EXTERIOR

RESOLUCIÓN No. 050-2015

EL PLENO DEL COMITÉ DE COMERCIO EXTERIOR

CONSIDERANDO:

Que, el artículo 261, numeral 5 de la Constitución de la República dispone que las políticas económica, tributaria, aduanera, arancelaria, de comercio exterior, entre otras, son competencia exclusiva del Estado central;

Que, el numeral 2 del artículo 276 ibídem determina que uno de los objetivos del régimen de desarrollo del Ecuador es construir un sistema económico, justo, democrático, productivo, solidario y sostenible;

Que, la Constitución en su artículo 395 numeral 1 y primer inciso del artículo 396 establecen respectivamente lo siguiente: *“El Estado garantizará un modelo sustentable de desarrollo, ambientalmente equilibrado y respetuoso de la diversidad cultural, que conserve la biodiversidad y la capacidad de regeneración natural de los ecosistemas, y asegure la satisfacción de las necesidades de las generaciones presentes y futuras (...)”*; y, *“El Estado adoptará las políticas y medidas oportunas que eviten los impactos ambientales negativos, cuando exista certidumbre de daño. En caso de duda sobre el impacto ambiental de alguna acción u omisión, aunque no exista evidencia científica del daño, el Estado adoptará medidas protectoras eficaces y oportunas (...)”*;

Que, la letra b) del artículo XX del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la Organización Mundial del Comercio consagra como excepciones generales que a reserva de que no se apliquen las medidas que se enumeran en dicho artículo en forma que constituya un medio de discriminación arbitrario o injustificable entre los países en que prevalezcan las mismas condiciones, o una restricción encubierta al comercio internacional, ninguna disposición de dicho Acuerdo será interpretada en el sentido de impedir que toda parte contratante adopte o aplique las medidas: b) necesarias para proteger la salud y la vida de las personas y de los animales o para preservar los vegetales;

Que, la Decisión 563 de la Comisión del Acuerdo de Cartagena, publicada en la Gaceta Oficial No. 940 de 25 de junio del 2003, que contiene la Codificación del Acuerdo de Cartagena, en el Capítulo VI “Programa de Liberación”, en el artículo 73, segundo inciso, estipula que: *“Se entenderá por “restricciones de todo orden” cualquier medida de carácter administrativo, financiero o cambiario mediante la cual un País miembro impida o dificulte las importaciones, por decisión unilateral. No quedarán comprendidos en este concepto la adopción y el cumplimiento de medidas destinadas a la protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales”*;

Que, el Tratado de Montevideo de 1980, en su artículo 50, establece que: *“ninguna disposición del presente Tratado será interpretada como impedimento para la adopción y el incumplimiento de medidas destinadas a la: (...) d) protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales”*;



REPÚBLICA DEL ECUADOR
COMITÉ DE COMERCIO
EXTERIOR

Que, la letra d) del segundo inciso del artículo 73 de la Decisión 563 del Acuerdo de Cartagena, que contiene la Codificación del referido acuerdo establece que se entenderá por “restricciones de todo orden” cualquier medida de carácter administrativo, financiero o cambiario, mediante la cual un País Miembro impida o dificulte las importaciones, por decisión unilateral. No quedarán comprendidas en este concepto la adopción y el cumplimiento de medidas destinadas a la protección de la vida y salud de las personas, los animales y los vegetales;

Que, el artículo 71 del Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones (COPCI), publicado en el Suplemento del Registro Oficial 351 del 29 de diciembre de 2010, creó el Comité de Comercio Exterior (COMEX) como el Órgano encargado de aprobar las políticas públicas nacionales en materia de política comercial, siendo por tanto competente para reformarlas;

Que, las letras e), f), l); y, p) del artículo 72 del código antes referido consagran como competencias del COMEX: *“Regular, facilitar o restringir la exportación, importación, circulación y tránsito de mercancías no nacionales ni nacionalizadas, en los casos previstos en este Código y en los acuerdos internacionales debidamente ratificados por el Estado ecuatoriano”; “Expedir las normas sobre registros, autorizaciones, documentos de control previo, licencias y procedimientos de importación y exportación, distintos a los aduaneros, general y sectorial, con inclusión de los requisitos que se deben cumplir, distintos a los trámites aduaneros”; “Aprobar contingentes de importación o medidas restrictivas a las operaciones de comercio exterior, cuando las condiciones comerciales, la afectación a la industria local, o las circunstancias económicas del país lo requieran”; y, “Aprobar la normativa que, en materia de política comercial, se requiera para fomentar el comercio de productos con estándares de responsabilidad ambiental”;*

Que, mediante la Ley de Fomento Ambiental y Optimización de los Ingresos del Estado, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 583 de 24 de noviembre de 2011, se expidieron tributos que permiten una conducta ecológica y concientización de los ecuatorianos y ecuatorianas frente a la problemática actual que atraviesa el país en relación a la contaminación ambiental;

Que, el artículo 82 del Estatuto del Régimen Jurídico y Administrativo de la Función Ejecutiva (ERJAFE) dispone que en situaciones excepcionales y siempre que se trate de actos normativos referidos exclusivamente a potestades de los poderes públicos o en casos de urgencia debidamente justificada, se podrá disponer que los actos normativos surtan efecto desde la fecha de su expedición;

Que, mediante Decreto Ejecutivo No. 25, publicado en el Suplemento del Registro Oficial No. 19 de 20 de junio de 2013, se creó el Ministerio de Comercio Exterior como Cartera de Estado rectora de la política comercial, designando a dicho Ministerio para que presida el COMEX, tal como lo determina la Disposición Reformatoria Tercera de dicho Decreto Ejecutivo;

AD



REPÚBLICA DEL ECUADOR
COMITÉ DE COMERCIO
EXTERIOR

Que, el COMEX a través de la Resolución No. 65, adoptada el 11 de junio de 2012, y publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 730 del 22 de junio de 2012, aprobó una restricción cuantitativa anual a la importación de CKDs de vehículos, acto normativo que fue reformado con Resoluciones del COMEX Nos. 92 publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 824 de 6 de noviembre de 2012; 49 publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 426 de 28 de enero de 2015; y, 009, publicada en el Registro Oficial No. 463 de 20 de marzo de 2015;

Que, con la Resolución No. 66 del COMEX fechada 11 de julio de 2012, publicada en el Registro Oficial Suplemento No. 725 del 15 de junio de 2012, se estableció una restricción cuantitativa anual a la importación de vehículo completamente armados (CBU), acto normativo que fue reformado con Resoluciones del COMEX Nos. 68, publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 730 de 22 de junio de 2012; 90 y 92 publicadas en el Suplemento del Registro Oficial No. 824 de 6 de noviembre de 2012; 95 publicada en el Registro Oficial No. 883 de 31 de enero de 2013; 106 y 109 publicadas en el Suplemento del Registro Oficial No. 95 de 4 de octubre de 2013; 49 publicada en el Suplemento del Registro Oficial No. 426 de 28 de enero de 2015; y, 009 publicada en el Registro Oficial No. 463 de 20 de marzo de 2015;

Que, en sesión del Pleno del COMEX de 30 de diciembre de 2015, se conoció y aprobó parcialmente el Informe Técnico Nro. MCE-CCOMEX-2015-065-IT de 23 de diciembre de 2015, emitido por la Secretaría Técnica del COMEX;

Que, en consideración al último inciso del artículo 29 del Reglamento de Funcionamiento del COMEX, los delegados del Pleno del COMEX designaron al señor Iván Ortiz Wilchez para que actúe como Secretario Ad-Hoc en la sesión referida en el considerando que precede;

En ejercicio de las facultades conferidas en el artículo 70 del Reglamento de Funcionamiento del COMEX, expedido mediante Resolución Nro. 001-2014 de 14 de enero de 2014, en concordancia con las demás normas aplicables:

RESUELVE:

Artículo 1.- Establecer una cuota global para la importación de vehículos equivalente a USD655'680.927,37 en valor FOB, que no podrá superar el total de 84.555 unidades físicas, distribuidas en:

- a) USD280'680.927,37 en valor FOB correspondiente a 23.285 unidades comerciales para la importación de vehículos completamente armados (CBU) clasificados en las subpartidas: 8703210099, 8703221090, 8703229090, 8703231090, 8703239090, 8703241090, 8703249090, 8703319099, 8703321090, 8703329090, 8703331090, 8703339090, 8703900029, 8703900099, 8704211099, 8704311099, 8704900029; y, 8704900099, lo que suceda primero;
- b) USD359'138.973,45 en valor FOB correspondiente a 58.867 unidades para la importación de vehículos por ensamblar (CKD) clasificados en las subpartidas: 8703210080, 8703221080, 8703229080, 8703231080, 8703239080, 8703241080, 8703249080, 8703311080, 8703319080, 8703321080, 8703329080, 8703331080, 8703339080, 8703900021, 8703900099;



REPÚBLICA DEL ECUADOR
COMITÉ DE COMERCIO
EXTERIOR

8704211080, 8704311080, 8704900021, 8704900091; y, 8706009180, lo que suceda primero; y,

- c) USD15'861.026,55 en valor FOB correspondiente a 2.403 unidades para la importación de CKD de chasis de vehículos clasificados en las subpartidas: 8706001080; y, 8706002180, lo que suceda primero.

Por tratarse de una restricción amparada en las normas excepcionales del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de la OMC, (GATT), de la Comunidad Andina y del Tratado de Montevideo de 1980, invocadas en los considerandos de esta resolución, todas las importaciones de las mercancías señaladas en el párrafo anterior, provenientes de cualquier país, deberán cumplir con la cuota global impuesta; incluidas las provenientes de aquellos países con los que Ecuador mantiene acuerdos comerciales.

La medida impuesta tendrá vigencia hasta el 31 de diciembre de 2016.

Artículo 2.- De la cuota de USD280.680.927,37 en valor FOB correspondiente a 23.285 unidades comerciales para la importación de vehículos completamente armados (CBU) establecida en el artículo 1 de la presente Resolución, ningún importador de vehículos completamente armados (CBU) podrá superar en importaciones, hasta el término de cada mes, el valor de USD4.210.213,91 FOB; o, 349 unidades, lo que suceda primero.

Los saldos no utilizados correspondientes a esta cuota mensual no serán acumulables tanto en FOB como en unidades.

La cuota mencionada en el presente artículo estará abierta a la participación de todos los importadores en cuyo Registro Único de Contribuyentes conste como actividad económica la importación y/o comercialización de vehículos completamente armados (CBU) correspondiente al código CIU G4510.01, únicamente personas jurídicas.

Artículo 3.- La cuota global establecida en el artículo 1 del presente instrumento para la importación de vehículos en CBU, será distribuida respectivamente en cuatro (4) cupos iguales y trimestrales, cuyos saldos no utilizados serán acumulables.

Para el efecto, el primer trimestre comenzará el 01 de enero de 2016 y concluirá el 31 de marzo de 2016, el segundo trimestre comenzará el 01 de abril de 2016 y concluirá el 30 de junio de 2016, el tercer trimestre comenzará el 01 de julio de 2016 y finalizará el 30 de septiembre de 2016; y, el cuarto trimestre iniciará el 01 de octubre de 2016 y concluirá el 31 de diciembre de 2016.

Artículo 4.- De la cuota de USD359'138.973,45 en valor FOB correspondiente a 58.867 unidades para la importación de vehículos por ensamblar (CKD); y, de la cuota de USD15'861.026,55 en valor FOB correspondiente a 2.403 unidades para la importación de CKD de chasis de vehículos, establecidas en el artículo 1 de la presente Resolución, serán distribuidas conforme al Anexo de la presente Resolución.

Artículo 5.- Se excluye de la restricción cuantitativa anual de importaciones, establecida en esta Resolución, a las importaciones de vehículos que ingresen bajo el



REPÚBLICA DEL ECUADOR
COMITÉ DE COMERCIO
EXTERIOR

régimen de admisión temporal con reexportación en el mismo estado, de acuerdo a la legislación aduanera, siempre y cuando se mantengan en el referido régimen.

Los vehículos por ensamblar (CKD) que se importen a un régimen de perfeccionamiento con fines de exportación, no serán descontados de los cupos asignados a los importadores, siempre y cuando se mantengan en el referido régimen.

Artículo 6.- Se exceptúa de esta medida a las importaciones de vehículos para personas con discapacidad, diplomáticos y funcionarios sujetos a la Ley de Inmунidades, Privilegios y Franquicias Diplomáticas, las que realice el Estado y sus instituciones, así como los vehículos que forman parte de planes o programas que impulse el Ministerio de Transporte y Obras Públicas (MTO) como parte de incentivos a la producción, donaciones y vehículos que formen parte de menajes de casa, conforme a la legislación aduanera.

Los vehículos que se exceptúan en este artículo y que ingresaron bajo el régimen de depósito aduanero deberán ser restituidos a los cupos del importador.

Artículo 7.- El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) deberá descontar de esta cuota trimestral, a las declaraciones aduaneras de importaciones aceptadas desde el 01 de enero de 2016 bajo el régimen de depósito aduanero o importación a consumo para el caso de vehículos completamente armado (CBU) e importación a consumo para el caso de vehículos por ensamblar (CKD).

Para lo señalado en el párrafo anterior, únicamente se permitirá la presentación de la declaración aduanera; y, en el caso en que el número de unidades comerciales declaradas sea mayor o igual a dos (2), exceptuando las declaraciones bajo régimen de importación a consumo que correspondan a la compensación de un régimen de depósito aduanero.

Para el caso de los vehículos completamente armados (CBU) que previo a la entrada en vigencia de la presente resolución que hayan ingresado a un depósito aduanero y no hayan sido nacionalizados, se descontará a los importadores respectivos el cupo correspondiente al 2016 de acuerdo al cupo trimestral especificado en el artículo 3 de la presente Resolución.

Artículo 8.- Se encarga al Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) la ejecución de la presente Resolución.

DISPOSICIÓN GENERAL

ÚNICA.- El SENAE enviará al COMEX un informe trimestral sobre la utilización de las cuotas establecidas en esta Resolución.

DISPOSICIÓN TRANSITORIA



REPÚBLICA DEL ECUADOR
COMITÉ DE COMERCIO
EXTERIOR

ÚNICA.- El Servicio Nacional de Aduana del Ecuador (SENAE) contará con un plazo de 21 días a partir de la adopción del presente instrumento para implementar en el sistema ECUAPASS lo dispuesto en esta Resolución.

DISPOSICIÓN DEROGATORIA

A partir de la fecha de vigencia de esta Resolución, quedan derogadas todas las disposiciones emitidas por el COMEX que se opongan a lo dispuesto en el presente instrumento.

DISPOSICIÓN FINAL

La Secretaría Técnica del COMEX remitirá esta Resolución al Registro Oficial para su publicación.

Esta Resolución fue adoptada en sesión del 30 de diciembre de 2015 y entrará en vigencia a partir del 01 de enero de 2016, sin perjuicio de su publicación en el Registro Oficial.



Diego Aulestia
PRESIDENTE



Iván Ortiz
SECRETARIO AD HOC



REPÚBLICA DEL ECUADOR
COMITÉ DE COMERCIO
EXTERIOR

ANEXO

RUC	IMPORTADOR	DÓLARES FOB		UNIDADES	
		CKD	CKD Chasis	CKD	CKD Chasis
1790023931001	AYMESA S.A	47.931.719,32	-	6.948	-
1790233979001	OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A	243.000.000,00	-	37.246	-
1790279901001	MANUFACTURAS ARMADURIAS Y RESPUESTOS ECUATORIANOS S.A. MARESA	42.218.371,34	-	10.736	-
1891748376001	CIAUTO	25.988.882,78	15.861.026,55	3.937	2.403

