

T
336.26
LEO

Escuela Superior Politécnica del Litoral

**INSTITUTO DE CIENCIAS
HUMANISTICAS Y ECONOMICAS**

TESIS:

**Previo a la Obtención del Título de
Economista Especialización**

Sector Público:

**Modelo Estrategico para la
Modernización Aduanera y su Impacto
en el Presupuesto General del Estado.**



A U T O R:

Santiago León Abad

Guayaquil - Ecuador

ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL
INSTITUTO DE CIENCIAS HUMANÍSTICAS Y ECONÓMICAS
ECONOMÍA Y GESTIÓN EMPRESARIAL



CIB-ESPOL

**“MODELO ESTRATÉGICO PARA LA
MODERNIZACIÓN ADUANERA Y SU IMPACTO
EN EL PRESUPUESTO DEL ESTADO”**



CIB-ESPOL

AUTOR: Santiago E. León Abad
DIRECTOR: Ing. Omar Maluk Salem
FECHA: 20 de Diciembre del 2001

Guayaquil - Ecuador

DECLARACIÓN EXPRESA:

“La responsabilidad por los hechos, ideas y doctrinas expuestos en esta Tesis de Grado, me corresponden exclusivamente; y, el patrimonio intelectual de la misma, a la ESCUELA SUPERIOR POLITÉCNICA DEL LITORAL”.

SANTIAGO EFRAIN LEON ABAD



TRIBUNAL DE GRADO

Ing. Washington Martínez García
PRESIDENTE

Ing. Omar Maluk Salem
DIRECTOR DE TESIS

Econ. Federico Bocca
VOCAL PRINCIPAL



CIB-ESPOL

Econ. Leonardo Estrada
VOCAL PRINCIPAL

AGRADECIMIENTO

Quiero aprovechar la oportunidad para agradecer a todas aquellas personas que de una u otra manera me han ayudado a lo largo de todo este tiempo de vida universitaria, y que hoy comparten conmigo la felicidad que representa el haber culminado con éxito esta etapa.

En primer lugar, a mi padre DIOS, por haber estado siempre a mi lado, guiando el camino a seguir, iluminándome en los instantes difíciles, dándome fortaleza física y espiritual para no desmayar nunca. Te lo debo todo.

A mis Padres, por apoyarme y alentarme a seguir adelante: ellos han confiado en mí en todo momento y ese ha sido mi estímulo para cumplir mis propósitos.

A mis hermanos, sobretodo a Juandiego, pues yo sé que detrás de todos mis éxitos está tu ayuda desde el cielo.

A María Cecilia, porque desde que entraste a mi vida, has sido esa persona quien me ha brindado compañía y me da aliento en los momentos difíciles.

A mis amigos, por siempre estar dispuestos a colaborar conmigo, mas que nada a Xavier O., pues tu ayuda en esta Tesis es invaluable.

No puedo dejar de reconocer el mérito de la ESPOL, y en especial al cuerpo docente y administrativo del ICHE, que ha sabido educarme con la ciencia y los valores morales, pilares que si se imparten por separado no darían el rendimiento esperado de un profesional del nuevo milenio que el Ecuador necesita con urgencia.

A Dios

A mis Padres

A mis hermanos

A Maria Cecilia



INDICE GENERAL

PRESENTACIÓN	8
1. ANTECEDENTES.....	9
1.1 LEY ORGÁNICA DE ADUANAS.....	10
1.2 PROCESO ACTUAL DE DESADUANIZACIÓN	15
1.2.1 Trámite Interno.....	16
1.3 EL ARANCEL EN EL ECUADOR.....	21
1.3.1 Principales Reformas Arancelarias.....	21
1.3.2 Descripción del Arancel de Importaciones.....	23
1.4 NIVELES DE TIEMPO Y EFICIENCIA CON EL PROCESO ACTUAL.....	24
1.4.1 Niveles De Tiempo.....	24
1.4.2 Eficiencia De Los Distritos Aduaneros.....	27
1.5 PRINCIPALES PROBLEMAS PARA EL CONTROL ADUANERO.....	28
1.5.1. El Sistema Informático.....	28
1.5.2. La legislación.....	29
1.5.3. Influencias Políticas.....	29
2. SISTEMA ADUANERO.....	30
2.1 CAMBIOS EN LOS PROCESOS DE DESADUANIZACIÓN.....	30
2.1.1 Declaración Electrónica.....	31
2.1.2 Sistema Computarizado Para El Trámite Interno.....	35
2.2 MODIFICACIÓN A LA LEY Y A LA ESTRUCTURA ACTUAL DE LA CAE.....	41
2.3 EXPECTATIVAS DEL ESQUEMA PROPUESTO	44
3. ESQUEMA ARANCELARIO	48
3.1 ALGUNAS CONSIDERACIONES INICIALES PARA EL ESTABLECIMIENTO DE NUEVOS SISTEMAS ARANCELARIOS.....	48
3.1.2 Identificar un subconjunto de productos sensibles:.....	49
3.1.3 Accesibilidad a medidas de salvaguardia para imprevistos:.....	49
3.1.4 Aranceles aplicados a productos que requieren elaboración:.....	49
3.2 TEORÍA DE LOS ARANCELES.....	50
3.2.1 Supuestos de la Teoría Convencional.....	50
3.2.2 Efectos en la Cuenta Nacional.....	52
3.3 CRITERIOS DE DETERMINACIÓN DEL ARANCEL.....	53
3.3.1 Criterio del Tipo de Bien:.....	53
3.3.2 Criterio de Valor agregado y grado de elaboración:.....	54
3.3.3 Criterio de Existencia de producción nacional o subregional:.....	54



CIB-ESPOL

3.3.4 Criterio de disminución de la dispersión arancelaria:.....	54
3.4. LA TASA DE PROTECCIÓN EFECTIVA.....	55
<i>Ejemplo 3.1</i>	56
3.5 PROTECCIONISMO Y BARRERAS.....	57
3.6 ALTERNATIVAS ARANCELARIAS PARA EL ECUADOR.....	60
3.6.1. <i>Esquema arancelario actual</i>	60
3.6.2. <i>Esquema arancelario de tres niveles:</i>	61
3.6.3. <i>Esquema arancelario flat:</i>	61
4. ANÁLISIS Y RESULTADOS DEL MODELO PROPUESTO.....	63
4.1 VELOCIDAD EN EL DESPACHO DE LOS TRÁMITES.....	63
4.2 EFECTOS DEL NUEVO ESQUEMA ARANCELARIO EN EL ARANCEL PROMEDIO.....	70
4.3 IMPACTO EN LAS RECAUDACIONES.....	73
4.4 INCENTIVOS A LA TRIBUTACIÓN.....	76
CONCLUSIONES.....	78
BIBLIOGRAFÍA.....	79
ANEXOS.....	81





PRESENTACIÓN

En repetidas ocasiones, y de sobremanera cuando existe déficit público, la opinión pública torna su interés al sistema aduanero, el cual por lo general es duramente criticado por su “ineficacia y corrupción”. Por otro lado, los importadores nacionales, han criticado en reiteradas ocasiones que el sistema arancelario actual es injusto y que no es equitativo.

Por esto, deseo presentar el siguiente “**Modelo de Reestructuración Aduanera y Arancelaria para el Ecuador**”. Este trabajo busca entonces, plantear un nuevo modelo para el procedimiento en aduana y un nuevo esquema arancelario, no sin antes para lo cual analizamos sus similares actuales.

Es mi intención, a través de este trabajo, hacer que el sistema aduanero sea un servicio de calidad, alta tecnología y énfasis en el recurso humano basado en los principios de buena fe, transparencia, honestidad y prácticas internacionalmente aceptadas y que esté orientado hacia la calidad en el servicio a los clientes y a la salvaguardia de los intereses del Estado Ecuatoriano; y un esquema arancelario que permita disminuir la evasión haciendo más fácil cumplir.

Finalmente, espero haber logrado cumplir los objetivos, y que este planteamiento sea tomado en cuenta por las autoridades competentes, porque la mayor satisfacción será ver la aplicación de las reformas aquí planteadas.



1. ANTECEDENTES

Mediante la publicación en el Registro Oficial el 13 de Julio de 1998, de la Ley Orgánica de Aduanas (LOA), se creó la Corporación Aduanera Ecuatoriana.

La Corporación Aduanera Ecuatoriana es una persona jurídica de derecho público, de la duración indefinida, patrimonio del Estado, con autonomía técnica, administrativa, financiera y presupuestaria, domiciliada en la ciudad de Guayaquil y con jurisdicción en todo el territorio nacional.

La misión de esta Institución es el ser una Aduana facilitadora del comercio exterior, en permanente cambio, reconocida a nivel nacional e internacional, como un modelo de rectitud, agilidad, transparencia y eficiencia, además de promover la competitividad del Ecuador, apoyando el comercio internacional y la inversión directa, mediante el uso eficaz, eficiente, integrado y equilibrado de la facilitación, recaudación y fiscalización de las operaciones de importación y exportación; generando estadísticas confiables y oportunas, de tal manera que contribuya a un mejor control de tráfico de mercancías¹.

Teniendo claro el objetivo fundamental de la CAE, se puede hacer una breve descripción de su actual estructura y funcionamiento, de tal manera que podrá determinar en qué puntos se puede aportar para lograr el fortalecimiento de la Aduana y lograr así el cumplimiento de los objetivos planteados.

¹ Fuente: Corporación Aduanera Ecuatoriana.



1.1 LEY ORGÁNICA DE ADUANAS

La Corporación Aduanera Ecuatoriana es un organismo al que se le atribuye las competencias técnico - administrativas, necesarias para llevar adelante la planificación y ejecución de la política aduanera del país y para ejercer, en forma reglada, las facultades tributarias de determinación, resolución y sanción en materia aduanera, de conformidad con la Ley Orgánica de Aduanas y su reglamento. Por obvias razones, no podríamos hacer una explicación de toda la ley, sin embargo nos permitimos hacer mención a ciertos artículos, que nos dan una mejor idea de las funciones y atribuciones que tiene la CAE².

Art. 4.- Aduanas.- La aduana es un servicio público que tiene a su cargo principalmente la vigilancia y control de la entrada y salida de personas, mercancías y medios de transporte por las fronteras y zonas aduaneras de la República; la determinación y recaudación de las obligaciones tributarias causadas por tales hechos.

Art. 5.- Potestad Aduanera.- La potestad aduanera es el conjunto de derechos y atribuciones que la Ley y el Reglamento otorgan de manera privativa a la Aduana para el cumplimiento de sus fines. Los servicios aduaneros serán administrados por la Corporación Aduanera Ecuatoriana, sea directamente o mediante concesión.

² Por tratarse de una Ley, los autores transcribieron ciertos artículos de la Ley Orgánica de Aduanas, por considerarlos importantes para el tratamiento del tema.

Declaración Aduanera

Art. 43- Obligatoriedad y plazo.- El propietario, consignatario o consignante, en su caso, personalmente o a través de un Agente de Aduana, presentará en el formulario correspondiente, la declaración de las mercancías provenientes del extranjero o con destino a él, en la que solicitará el régimen aduanero al que se someterán.

En las importaciones, la declaración se presentará en la aduana de destino, desde siete días antes, hasta quince días hábiles siguientes al ingreso de las mercancías a la zona primaria aduanera.

Art. 45.- Aceptación de la declaración.- Presentada la declaración, el Distrito verificará que ésta contenga los datos que contempla el formulario respectivo, los cotejará con los documentos de acompañamiento y comprobará el cumplimiento de todos los requisitos exigibles para el régimen. Si no hay observaciones, se aceptará la declaración fechándola y otorgándole un número de validación para continuar su trámite. Una vez aceptada, la declaración es definitiva y no podrá ser enmendada.

Art. 46.- Aforo.- Es el acto administrativo de determinación tributaria, mediante el cual el distrito aduanero procede a la revisión documental o al reconocimiento físico de la mercancía, para establecer su naturaleza, cantidad, valor y clasificación arancelaria.

El aforo físico en destino es obligatorio en los siguientes casos:

Cuando la mercancía venga con certificado de inspección en origen y se active el mecanismo de selección aleatoria;

Cuando el declarante no acepte las observaciones formuladas por la aduana a su declaración;

Cuando el Gerente Distrital conociere o presumiere del sometimiento de un ilícito aduanero;

En los casos en que la verificación en origen no sea exigible;

Cuando lo solicite el declarante; y,

En los demás que establezca el Directorio de la Corporación Aduanera Ecuatoriana.

Procede el aforo documental cuando la importación venga con certificado de inspección en origen y no se active al mecanismo selectivo aleatorio.

Regímenes Aduaneros

Regímenes Comunes

Art. 55.- Importaciones a Consumo.- La importación a consumo es el régimen aduanero por el cual las mercancías extranjeras son nacionalizadas y puestas a libre disposición para su uso o consumo definitivo.

Art. 56.- Exportación a Consumo.- La exportación a consumo es el régimen aduanero por el cual las mercancías, nacionales o nacionalizadas, salen del territorio aduanero, para su uso o consumo definitivo en el exterior.

Regímenes Especiales

Art. 57.- Tránsito aduanero.- Tránsito aduanero es un régimen por el cual las mercancías son transportadas bajo control aduanero, de una oficina Distrital a otra del país o con destino al exterior.

Art. 58.- Importación Temporal con reexportación en el mismo Estado.- Importación temporal con reexportación en el mismo estado es el régimen suspensivo del pago de impuestos, que permite recibir mercancías extranjeras en el

territorio aduanero, para ser utilizados con un fin determinado durante cierto plazo y reexportadas sin modificación alguna, con excepción de la depreciación normal por el uso.

Art. 60.- Depósito Aduanero.- Depósito Aduanero es el régimen suspensivo del pago de impuestos por el cual las mercancías permanecen almacenadas por un plazo determinado en lugares autorizados y bajo control de la administración aduanera, en espera de su destino ulterior.

Los depósitos aduaneros son: comerciales, públicos o privados, e industriales.

En los depósitos comerciales, las mercancías, de propiedad del concesionario o de terceros, permanecen almacenadas, sin transformación alguna.

En los depósitos industriales, las mercancías de propiedad del concesionario, se almacenan para su transformación.

Podrán ser concesionarios de depósito aduanero, las personas jurídicas, públicas o privadas, nacionales o extranjeras legalmente establecidas en el Ecuador.

Régimen particular de excepción

Art. 69.- Tráfico Postal Internacional y Correos Rápidos.- La importación o exportación a consumo de los envíos o paquetes postales, cuyo valor CIF o FOB, en su caso, no exceda del límite que se establece en el Reglamento de esta ley, transportados por cualquier clase de correo, incluidos los denominados correos rápidos, se despacharán por la aduana mediante formalidades simplificadas. Los envíos o paquetes que excedan el límite establecido, se sujetarán a las normas aduaneras generales.



CIB-ESPOL

De Las Infracciones Aduaneras

Art. 82.- Delito Aduanero.- El delito aduanero consiste en el ilícito y clandestino tráfico internacional de mercancías, o en todo acto de simulación, ocultación, falsedad o engaño que induzca a error a la autoridad aduanera, realizados para causar perjuicios al fisco, evadiendo el pago total de impuestos, o el cumplimiento de normas aduaneras, aunque las mercancías no sean objeto de tributación.

Art. 88.- Contravenciones.- Son contravenciones aduaneras las siguientes:

Incurrir en faltantes de mercancías declaradas en los manifiestos de carga y no entregadas por el transportista a la administración aduanera;

El incumplimiento de la entrega inmediata de las mercancías descargadas por parte del transportista, para su almacenamiento temporal o depósito aduanero;

Descargar lastre sin autorización del Distrito;

El incumplimiento de plazos en los regímenes especiales;

La falta de permisos o autorizaciones previas al embarque de las mercancías cuando estos requisitos sean exigibles, antes de la presentación de la declaración; y,

La entrega por parte de funcionarios o empleados del servicio aduanero, de información calificada como confidencial por las autoridades respectivas.

Art. 90.- Faltas Reglamentarias.- Son faltas reglamentarias las siguientes:

El error o la inexactitud de la declaración aduanera o los documentos de acompañamiento que no provengan de acción u comisión dolosa;

La no prestación de facilidades para la sujeción al control aduanero;

La prestación tardía o incompleta de la declaración aduanera; y.



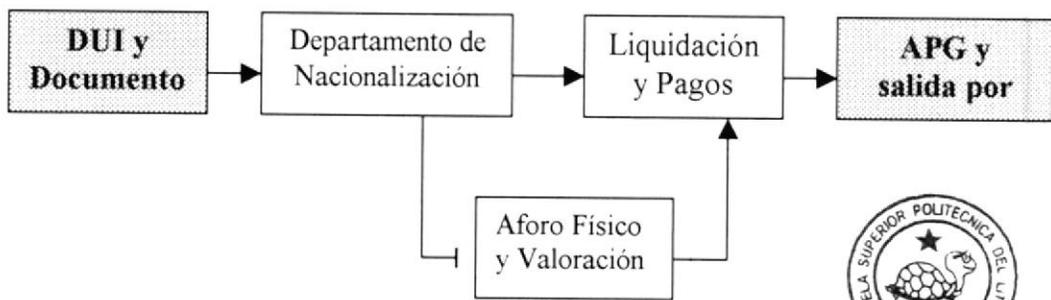
CIB-ESPOL

La inobservancia a los reglamentos o disposiciones administrativas aduaneras, de obligatoriedad general, no tipificadas como delitos o contravenciones.

1.2 PROCESO ACTUAL DE DESADUANIZACIÓN

En breves rasgos, el trámite que actualmente se realiza en la Corporación Aduanera, previo a la salida de las mercaderías importadas, generalmente, considerando el siguiente esquema:

Regímenes comunes

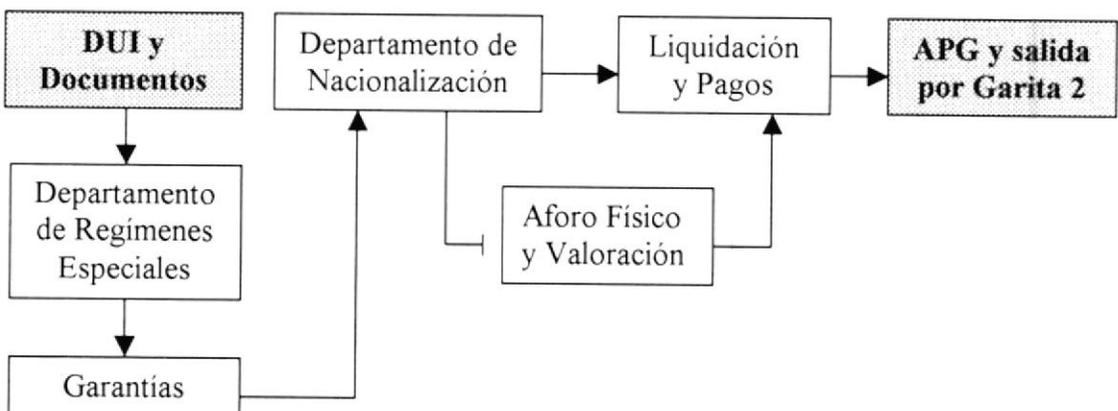


CIB-ESPOL

..... : Depende de la selección aleatoria del sistema

Figura 1.1

Regímenes especiales



..... : Depende de la selección aleatoria del sistema

Figura 1.2

Cuando se trata de regímenes especiales, como Depósitos Industriales o Comerciales (Régimen 72 y 70), Admisiones Temporales (Régimen 20), o Tránsitos (Régimen 80), pasan por un proceso un poco más largo, ya que el DUI debe ser aprobado previamente por el **Departamento de Regímenes Especiales** y por el **Departamento de Garantías** antes de ingresar al Departamento de Nacionalización.

El Departamento de Regímenes Especiales, es el encargado en autorizar la condición, a la cual está siendo importada la mercadería, por tanto analiza todos los documentos que comprueben y garanticen el régimen especial.

Una vez aprobado el régimen, pasa al departamento de Garantías, en donde la evalúan, y dan el visto bueno.

Cumplido estos requisitos, se emite la providencia, la cual acompaña a la declaración, para que ingrese al departamento de nacionalización y se continúe con el trámite correspondiente.

1.2.1 Trámite Interno

Una vez ingresados los documentos, ya sean como régimen común o especial, todos los trámites pasan por el mismo proceso, el cual es importante describir, porque es justamente en éste, donde más adelante, proponemos los cambios y la implementación del nuevo sistema.

Haciendo una descripción breve, resumo la tramitología interna actual, de la siguiente manera:



CIB-ESPOL

Recepción:

En esta área se reciben todos los documentos que presentan los importadores, previos al trámite de desaduanización.

El principal documento que entregan los usuarios es el DUI (Documento único de importación) que es en el cual se declara toda la mercadería traída al país.

Además de este documento se exige los papeles de acompañamiento, como son:

Factura Comercial, de la mercadería comprada en el país de origen,

B/L o conocimiento de embarque, que es el documento emitido por la naviera que se encarga de transportar la mercadería desde el país de origen hasta nuestro país.

Certificado de inspección, que es documento que emite la verificadora internacional, en el cual detalla la mercadería que se embarcó hacia nuestro país. Este certificado se emite en el país de embarque.

Declaración Andina de Valor (DAV), que es un documento exigible por la Comunidad Andina de Naciones, en el cual se detalla precios, descripción y toda información correspondiente a la empresa importadora.

Certificado de Origen, cuando existe un acuerdo bilateral o multilateral, entre el Ecuador y otros países, para liberación de derechos arancelarios, es exigible el certificado de origen del producto, que certifique que éste fue producido en el país que se acoge a la liberación.

Autorizaciones previas, las cuales son presentadas cuando el producto importado necesita algún permiso especial que son otorgados por diferentes organismos del Estado como lo son: Ministerio de Salud, Ministerio de Obras Públicas, INEN,

Ministerio de Agricultura y Ganadería, Comando Conjunto de las Fuerzas Armadas, entre otras.

Providencia, la cual es emitida por el Departamento de Regímenes Especiales, autorizando el trámite cuando se trata de una importación con alguna condición especial.

Autoliquidación, que es donde se detalla los tributos a pagar como son el ad valorem, el IVA, tasa de modernización, Fodinfra e ICE cuando corresponda.

Los demás exigibles por regulaciones expedidas por Organismos Superiores.

Cabe resaltar que los documentos de acompañamiento a la declaración aduanera, están estipulados en el **Art. 44** de la Ley Orgánica de Aduanas.

Una vez recibidos los documentos pasan a ser revisados por los comprobadores.

Comprobación:

Es aquí donde se verifican la autenticidad de los documentos, así como que lo declarado se ajuste a los documentos presentados. Otra de las funciones de esta área es revisar las autorizaciones previas a la importación y códigos liberatorios que tienen algunas mercaderías. Una vez comprobados los documentos, pasan al área de datado y digitación.

Datado y Digitación



En esta área es donde se ingresa al sistema todos los documentos presentados por el importador, así como los datos del agente afianzado de aduana, quien es que actúa como representante del importador, ante las autoridades aduaneras.

Además de digitar los documentos, también se hace el datado, que es el unir los documentos de acompañamiento (factura, B/L, certificado, etc.) con el DUI, es decir que se certifica que determinado documento, corresponde a cierto número de DUI.

Una vez ingresado y datado, se da por aceptado el trámite aduanero, y se le otorga el número y fecha de validación, lo cual llamamos **Refrendo**.

Cuando se refrenda el documento, el sistema indica (aleatoriamente y siguiendo ciertos perfiles de riesgo) si el pedido pasa a aforo físico o se va directamente a liquidar. El porcentaje de pedidos que pasan a aforo físico es aproximadamente 30%.



CIB-ESPOL

Aforo y Valoración:

En esta área, se revisa todo el procedimiento por el que ha pasado el documento anteriormente. Una vez de acuerdo con los documentos que se han revisado, un delegado del departamento se dirige a los patios donde se encuentran los contenedores con la mercadería, de los cuales se ordena la apertura para constatar físicamente, que lo declarado concuerda con lo ingresado al país. El chequeo se realiza con una muestra aleatoria, pues la ley exige una revisión del 10 % del total de los bultos importados.

En estas inspecciones, no solo se revisan las cantidades, pues también se establece si los valores a los cuales se declara la mercadería, corresponden a la calidad del producto que se está observando. En caso de no estar de acuerdo con los precios declarados, es decir, que estén subvalorado, se les aumenta el valor, de tal manera que le sube la base imponible y por lo tanto aumenta la tributación. Estos aumentos de valor no se la hace arbitrariamente, pues la CAE posee una base de datos a la cual se consulta en caso de duda.

Además de valores, también se revisa la procedencia de los productos, pues los aranceles también se determinan según el país de fabricación, pues hay países que tienen preferencias arancelarias.

Una vez concluida la inspección física, continúa el trámite, con el informe de aforo adjunto.

Liquidación:

Una vez que los documentos hayan sido revisados, ya sea documentalmente o sometido al aforo físico, pasan al área de liquidación, que es donde se revisan los tributos que tienen que cancelar, de acuerdo a la cantidad y clasificación de las mercaderías importadas. Luego del que pedido es liquidado, se procede a separar los documentos, se entrega la liquidación al importador y el resto de los documentos va al desglose. Muchas veces, la autoliquidación del importador, y la liquidación de la aduana no es la misma, y esto se da, porque muchas veces se liquidan excedentes no declarados, se cobra faltas reglamentarias o contravenciones, de acuerdo a cada caso.

Certificación de pagos:

Una vez que el pedido ha sido liquidado, el importador se acerca al banco y paga los tributos. Con la liquidación cancelada, se regresa a la Aduana a certificar el pago, para que la declaración se desglose junto a todos los documentos y se entregan las copias respectivas.

Salida por Garita:

Una vez terminado el trámite en la Aduana, se acude a la Autoridad Portuaria, para que autorice el retiro de la mercadería, la cual sale del recinto aduanero por garita # 2, en donde se le da de baja al pedido y se registra como terminado el proceso de desaduanización.

1.3 EL ARANCEL EN EL ECUADOR



1.3.1 Principales Reformas Arancelarias

El proceso de reforma arancelaria parte de la aprobación del Protocolo de Quito modificadorio del Acuerdo de Cartagena en 1987. En este documento, se contempló la liberación que pretendía eliminar los gravámenes y las restricciones a la importación de productos originarios del territorio de cualquier país miembro y el compromiso de aplicar el Arancel Externo Común en los plazos correspondientes.

En 1990, el Gobierno Ecuatoriano divulga la reforma arancelaria que consistió en 14 niveles arancelarios que iban del 0 al 60% excluyendo los vehículos que tenían 80%. Así el promedio de arancel fue de 24%. Anterior a esta reforma el límite superior de aranceles fue de 290% y el promedio 29%.

En 1991, se expide las Reformas al Arancel de importaciones, en las cuales se fijan nueve niveles arancelarios, un mínimo de 0% y un máximo de 50%. En este mismo año, se volvieron a realizar reformas, esta vez estableciendo un rango de 0 a 35% exceptuando los vehículos que se encontraban en 40%.

En 1992, se estableció un esquema con 10 niveles con un mínimo de 0% y una máxima del 20%, mientras que los vehículos mantuvieron un recargo del 37%. El promedio arancelario nominal se situó en 9%.

En 1994, se redujeron los niveles arancelarios de 9 a 5 quedando fijados en 0%, 5%, 10%, 20% y 40% para vehículos.

En 1995, se incorporaron reformas al arancel estableciendo tarifas de 3%, 15% y 35% para vehículos, que es como se encuentra en la actualidad.

1.3.2. Descripción del Arancel de Importaciones.

En nuestro país, los aranceles, tasas, autorizaciones previas, etc., están comprendidos en el ARANCEL DE IMPORTACIONES DEL ECUADOR, en donde constan básicamente seis columnas que contiene la siguiente información.

Producto y Partida.- Consta del nombre del producto a ser importado y su partida arancelaria. La partida es tomada de la Nomenclatura de Importaciones vigente basado en el Sistema Armonizado y conocido como Nomenclatura Común NANDINA. Este sistema fue actualizado por decisiones de la Comunidad Andina (381 y 422) y adoptado por el Ecuador a través de Decretos Ejecutivos.³

Unidad Física.- Esta abreviatura también fue tomada de la Decisión 422 de la Comunidad Andina. La unificación de estas abreviaturas tiene como fin la facilitación de las estadísticas del comercio internacional.

Derechos Arancelarios Ad Valorem.- Indica el porcentaje de derechos arancelarios que se cobran sobre el valor CIF de las mercaderías. Se basa en el Decreto Ejecutivo No. 609 de marzo 3 de 1999. Además se toman en cuenta todas las exenciones que existen.

Cláusula de Salvaguardia.- Es un porcentaje CIF que se cobra a ciertas importaciones, que paulatinamente está siendo eliminado. El 28 de Febrero del 2001, fue prácticamente eliminada⁴.



³ Decretos Ejecutivos Número 3687 del 1 de abril de 1996, 1207 del 12 de marzo de 1998.

⁴ Las mercaderías que procede de algunos países con los que Ecuador no tiene un alto nivel de intercambio comercial aún paga la Tasa de Salvaguardia.

Restricciones y Autorizaciones previas.- Mucha importaciones requieren ciertos tipos de autorizaciones previas de parte de instituciones como el Ministerio de Agricultura y Ganadería para ciertos productos agrícolas, etc.

Notas.- Es una columna miscelánea que contiene información que no ha sido clasificada en las columnas anteriores.

1.4 NIVELES DE TIEMPO Y EFICIENCIA CON EL PROCESO ACTUAL

Una manera de medir el funcionamiento de la Corporación Aduanera Ecuatoriana, es justamente con el tiempo que se demora el trámite de desaduanización, además de la eficiencia en las recaudaciones.

En esta parte del trabajo mostraré los resultados que ha tenido la CAE hasta este momento, utilizando los indicadores mencionados.

1.4.1 Niveles De Tiempo

Al mencionar los niveles de tiempo, me refiero a cuánto se demora un importador en sacar su mercadería del recinto aduanero, es decir desde que ingresa al país hasta que sale de la jurisdicción de la CAE.

En los actuales momentos, estos niveles dejan mucho que desear, pues el promedio es aproximadamente una semana, lo que resulta muy perjudicial para el importador, pues esa espera se traduce en un mayor costo (sobre todo por bodegaje), el cual se termina transfiriendo tarde o temprano al consumidor, que somos todos los ecuatorianos.

Para tener una idea más clara, de lo que estamos describiendo, observemos el Cuadro 1.1, que nos muestra los tiempos promedio de los principales distritos:

Cuadro 1.1 Días que se demora un trámite, en los principales distritos de la CAE, para desaduanizar las mercaderías.

Distrito	Tiempo de desaduanización
Puerto Marítimo (Guayaquil)	7.71
Quito	6.49
Guayaquil Aéreo	6.09
Cuenca	4.85
Manta	2.53
Puerto Bolívar	3.31

Cuadro 1.1

Fuente: CAE-Dto. Control de Gestión

Como nos damos cuenta, el distrito que más demora los trámites, es el de Guayaquil, sin embargo hay que considerar que es el único distrito en el cual se puede calcular el tiempo exacto, ya que el sistema lo calcula desde la presentación del documento hasta la salida por garita, a diferencia de los otros distritos, que lo calcula solo hasta la certificación de pagos, es decir que habría que añadir uno o dos días más, para poder compararlos con el distrito de Guayaquil.

Cabe anotar que Guayaquil-Marítimo, también es el distrito que tramita el mayor número de DUI, como vemos a continuación



Cuadro 1.2 Promedio de Trámites recibidos al mes por los principales Distritos de la CAE

Distrito	# Trámites Recibidos
Puerto Maritimo (Guayaquil)	12.491
Quito	7.218
Guayaquil Aéreo	3.659
Cuenca	429
Manta	363
Puerto Bolívar	69

Cuadro 1.2

Fuente: CAE-Dto. Control de Gestión

Por lo expuesto anteriormente, puedo establecer que el análisis debe considerar ambas variables.

Para profundizar en mi análisis, hago un desglose del tiempo total en partes, de tal manera que podremos establecer, en dónde está la falencia o el punto crítico, que hace mas largo el tiempo de desaduanización.

Observemos los siguientes datos:

Cuadro 1.3 Días que se demoran los trámites, desglosado por funciones

	Total de Tiempo	Datado y Digitación	Comprobación	Aforo Físico	Liquidación y desglose	Certificación de Pagos	Salida por Garita
Guayaquil Puerto	7,71	0,69	0,72	2,3	1,2	0,9	1,9
Guayaquil Aéreo	6,09	0,65	0,76	2,43	0,83	1,42	no registra
Quito	6,49	0,58	0,69	2,39	1,32	1,51	
Manta	2,53	0,35	0,29	0,78	0,68	0,43	
Puerto Bolivar	3,31	0,38	0,47	0,9	0,89	0,67	
Cuenca	4,85	0,59	0,73	0,93	1,38	1,22	

Cuadro 1.3

Fuente: CAE-Dto. Control de Gestión

La función de aforo, por su propia naturaleza, es la que toma más tiempo.

Las funciones como datado y digitación, liquidación y desglose, certificación de pagos y salida por garita, deberían ser realizadas en intervalos de tiempo pequeños.

1.4.2. Eficiencia De Los Distritos Aduaneros

El concepto de eficiencia en la recaudación aduanera es la razón porcentual entre el total de las recaudaciones aduaneras y las importaciones del período⁵

Con el fin de observar la situación actual en lo que a eficiencia en los distritos se refiere, analicemos el siguiente cuadro:



**Cuadro 1.4 Recaudaciones Vs. Importaciones
Principales Distritos de la CAE**

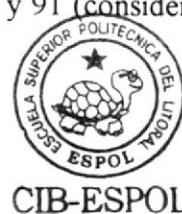
DISTRITO	TRIBUTOS	IMPORTACIONES	INDICE DE RECAUDACIONES
Manta	4.097.393,61	12.344.468,46	33,19%
Cuenca	2.154.498,01	7.681.293,21	28,05%
Puerto Bolívar	2.833.869,18	13.372.126,80	21,19%
Guayaquil M.	53.504.554,62	257.806.724,42	20,75%
Guayaquil A.	3.137.898,31	18.262.946,27	17,18%
Quito	11.805.924,18	73.231.188,23	16,12%
TOTAL	73.436.744,30	370.354.278,93	19,83%

Cuadro 1.4

Fuente: Importaciones - Sistemas; Recaudaciones - Dpto. de Recaudaciones

⁵ Este concepto es utilizado por los organismos internacionales como la Comunidad Andina de Naciones.

Cabe resaltar que para determinar el índice de recaudaciones se tomaron las importaciones correspondientes a los regímenes 10, 11, 31, 61 y 91 (consideradas tributables)⁶.



1.5 PRINCIPALES PROBLEMAS PARA EL CONTROL ADUANERO

Existen muchas limitaciones para que el Sistema Aduanero pueda ejercer un control efectivo sobre las importaciones que ingresan al país, algunas de estas son políticas, otras estructurales y en su mayoría, legales.

El objetivo de esta parte del capítulo, es justamente describir las principales barreras, que impiden el normal procedimiento de desaduanización.

1.5.1. El Sistema Informático

Una de las principales barreras es el sistema informático con que cuenta actualmente la CAE, pues este resulta obsoleto para el control diario requerido, además de ser un impedimento para un servicio ágil y transparente. Para demostrarlo pondremos un claro ejemplo: La selección “*aleatoria*”, para el control físico o documental de los pedidos la hace el sistema de una manera determinística, pues bajo ciertos perfiles de riesgo, selecciona cada cierto número de pedidos, cuáles van al aforo Físico y cuáles se revisan únicamente los

⁶ El lector podrá analizar en el Anexo 1, la totalidad de importaciones por régimen, tanto tributable como no tributable.

documentos. Bajo estos parámetros, basta un simple muestreo de unos cuantos minutos para “adivinar” el resultado del sistema.

1.5.2. La legislación

Los expertos consideran que la gran parte de los problemas de la Aduana se resolverían al implementar el Sistema Aduanero “Cero Papeles”⁷, pero la legislación actual no lo permite.

Incluso, dentro de la misma Ley Orgánica de Aduanas, se presentan controversias. En su artículo 82, que se refiere al delito aduanero, establece que cuando existe error en la declaración, ya sea en cantidad, valor o clasificación arancelaria, que exceda a más del 10% del valor FOB declarado, se presume delito aduanero, de tal manera que este pedido quedaría a orden del Juez de Aduana. Este artículo es un incentivo a la corrupción judicial, y además de ser una barrera más para el normal desenvolvimiento del proceso aduanero.



CIB-ESPOL

1.5.3. Influencias Políticas

La Corporación Aduanera Ecuatoriana, no está exenta de influencias políticas, lo que en muchos casos se muestra en la contratación de personal. Por ser un tema bastante subjetivo, este tema no será analizado en el presente trabajo.

De esta manera, he analizado brevemente la situación actual del proceso aduanero y arancelario, para ahora analizar las propuestas a realizar.

⁷ Este sistema es utilizado por la Superintendencia de Aduanas de Perú.



2. SISTEMA ADUANERO

En este trabajo, busco proponer un nuevo sistema de desaduanización, que logre bajar de 7 días, que actualmente se demora una carga en salir del recinto aduanero, a no más de 48 horas⁸.

2.1 CAMBIOS EN LOS PROCESOS DE DESADUANIZACIÓN.

Los cambios en el proceso deben ser tan ágiles como la velocidad con que se va modificando la tecnología y sistemas de información, por lo tanto para lograrlo, propongo utilizar el Internet y el sistema de interconexión vía módem, con los cuales podemos transferir toda la documentación y datos necesarios para la declaración aduanera, las 24 horas del día, sin necesidad de atención personalizada.

Para el rediseño de los procesos, mi propuesta se basa en dos esquemas fundamentales, uno que tiene que ver con la presentación de la declaración y el otro con la tramitología interna que se sigue en la CAE.

Primero, propondremos un nuevo sistema de presentación del DUI, y más adelante explicaremos la propuesta para cambiar el trámite dentro de la Aduana.

⁸ Que es el standard internacional.



2.1.1 Declaración Electrónica

Como ya lo habíamos mencionado anteriormente, los actuales sistemas de interconexión se han convertido en una ventaja que debemos aprovechar, por tal motivo propongo el envío electrónico del DUI y los documentos de acompañamiento, utilizando para este efecto a las llamadas VAN (Red de Valor Agregado, por sus siglas en inglés Value Added Network), que cumplen la función de receptores y procesadores de la documentación, además de ser un filtro de información para la CAE. Esta propuesta se basa en el siguiente esquema:

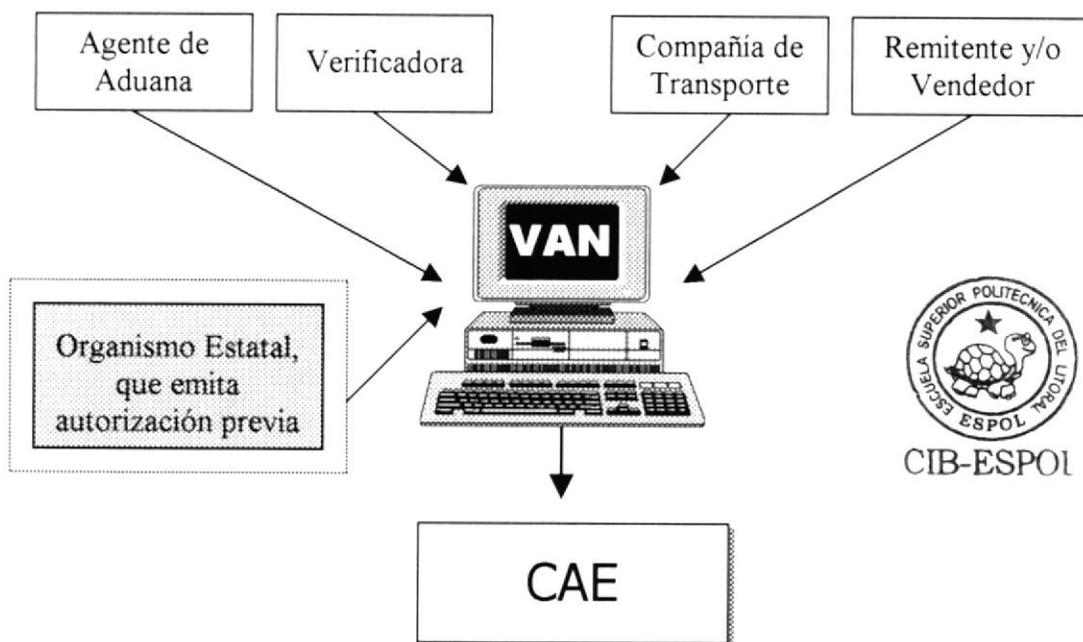


Figura 2.1

De esta manera, todos los documentos de acompañamiento, son registrados y validados por un centro de computo, el cual debe recibir la información directamente del remitente:

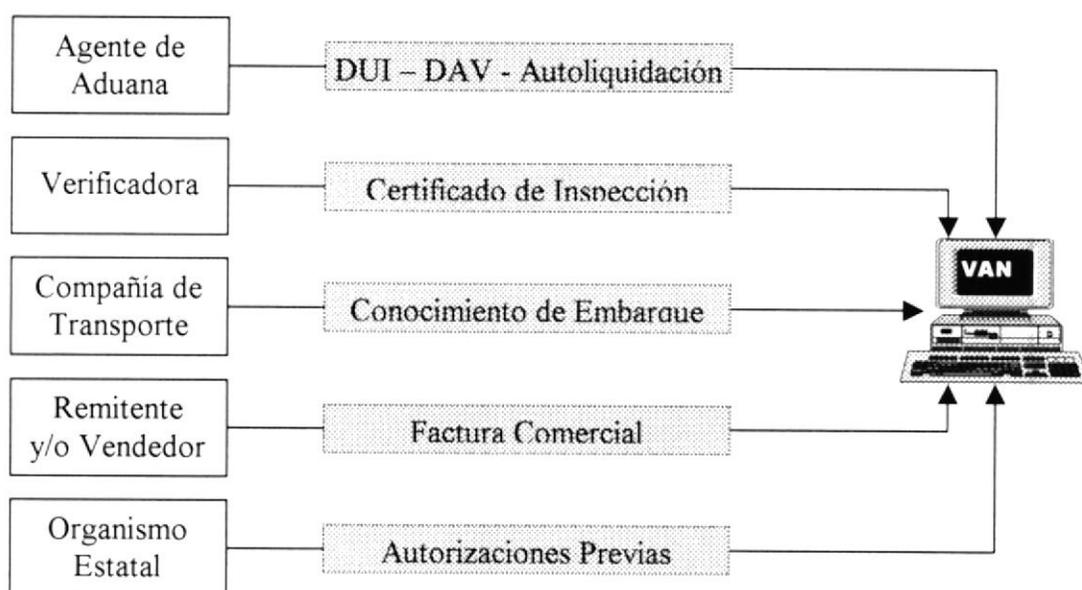


Figura 2.2

Es importante recalcar, que los Agentes Afianzados, tendrán un código de acceso al sistema, con la respectiva contraseña, de la cual son responsables por su uso y de toda la documentación enviada con la misma, de tal manera que la firma de responsabilidad es remplazada por el código que se le asigne.

Una vez que la VAN, recibe toda la información, tiene la tarea de verificarla para proceder al datado de la misma, es decir anexar los documentos al DUI correspondiente, para luego de aprobarlos, enviarlo electrónicamente a la CAE.

Otro punto que habría que considerar, es que si la CAE, requiere de algún documento adicional, el cual no ha podido ser enviado electrónicamente a la VAN

(como por Ej.: Certificado de Origen), el Agente de Aduana es el responsable de hacer llegar al Distrito correspondiente dicho documento, en la brevedad posible.

El funcionamiento de la VAN, sería las 24 horas del día, y la respuesta al importador debe ser inmediata, ya sea positiva o negativa. En caso de ser positiva, automáticamente ésta debe pasar la información a la CAE, notificando al interesado que su declaración fue aceptada para el trámite interno de la Aduana. Si por el contrario, es negativa, se deberá notificar al importador, qué requerimiento le hace falta.

Cabe resaltar, que las funciones de la VAN, son simplemente certificar la autenticidad del envío de los documentos y datarlos, más no emitir juicios de valor con respecto a la declaración.

El esquema de funcionamiento se determinaría de la siguiente manera:

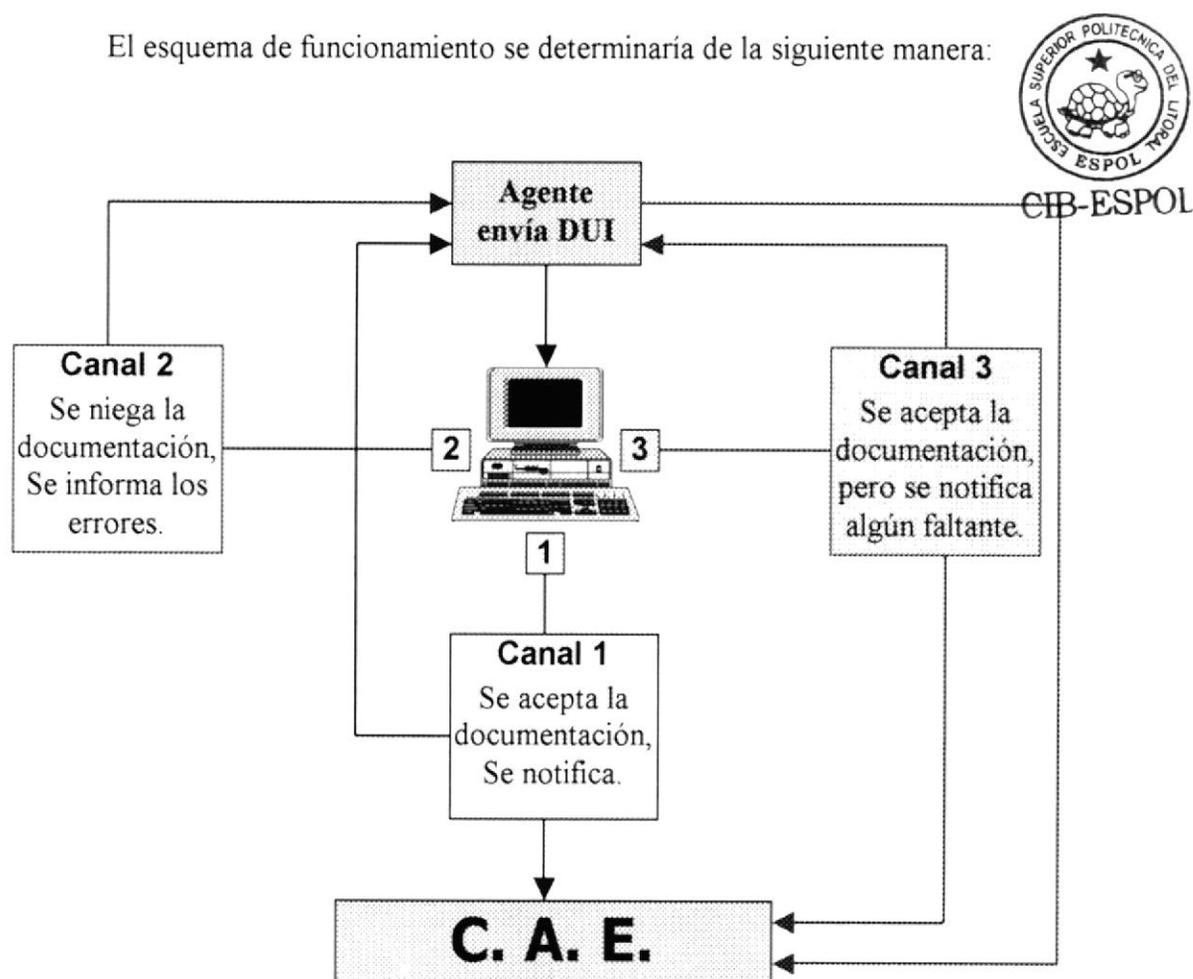


Figura 2.3

Canal 1: se aceptan los documentos sin ningún inconveniente, se los envía a la CAE y se notifica al Agente.

Canal 2: los documentos no pueden ser aceptados por alguna falencia, ya sea por dudosa procedencia o por falta de concordancia de los mismos.

Canal 3: Se acepta la documentación, pero la aduana exige algún otro documento que no puede ser enviado electrónicamente, por tanto se notifica al agente que ya está aceptada la parte presentada, quien envía el faltante en la brevedad posible por los métodos tradicionales.

Una cuestión clave en esta parte del proceso, es la concesión del servicio, pues la tarea asignada a la VAN es sumamente delicada, por eso se debemos ser muy cuidadosos al momento de otorgarla, para lo cual debemos considerar tres puntos fundamentales:

Contratación de varios Servidores: entregar la concesión del servicio de VAN a una sola compañía sería monopolizar el sistema, lo cual sería perjudicial en varios aspectos, pues el costo del servicio podría estar sobre valorado y la tasa que se cobre por él mismo, ser exagerada, además se podría caer en la ineficiencia.

Sujeción Aduanera de las empresas contratadas: Las empresas a quienes se concesione el servicio, a pesar de ser privadas, deben regirse bajo la Ley Orgánica de Aduanas, por lo tanto deben permitir a la Corporación Aduanera Ecuatoriana, ejercer la Potestad de le confiere la Ley (LOA Art. 5), de tal manera que ésta, esté facultada para realizar cualquier control o revisión que se considere pertinente. Las empresas, por su lado, deben prestar todas las facilidades, sin poner restricción alguna para la supervisión por parte de la Aduana.

Las Concesionarias se convierten en Fedatarios: es decir, que las empresas que brindan el servicio de VAN, obligatoriamente dan fe, que los datos que se están enviando a la CAE, son de procedencia legal, y que los mismos no han sido adulterados. En caso de incumplir con esta disposición deberán ser castigadas con la suspensión del contrato, además del cobro de una indemnización por los perjuicios causados al Estado. El representante legal de la empresa deberá someterse a cualquier acción penal que se iniciare en su contra.



2.1.2 Sistema Computarizado Para El Trámite Interno

Una vez que la CAE, ha recibido la información que le envía la VAN, empieza el proceso de aceptación del DUI, para que la mercadería importadas bajo éste, sean

desaduanizadas. La función interna en la Aduana, se basa principalmente de la siguiente manera:

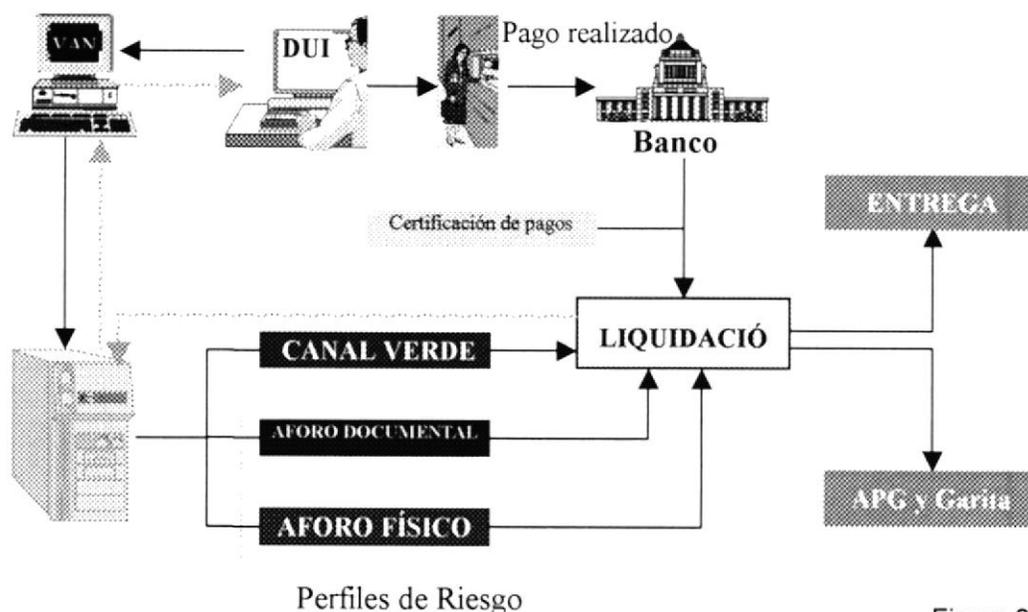


Figura 2.4

Luego de que la VAN, ha recibido la declaración, y ésta ha sido aceptada para ser enviada a la Aduana, la Corporación Aduanera Ecuatoriana ingresa este pedido a una revisión automática, en donde el sistema someterá las declaraciones a una relación de criterios, incluyendo la selección aleatoria, la que determina el tipo de aforo al que se sujetarán las mercancías de acuerdo a las modalidades que se detallan a continuación:

Canal verde: las declaraciones seleccionadas en esta modalidad no requieren de aforo documental ni aforo físico, siendo la mercancía de libre

disponibilidad una vez cancelado los derechos arancelarios y demás tributos de importación, así como las multas e intereses correspondientes.

Aforo documental: las declaraciones seleccionadas bajo esta modalidad son sometidas únicamente a aforo documental por parte de la CAE.

Aforo físico: las declaraciones que se procesan por este canal son sometidas a aforo documental por parte de la CAE y al aforo físico por parte de las empresas verificadoras o delegados de la Aduana.

Para que sea eficiente la implementación de los canales respectivos, como también del carácter de fedatario de los agentes aduaneros, se definirán las medidas correspondientes para poder realizar una serie de controles efectivos y la fiscalización a posteriori. Las variables que se van a considerar para la definición de los perfiles de riesgo incluyen:

- Puerto de embarque
- Depósito temporal, en caso de regímenes especiales.
- Código liberatorio
- Partida arancelaria
- Agente aduanero
- Importador
- País de origen
- Peso del contenedor
- Agencia de transporte



CIB-ESPOL

- Tipo de régimen

Para la definición de perfiles de riesgo se deberán tomar en cuenta otros parámetros como son:

- La fijación de una fórmula que mediante la ponderación de los perfiles de riesgo permita la asignación aleatoria de las declaraciones a canal verde, a aforo documental o a aforo físico.
- La fijación del máximo diario de declaraciones de importación, que deben ir a aforo físico.
- La fijación de los porcentajes de declaraciones que serán aforados por aduana y por verificadoras, basados en datos estadísticos de la gestión llevada a cabo hasta el momento.
- Incorporar más variables y criterios de selección basándose en el conocimiento de las diferentes áreas operativas y de control, retroalimentando esta información al área de fiscalización.

Con este cambio en el proceso, se agilizará mucho los trámites, sobre todo para los importadores con un buen expediente, es decir que nunca hayan reportado novedad en sus trámites, ya que estos se someterán al **Canal Verde**, que es prácticamente una salida inmediata de la mercadería, sin embargo, cabe resaltar, que si un importador es considerado para este canal, cada cierto tiempo y aleatoriamente, será enviado al aforo físico.

Por los riesgos de aplicar este sistema, debemos poner mucha atención al aforo, tanto físico como documental, por lo tanto es indispensable el fortalecimiento de estas áreas, para lo cual proponemos considerar los siguientes puntos:

- El aforo documental será realizado únicamente por funcionarios de la CAE debidamente preparados.
- El aforo físico será tercerizado con lo que respecta a materias primas y productos perecibles, los que requieran de mayor atención serán inspeccionados por funcionarios de la CAE.
- Para el caso de los regímenes especiales, las declaraciones serán sometidas a aforo documental e inspección física.
- Se analizará la información declarada y se la cotejará con los documentos e información que se solicite al declarante.
- Se contará con una base de datos de valoración que permitirá utilizar la variable “valor” en un mayor grado de efectividad.
- El aforo documental se lo realizará de manera personalizada y en contacto directo con el Agente de Aduana.
- Para los casos en que las declaraciones sean asignadas por el sistema a aforo físico, siempre existirá un aforo documental previo y llevado a cabo únicamente por la CAE.

Bajo estas premisas, toda la documentación es revisada, en mayor o menor grado, de acuerdo a los perfiles de riesgo; y una vez que ha pasado esta fase por

cualquiera de los tres canales, se procede a la liquidación, para que el Importador cancele los tributos generados.

El proceso de liquidación, es automático, ya que luego de recibir el pedido proveniente de alguno de los canales, el sistema envía inmediatamente el valor a pagar al importador quien cancela los tributos directamente en el Banco, quien debe estar interconectado con la CAE, de tal manera que la Certificación de pago se la hace en ese mismo momento. Con dicha certificación, se permite la salida instantánea de la mercadería, enviando la autorización a la Autoridad Portuaria, y los documentos respectivos al Agente Afianzado de aduana.

El agente afianzado de aduana se convierte en custodio de toda la documentación entregada, pero la Aduana está en la facultad de solicitar cualquier documento que necesite, para cualquier revisión.

Para no entorpecer el proceso, es fundamental la interconexión que debe haber con las Instituciones Bancarias, lo que nos permite mayor agilidad, además de contar con la información de recaudaciones permanentemente actualizada.

También proponemos que se concrete no solo con los Bancos, sino también con todas las entidades financieras habilitadas para emitir garantías, de tal manera que la CAE pueda contar con información más actualizada sobre las garantías otorgadas a los importadores.

2.2 MODIFICACIÓN A LA LEY Y A LA ESTRUCTURA ACTUAL DE LA CAE.

Para que la propuesta planteada, surta efecto y logre las metas esperadas, debemos hacer ciertas modificaciones, tanto a la Ley como a la estructura y procesos actuales de la Corporación Aduanera Ecuatoriana.

Entre las modificaciones e incorporaciones a la estructura podemos mencionar:

- Es necesario capacitar y entrenar al personal en el uso de los nuevos procedimientos.
- Es necesario capacitar al personal de Importaciones, Garantías y Regímenes Especiales en el uso de los sistemas.
- Se debe informar a todos los agentes aduaneros de las pautas a ser utilizadas en el nuevo proceso, como son el carácter de fedatario que ellos adquirieron, la custodia del archivo de la documentación, como también sobre el marco sancionatorio a ser aplicado.
- La CAE deberá definir el esquema a ser utilizado para el archivo y custodio de la documentación, como son los procedimientos, las políticas, los controles, el marco sancionatorio a ser utilizado y especialmente para la reposición de los documentos
- También se deberá informar al Agente de Aduana, sobre todo, lo que respecta a la transmisión electrónica de las declaraciones.
- La Corporación Aduanera Ecuatoriana, deberá realizar una evaluación de riesgo de las entidades financieras que actualmente están autorizadas a emitir garantías, a fin de poder ejercer un mayor control sobre las garantías



y disminuir los potenciales riesgos que puedan ser generados por estas entidades.

- A partir de esta fase se implementará la utilización de la Declaración Andina de Valor (DAV) la cual tendrá como objetivo establecer el criterio de valor que utilizará la CAE basándose en los acuerdos internacionales y leyes vigentes. A través de la implementación del DAV se obtendrán elementos para la actualización y mantenimiento de la Base de Datos de Valoración de la Aduana y nuevos fundamentos para los trámites legales.
- En los casos en los cuales el sistema determine la realización de aforo documental y aforo físico, se exigirá al agente aduanero o declarante la presentación del DUI físico y de los documentos de acompañamiento respectivos.
- Para el caso de los Agentes de Aduana que no puedan enviar electrónicamente la declaración la CAE contará con personal que podrá asistir estos casos (por un tiempo limitado). Sin embargo, como política se dará prioridad a los trámites efectuados de manera electrónica.

Además de estas consideraciones, también hay que realizar ciertos cambios en la Ley Orgánica de Aduanas, y aunque estos no son todos, los más importantes serían:

Artículo 50: Sistema de información computarizado: La declaración aduanera de mercancías, incluso las operaciones que se deriven de ella

tales como la autoliquidación, validación, selección aleatoria para el aforo físico, recaudación y autorización de entrega de las mercancías, se efectuará mediante la transmisión electrónica de datos de acuerdo al formato establecido por la autoridad aduanera

El sistema deberá estar interconectado electrónicamente entre las dependencias de los Distrito Aduaneros y están con los agentes de aduana, agencias de transporte.

Los agentes de aduana registrarán, para todos los efectos legales, en la Gerencia General de la Corporación Aduanera Ecuatoriana, una clave electrónica que sustituirá su firma siendo de su exclusiva responsabilidad su uso.

Artículo 164: Del Archivo: El agente Aduanero formará un archivo con las declaraciones de importación o exportación y los documentos exigibles para cada régimen aduanero, según la Ley Orgánica de Aduanas, este Reglamento y demás normas establecidas por la Corporación Aduanera Ecuatoriana.

El archivo pertenece a la CAE, y el Fedatario Aduanero lo conservará en su poder como custodio del mismo y bajo su responsabilidad civil y penal, por el tiempo establecido en este Reglamento (5 años).

El archivo deberá cumplir con las características de almacenamiento, administración e infraestructura de acuerdo a los procedimientos establecidos por la CAE.



Uno de los artículos que también fuera beneficioso cambiar es el **Artículo 82, Delito Aduanero**, en cual se determina como presunción de delito a un excedente del 10%, ya sea en valor o cantidad.

Como vimos en el capítulo anterior, esto dificulta un efectivo control aduanero, por tanto recomendamos subir este porcentaje al menos a un 30%.

2.3 EXPECTATIVAS DEL ESQUEMA PROPUESTO

Existen dos puntos claves en los que se va mejorar, el uno tiene que ver con la evasión en las aduanas, y el otro con los niveles de tiempo y control de gestión de los distritos, que es una de las principales falencias que tiene la CAE como institución.

Primero, determinemos como este sistema puede eliminar los medios o canales por donde se genera la evasión tributaria:

- **Falsificación de Documentos:** Al remitente enviar por su propia cuenta los documentos de acompañamiento, no hay oportunidad para que estos sean adulterados, sin embargo si alguna de las entidades emisoras, sobre todo los establecimientos que emiten la factura comercial, se prestan para alguna irregularidad, la CAE por medio del departamento de fiscalización, tiene la alternativa de realizar una revisión posterior y establecer una rectificación de tributos, en caso de ser necesario.

- **Información Electrónica:** Si existe una información electrónica e inmediata del estado de la declaración, disminuye la probabilidad que alguno de los funcionarios de la Aduana, retenga algún pedido y exija una coima para poder darle trámite al mismo.
- **La selección del sistema es verdaderamente aleatoria:** Como ya lo habíamos explicado, el sistema actual, no es precisamente aleatorio, mas bien es determinístico, pues actualmente se activa el aforo físico cada cierto número de pedidos ingresados, utilizando ciertos parámetros de riesgo. Con el método propuesto, debido a la velocidad que se reciben las declaraciones y lo rápida que puede ser la revisión automática, el sistema puede obtener la ventaja de recoger cierta cantidad de pedidos, que se considere una muestra representativa, y seleccionar aleatoriamente del universo de pedidos ingresados, una cantidad razonable que se enviará al aforo físico. Esta determinación se convierte aleatoria porque se está seleccionado de algunos elementos y no simplemente cada cierto número de ellos.

Una vez que ya hemos observado las bondades que logramos frente a la evasión, también podemos enumerar las ventajas con lo que respecta a los niveles de tiempo:

- **Aceptación del DUI:** La fusión de las etapas de datado, comprobación de autenticidad de documentos y digitación en una sola, llamada “Aceptación del DUI”, agiliza enormemente el proceso, lo que le permite a la CAE

concentrase mayormente en lo que es la declaración en sí, además que se evita el tener personal en exceso que solo es requerido para receptor la documentación y digitarla.

- **Agilidad y transparencia:** Al hacer el envío electrónico, la declaración puede ser receptada las 24 horas al día, incluso en días no laborables, de tal manera que la Aduana no se detiene y brinda todas las facilidades del caso al importador. Además de esto, la respuesta también es inmediata, y el usuario no tiene que esperar que un funcionario le diga la corrección que debe efectuar.
- **Interconexión con los Bancos:** Con este sistema la certificación bancaria es inmediata: el usuario ya no tendría que retirar la liquidación, para acercarse al banco a cancelar los tributos, para luego regresar a la Aduana a certificar el pago, pues ahora el proceso es automático. El importador recibe la liquidación vía electrónica y acude a la institución bancaria más cercana a pagar lo que corresponda, la transacción efectuada en dicha institución, se registra automáticamente en la CAE, quien inmediatamente da salida la mercadería.

Además de la rapidez de las transacciones, la interconexión con los Bancos propuesta trae consigo otras cualidades, tales como:

- Tener un control más efectivo de las recaudaciones que se realizan cada día.



- Por medio de la interconexión con Bancos, la CAE estará en capacidad de consultar y verificar desde su subsistema qué declaraciones han sido canceladas y multas pagadas.
- En el presente proceso proponemos que los Bancos, tomando ventaja de la interconexión, faciliten información sobre los vistos buenos otorgados a los importadores.
- La eliminación de la etapa de desglose.



CIB-ESPOL

- **La aplicación del “canal verde”:** Existen Importadores, que por su conocida trayectoria y volumen de trámites que procesan semanalmente en la Aduana, no deberían ser considerados para una revisión constante, por esto la aplicación del canal verde, para los usuarios con estas características, es una gran ventaja, tanto para la CAE, que no pierde tiempo en revisiones infructuosas, como para el importador a quien se le puede despachar su producto en tan solo horas después de la llegada al puerto.

Además de estos puntos, también podríamos prever un aumento en el nivel de eficiencia, es decir una disminución en el costo operacional que mantienen cada uno de los distritos, sin embargo no tenemos elementos válidos y perfectamente demostrables que nos permitan afirmar que la implementación de este sistema disminuirá los gastos.

3. ESQUEMA ARANCELARIO

He analizado hasta el momento, las reformas que se pueden hacer en el Sistema de Aduanas, para mejorar las recaudaciones y evitar la evasión tributaria. Sin embargo, es un hecho indiscutible, que el esquema arancelario puede ser corresponsable de la evasión.

En este capítulo, se determinará un nuevo esquema arancelario, que va a ser analizado junto con otra alternativa y el sistema actual. De igual forma, se analizan la teoría de los aranceles y su efecto en las diversas cuentas del Estado.

3.1 ALGUNAS CONSIDERACIONES INICIALES PARA EL ESTABLECIMIENTO DE NUEVOS SISTEMAS ARANCELARIOS.

A continuación, se resume algunos elementos económicos y no económicos que deberían tenerse en cuenta a ese respecto:

3.1.1 Examinar la posibilidad de ofrecer una estructura arancelaria diferenciada:

Una estructura arancelaria diferenciada permite consolidaciones más altas para determinados productos para alcanzar una determinada meta de reducción global, rebajando más los aranceles de otros productos (dependiendo, de la sensibilidad de los productos frente a un cambio en los aranceles).



CIB-ESPOL

3.1.2 Identificar un subconjunto de productos sensibles:

Para la identificación de los productos o subconjuntos “sensibles”, para lo cual se necesitan criterios claramente definidos. Por ejemplo, si para un país la seguridad alimentaria es una consideración, habría que identificar los productos y sectores de la seguridad alimenticia, además considerar la protección de industrias incipientes, la distribución del ingreso, etc.

3.1.3 Accesibilidad a medidas de salvaguardia para imprevistos:

Especialmente en países en desarrollo como el nuestro, es importante examinar si la capacidad Institucional, analítica y jurídica les permite recurrir a una de estas medidas en el caso de que los necesiten.

3.1.4 Aranceles aplicados a productos que requieren elaboración:

Es importante, en especial para nuestro país, considerar la cadena industrial al fijar los aranceles. Es decir, para establecer los aranceles de un producto, es necesario determinar la relación apropiada entre los aranceles aplicados a los insumos y a los productos. Para esto, es necesario incorporar al análisis, el

concepto de la *tasa de protección efectiva*, que lo analizaré en el siguiente apartado⁹.

3.2 TEORÍA DE LOS ARANCELES

Existe una gran cantidad de instrumentos de política comercial que pueden ser usadas para reducir los flujos de comercio, entre los cuales están los aranceles, las cuotas de importación, etc. Los aranceles desde un punto de vista de la economía de bienestar, son preferidos a cualquier otro tipo de política comercial que restrinja el comercio.

3.2.1 Supuestos de la Teoría Convencional

La teoría de los aranceles convencional se basa en lo fundamental en el caso de la competencia perfecta, cuyos supuestos, o condiciones deben cumplirse para que la teoría sea válida.

En esta teoría convencional de aranceles, existen dos supuestos limitantes bastante optimistas que son:

- La existencia de pleno empleo –que para el Ecuador no es válida–
- Un equilibrio externo derivado de que las exportaciones de cada país tienen un valor equivalente al de las importaciones.

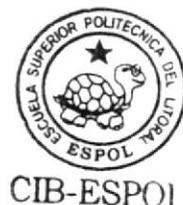
Y un supuesto pesimista:

⁹ Este concepto, junto con el criterio de grado de elaboración son la base del esquema arancelario propuesto.

- Las empresas trabajan con rendimientos decrecientes¹⁰.

Es así como, el análisis de equilibrio general supone que la economía del país examinado se encuentra en pleno empleo sobre la curva de posibilidades de producción, por lo que para producir más de un determinado bien hay que disminuir la producción del otro. Debido a la inexistencia de recursos desocupados, la teoría supone que al establecer un arancel y aumentar la producción nacional relativamente ineficiente de los bienes que antes se importaban se sustraen recursos del sector de bienes exportables, relativamente más eficientes, mermando la eficiencia y la producción de exportaciones, entonces supone que con el arancel se reducen tanto las importaciones como las exportaciones por un monto equivalente, y por lo tanto, como señala Margain (2000) se mantiene el equilibrio comercial.

Los supuestos de pleno empleo y rendimientos decrecientes a escala son mutuamente fortalecientes. Si todos los recursos están ocupados y escasos, cuando se incrementa la producción de un sector protegido por un arancel, aumenta la demanda de esos recursos agudizando su escasez e incrementando sus precios.



¹⁰ No se considera entonces, las perspectivas de industrias nacientes que tienen rendimientos crecientes.

Sin embargo, si existe desempleo y capacidad instalada ociosa, o sobreoferta de capital y mano de obra, el aumento de la demanda de estos recursos no generará aumento de precios e incluso se obtengan costos constantes o decrecientes, lo cual significaría una eficiencia.

3.2.2 Efectos en la Cuenta Nacional

Partamos de la ecuación básica de la macroeconomía:

$$Y = C + I + (X - M)$$

Donde,

Y representa el ingreso nacional

C es el consumo nacional (familias y gobierno)

I es la inversión de las empresas

X y M son las exportaciones e importaciones respectivamente.

Al aumentar un arancel, van a ver dos cuentas afectadas: el Consumo y las importaciones, es decir que la variación del ingreso dependerá de la variación de estas dos cuentas:

$$\Delta Y = \Delta C - \Delta M$$

Entonces el efecto del arancel en la producción, y por ende en el empleo dependerá exclusivamente de la sensibilidad del consumo y la importación de ese bien frente a un cambio en el arancel. Según Margain (2000), “por lo general, con un arancel, la reducción de las importaciones es mayor que la del consumo y, por lo tanto, los aranceles generan un aumento neto en el ingreso”. Esto se explica por

el hecho de que al resultar más caro importar cierto bien, y dependiendo de la tasa marginal de sustitución entre los bienes nacionales e importados, mi consumo de bienes importados se sustituirá por bienes nacionales.

En grandes términos, el impacto distorsionador de un arancel depende de la elasticidad precio de la demanda de la materia prima en la que es elaborado dicho producto y crece desproporcionalmente con el nivel del arancel.

3.3 CRITERIOS DE DETERMINACIÓN DEL ARANCEL



Existen cuatro criterios para determinar un arancel:

- Criterio del tipo de Bien
- Criterio de Valor Agregado y Grado de Elaboración
- Criterio de existencia de Producción Nacional o Subregional
- Criterio de reducción de la Dispersión arancelaria.

3.3.1 Criterio del Tipo de Bien:

Pretendiendo proteger las cadenas productivas, este criterio asigna un arancel bajo para las materias primas y bienes intermedios y un arancel alto para los bienes finales de consumo y de capital. Está basado en la doble premisa de reducir el costo de producción y proteger los procesos más complejos de ésta, representando supuestamente en los bienes finales de consumo duradero y de capital.

3.3.2 Criterio de Valor agregado y grado de elaboración:

Similar al anterior, este criterio intenta proteger o promover las actividades generadoras de mayor actividad interna, y grava con alto arancel a aquellos bienes en cuya producción se genera mayor valor agregado.

3.3.3 Criterio de Existencia de producción nacional o subregional:

Según éste, el arancel aplicado a los productos declarados con producción nacional nunca será inferior al 10%, y para bienes finales 20%. La premisa que sustenta este criterio es propia del modelo de sustitución de importaciones. Las importaciones siempre representan efectos negativos sobre la producción y el empleo nacional. En consecuencia, “la imposición de un arancel más alto se justifica como defensa de los *intereses nacionales* ¹¹”.

3.3.4 Criterio de disminución de la dispersión arancelaria:

Este criterio se percibe con un doble objetivo: Por un lado se pretende contribuir a la simplificación de la administración aduanera. Y por otro lado, se contribuye al cumplimiento de los principios de equidad, transparencia y neutralidad sectorial.

Según este criterio, no solo interesa tener un arancel relativamente bajo en promedio, sino que la dispersión sea de igual manera baja. Una tasa arancelaria

¹¹ Véase Gómez, Moreira y Santamaría (1994). Esta frase más que una afirmación es una crítica, ya que el mismo autor considera más adelante que “no es evidente el sustento teórico que justifique la imposición de un arancel proteccionista a una producción nacional incipiente para estimular su eficiencia y desarrollo”.

baja puede tener disfrazada pérdidas de eficiencia significativas si la dispersión de las mismas fuera alta¹².

De los cuatro criterios aquí explicados, solo los dos primeros son compatibles entre sí y a la vez, con los lineamientos generales de política. En consecuencia, una política de reestructuración debe basarse en estos dos.

3.4. LA TASA DE PROTECCIÓN EFECTIVA.

Al momento de establecer un nuevo esquema arancelario, como lo expresamos anteriormente, es necesario analizar el concepto de la tasa de protección efectiva, que consiste en



$$f = \frac{t - q^r}{1 - r}$$



donde:

- f es el nivel efectivo del arancel
- t es el nivel nominal del producto final
- q es el nivel nominal del producto intermedio.
- r es el grado de participación de la materia prima o producto intermedio en el producto final.

¹² Para más detalles, véase Coppel y Durand (1999). En el siguiente capítulo, analizaremos la dispersión de los tres tipos de esquemas arancelarios aquí citados.

Ahora, con este ejemplo podemos analizar los dos casos de “situación problemática”:

- Protección Efectiva Demasiado Alta
- Protección Efectiva Negativa.

Una **protección efectiva demasiado alta** implica que este tipo de arancel protege demasiado al producto interno dando una desventaja muy grande para el sector externo, mientras que una **protección efectiva negativa** implica que dicho esquema arancelario no solo no protege al bien final en el mercado interno, sino que le asigna una condición de inferior protección frente a otros productos transables, es decir, lo sitúa en desventaja frente a las competencias tanto interna como externa.

Ejemplo 3.1

Para la aplicación de un nuevo esquema arancelario es necesario considerar la tasa de protección efectiva más acorde a la realidad y que no distorsione los costos.

Si consideramos por ejemplo, la importación de cuadernos de papel (producto terminado) con partida arancelaria 48.20.20.00 que paga el 20%, y la importación de papel (materia prima) con partida arancelaria 48.02.10.00 que tributa 5% bajo tres posibles alternativas:

TASA EFECTIVA DE PROTECCIÓN			
	A	B	C
t	20%	15%	10%
q	5%	5%	10%
r	75%	75%	75%
f	37,71%	17,71%	-31,13%

Cuadro 3.1

Como se puede observar en el cuadro, la primera opción que corresponde al esquema arancelario actual tiene una protección efectiva de 37.71%. La opción B presenta una protección de 17.71%, y finalmente la opción de arancel C presenta una protección negativa de 31.13%.



CIB-ESPOL

3.5 PROTECCIONISMO Y BARRERAS

La tendencia internacional es de paulatinamente eliminar todas las restricciones cuantitativas en las importaciones de productos (especialmente agrícolas) y que éstas sean reemplazadas por su equivalente arancelario. Este proceso conocido como la *arancelización* y fue centro de conversación de la Ronda Uruguay¹³.

En el caso de las barreras no arancelarias, como los contingentes en donde el gobierno establece un límite a la cantidad de producto otorgando licencias de importación en forma restringidas y las barreras administrativas, que incluyen no solo trámites aduaneros complejos que encarecen los movimientos de las mercancías (que fue tratado en los Capítulos anteriores), sino que van hasta sofisticadas normas sanitarias y de calidad que, al ser diferentes de las del resto

¹³ Ver Sharma (1999)

del mundo, impide la venta en el interior de productos que no hayan sido fabricados expresamente para ese país.

Ahora, tanto la teoría clásica, neo clásica y moderna establece que la protección de la importación puede promover o retrasar el crecimiento según las circunstancias económicas. Además, Baldwin (2000) establece que la evidencia histórica demuestra que el proteccionismo puede promover crecimiento durante largos períodos de tiempo en ciertas industrias y que hasta políticas de sustitución de importaciones pueden acelerar el crecimiento en sus etapas iniciales¹⁴

Los argumentos tradicionales de por qué los países pueden ganar del comercio son por lo general de naturaleza estática. Si un país se mueve de autarquía al intercambio, la teoría diría que generaría crecimiento. Además, la teoría tradicional provee de fuertes argumentos para reducir las barreras arancelarias, pero son por lo general vistos como beneficios de una sola vez. Una vez que estos beneficios son adquiridos, no existe evidencia de beneficios futuros.

Un efecto dinámico que se puede considerar es el impacto en la competencia. Una economía abierta incrementa la competencia y puede afectar la innovación empresarial. De hecho, como cita Lawrence y Winstein (1999) “es probable que ni competencia perfecta ni el monopolio sean conducentes a la innovación, y que

¹⁴ En Baldwin (2000) se expresa también que la falta de una relación estadísticamente significativa entre medidas arancelarias y no arancelarias y la tasa de crecimiento económico no debería interpretarse como que aquellas políticas de comercio internacional solo tienen un mínimo efecto en el crecimiento.

las estructuras de mercado intermedio que combinen fondos para la innovación con presiones competitivas será más estimulante”.

De manera general, la teoría es bastante ambigua en los efectos dinámicos del comercio. Desde los años 50, y durante varias décadas, la sustitución de importaciones fue vista por muchos como un elemento crucial para el desarrollo y las políticas proteccionistas fueron adoptadas en los países del tercer mundo.

Los expertos en desarrollo aconsejaron a los países en desarrollo que a pesar de que existan pérdidas de eficiencia asociadas con las políticas proteccionistas, las ganancias de incrementar la producción doméstica y la reducción de costos podía desplazar fácilmente las ineficiencias estáticas derivadas del proteccionismo.

Una generalización que parece garantizada es que la sustitución de importaciones no fue efectiva en promover tasas de crecimiento apreciablemente altas en el largo plazo, base sustancial para países en desarrollo que quieren participar en la economía global como lo expresó Baldwin (2000).

En lo que se refiere a liberalización comercial, los aranceles bajos no son una garantía ni tampoco una suficiencia. En el estudio de liberalización comercial de 19 países en 36 episodios¹⁵ se encontró que solo 16 episodios estuvieron acompañados de reducción de aranceles.



¹⁵ Papageorgiu, Choksi and Michaely (1990)

3.6 ALTERNATIVAS ARANCELARIAS PARA EL ECUADOR

En este capítulo he determinado que factores se deben tomar en cuenta al momento de establecer un arancel, he descrito los criterios a considerar para el establecimiento de un arancel. Es momento entonces de determinar las tres opciones que tiene el Sistema Arancelario ecuatoriano. Para el efecto, haremos una breve descripción de cada esquema, su grado de cumplimiento con los dos criterios que hemos establecido como determinantes en el apartado anterior y la protección efectiva que presentan. Los tres posibles esquemas son:

- Esquema Actual
- Esquema de Tres Niveles
- Esquema Flat

3.6.1. Esquema arancelario actual

El actual esquema arancelario está compuesto por siete escalas: 0%, 3%, 5%, 10%, 15%, 20%, y 35%. Este sistema, de manera general, cumple con el criterio del tipo de bien. Sin embargo, hay numerosos casos como los textiles que por “proteger la industria nacional” tienen un arancel entre 15 y 20%, cuando las materias primas tienen arancel inferiores al 10%.

De igual forma, el criterio de valor agregado y grado de elaboración no se cumple estrictamente, ya que en ciertos casos, existe mucha diferencia entre el arancel de la materia prima o productos en proceso y el del producto final como en el caso de

los vehículos CKD¹⁶ (producto en proceso) que pagan el 3% frente a un vehículo listo para ser utilizado que paga el 35%; en otros casos es el mismo arancel para cualquier etapa de la producción como en el caso de las telas (materia prima) y camiseta (producto final) ambas pagan 20%.

Utilizando el concepto de tasa de protección efectiva, vemos en el ejemplo 3.1, que este esquema tiene un nivel de protección demasiado elevado.



CIB-ESPOL

3.6.2. Esquema arancelario de tres niveles:

Los productos son clasificados en tres categorías según su estado de elaboración (materia prima, productos en proceso y productos terminados). Cada etapa representará un nivel arancelario. Este esquema obviamente cumple con los criterios de tipo de bien y de valor agregado y grado de elaboración, ya que es de estos criterios donde nace. En todos los casos, tendrá una protección efectiva positiva, pero no muy alta (dependiendo del grado de participación r).

3.6.3. Esquema arancelario flat:

Un sistema en que todos los productos pagan una misma tasa de arancel ad valorem. El caso más cercano de arancel flat que tenemos es la Aduana chilena que a partir de los años 90 redujo los aranceles unilateralmente al 11%, conjunto con otras políticas comerciales, luego de que en los 70 estuvo en un mínimo del 10% para subir a 35% en 1984, bajando a 15% desde 1985 hasta final de esa

¹⁶ Se entiende por CKD al conjunto formado por componentes, partes y piezas importados por las industrias ensambladoras de vehículos debidamente autorizadas.

década, y de haber dejado el Pacto Andino porque “contradecía flagrantemente los objetivos perseguidos por la política chilena”¹⁷. Sin embargo, no se puede discutir la gran brecha de desarrollo que existe entre Ecuador y Chile, por lo que ahora incluso se analiza la posibilidad de reducir los aranceles en unos tres o cuatro puntos.

Este esquema no cumple ni con el criterio de tipo de bien, ni con el de valor agregado, además presenta una tasa de protección negativa¹⁸.

Como podemos ver, analizando solo los conceptos de los esquemas arancelarios y utilizando los criterios de determinación de arancel, y la tasa de protección efectiva, el esquema arancelario que aparentemente conviene es un esquema de tres niveles. Por lo que puedo en este momento plantear la segunda hipótesis de la presente investigación:

Un esquema arancelario que consista en tres escalas, del 5 al 15%, de la siguiente manera:

- Materias primas 5%
- Productos Intermedios 10%
- Productos Finales 15%

generará una influencia positiva en la estructura arancelaria y aduanera del País.

¹⁷ Véase Hachette de la F y Larrain (1994)

¹⁸ Como vimos en la sección 3.4, una tasa de protección negativa significa no solo que no se lo protege sino que se pone al producto en desventaja frente a la competencia interna y externa.

4. ANÁLISIS Y RESULTADOS DEL MODELO PROPUESTO

En el presente capítulo, trataré de demostrar los resultados que se obtienen al hacer realidad las dos propuestas que he realizado en los dos capítulos anteriores. Iniciaré con los resultados que se obtienen en materia de tiempo y eficiencia con la propuesta de Modernización Aduanera, para luego analizar el impacto en las recaudaciones, y los indicadores arancelarios que tendría la utilización del nuevo esquema arancelario.

4.1 VELOCIDAD EN EL DESPACHO DE LOS TRÁMITES.

Para observar los resultados en lo que se refiere a tiempo de despacho de los trámites, analicemos los datos del distrito aduanero más importante, el Puerto de Guayaquil.

Analicemos las presentaciones diarias de declaraciones clasificadas en tres categorías:

- **Despachados sin problema:** Declaraciones de importadores que por su historial, o por pertenecer a grandes compañías reconocidas en el medio,

son considerados “serios”. Registraron aforo documental o aforo físico sin novedades.¹⁹

- **Revisión documental minuciosa:** Declaraciones que, debido a errores previos, se revisan minuciosamente, pero que por lo general no presentan novedades.
- **Declaraciones problemáticas:** Todos los pedidos que tuvieron problema con su declaración, además de ser procesados por despachadores que siempre han tenido problema con la Aduana y de importadores poco conocidos o empresas ficticias, y que por algún motivo tuvieron problemas en su trámite.

Luego de detallar las clasificaciones, observemos el siguiente cuadro que nos muestra, la cantidad de cada tipo de pedidos en cada categoría y su porcentaje con respecto al total procesado.

¹⁹ También se consideró la compañía de transporte, el puerto de embarque, etc.

Cuadro 4.1 Declaraciones procesadas diariamente durante el mes de mayo /2001, en el Distrito Pto. Marítimo Guayaquil, clasificadas en categorías

No. De Día	No. De Pedidos diarios	Despachos sin problema. Categoría A.	PORCENTAJE	Revisión Documental minuciosa. Categoría B.	PORCENTAJE	Declaraciones problemáticas. Categoría C.	PORCENTAJE
1	569	175	30,76%	226	39,72%	168	30%
2	556	162	29,14%	220	39,57%	124	22%
3	455	136	29,89%	192	42,20%	127	28%
4	595	178	29,92%	238	40,00%	179	30%
5	492	147	29,88%	197	40,04%	148	30%
6	536	154	28,73%	216	40,30%	166	31%
7	570	177	31,05%	225	39,47%	168	29%
8	599	173	28,88%	239	39,90%	187	31%
9	546	162	29,67%	214	39,19%	170	31%
10	580	183	31,55%	239	41,21%	158	27%
11	578	171	29,58%	233	40,31%	174	30%
12	472	193	40,89%	187	39,62%	92	19%
13	499	180	36,07%	192	38,48%	127	25%
14	488	144	29,51%	199	40,78%	145	30%
15	464	138	29,74%	185	39,87%	141	30%
16	482	145	30,08%	193	40,04%	144	30%
17	608	182	29,93%	249	40,95%	177	29%
18	593	175	29,51%	237	39,97%	181	31%
19	462	136	29,44%	182	39,39%	144	31%
20	589	173	29,37%	231	39,22%	185	31%
21	590	181	30,68%	237	40,17%	172	29%
22	579	138	23,83%	228	39,38%	213	37%
23	589	144	24,45%	235	39,90%	210	36%
TOTALES	12491	3747	30%	4994	40%	3700	30%
PROMEDIOS	544	163	30%	217	40%	161	30%

Cuadro 4.1

Fuente: Dpto. de Nacionalización – CAE



Como se puede ver, el promedio de trámites procesados diariamente es de 544 pedidos, de los cuales en promedio el 30% pertenecen a la categoría A, el 40% a la B, y 30% a la categoría C.

Es decir, si aplicamos el nuevo proceso aduanero, el 30 % de los pedidos, es decir 3 747 declaraciones al mes, tendrán una desaduanización inmediata, pues serán procesados por medio del canal verde.

Ahora explicaremos que pasa con el resto de pedidos, ya que tampoco se pretende que estos sigan inmersos en el trámite actual.

Con la aplicación del mecanismo automático de aceptación del DUI llevado por las VAN, y la revisión sistemática que realizaría la CAE, los tiempos de desaduanización se reducirían considerablemente.

Para demostrarlo detalló una a una, el tiempo que se utiliza en cada actividad y estableceré cuáles se pueden eliminar con la implementación del nuevo proceso, y obtendremos el tiempo final esperado.

Para establecer los resultados elaboré el cuadro 3.2, donde se muestra todas las actividades y el tiempo requerido por cada una de ellas. Cabe indicar que las funciones que están resaltadas con rojo son aquellas que se las considera ineficientes, es decir, son actividades como: el envío de la documentación de un departamento a otro, tiempo que pasan los usuarios en ventanilla, o la demora en obtener la liquidación para acercarse al banco a pagar, entre otras.

Una vez identificadas estas funciones, a quienes llamamos no productivas, las excluimos de la suma del tiempo total, de tal manera que solo sumamos únicamente

Lo que nos da los siguientes resultados:

Tiempo total del proceso calculado en horas:	185,04
Tiempo total del proceso en días	7,71
Tiempo no productivo	159,43
Tiempo total sin tiempo no productivo	25,61

Cuadro 4.2

Fuente: Investigación realizada por el autor

Podemos observar nuevamente, el tiempo promedio actual que demora el trámite de desaduanización es de 7.71 días, es decir 185.04 horas, de las cuales 159.43 horas son empleadas en funciones que, por no tratarse de actividades productivas para el proceso, pueden ser excluidas.

Si se logra aislar estas actividades, la CAE sería capaz de completar los trámites en **25.61 horas, sin** dejar de efectuar los controles requeridos.

En el anexo 4.1, el lector podrá observar de dónde salieron los resultados del cuadro 4.2, para los cuales utilizamos una vez más, los datos del mes de mayo, el mes más representativo de la Aduana²⁰.

Sería importante resaltar que dentro de los tiempos considerados productivos se encuentran tanto la revisión física como la documental, por lo tanto, excluyendo estos tiempos, podemos inferir la demora de un trámite que se procesa por el canal verde, para calcularlos usamos la misma metodología anterior, eliminamos las etapas que se quedan fuera de este proceso, y sumamos solamente el tiempo utilizado por las actividades que forman parte de la asignación al canal verde.

²⁰ Los tiempos diarios mostrados en dicho anexo, no habían sido establecidos por la CAE, por tanto el autor tuvo que efectuar una ardua investigación dentro del Distrito del Puerto Marítimo Guayaquil, para de esta manera establecer cada uno de ellos.

Veamos los resultados que se obtuvieron en el siguiente cuadro:

Cuadro 4.3 Niveles de tiempo, en horas, alcanzados con el proceso actual, incluyendo el Aforo físico y documental.

Etapas del proceso	Tiempo en horas
Tiempo de espera en recepción	0,69
Tiempo de procesamiento en recepción	0,28
Tiempo de procesamiento en digitación	0,86
Tiempo de espera en aceptación	0,23
Tiempo de procesamiento en aceptación	0,36
Tiempo de espera en aforo documental	3,79
Tiempo de procesamiento en aforo documental	4,36
Tiempo de espera en aforo físico	0,65
Tiempo de procesamiento en aforo físico	6,5
Tiempo de espera en control de aforo	1,69
Tiempo de procesamiento en control de aforo	0,98
Tiempo de espera en liquidación	0,25
Tiempo de procesamiento en liquidación	0,67
Tiempo de espera en certificación de pagos	2,59
Tiempo de procesamiento en certificación de pagos	0,87
Tiempo de espera en control de salida de mercadería	0,58
Tiempo de procesamiento en control de salida de mercadería	0,26
Tiempo total del proceso calculado en horas:	25,61
Tiempo en Aforo Documental y Físico	17,97
Tiempo total utilizado por el canal verde	7,64

Cuadro 4.3

Fuente: Análisis del autor

Este resultado es mucho más alentador todavía, pues la demora de los trámites procesados por este canal, son de 7.64 horas y si consideramos que el sistema trabaja las 24 horas del día, se puede afirmar que la desaduanización es prácticamente inmediata.



CIB-ESPOL

	0%	3%	5%	10%	15%	20%	35%	Promedio Ponderado
18 Instrumentos de optica fotografica, cinematografia.	9%	0%	39%	21%	13%	18%	0%	9,60%
19 Armas, municiones	7%	0%	0%	32%	26%	35%	0%	14,10%
20 Mercancias y productos diversos	13%	0%	0%	27%	31%	29%	0%	13,15%
21 Ojetos de arte para colecciones y especiales	27%	35%	8%	8%	9%	13%	0%	6,20%

Cuadro 4.4

Luego, con el Sistema Propuesto, repetimos el procedimiento anterior²² para obtener el Cuadro 4.5²³

ESTRUCTURA ARANCELARIA PROPUESTA

Porcentaje de importaciones que se tributan en cada uno de los niveles, desglosado por sector económico

	0%	5%	10%	15%	25%	Promedio Ponderado
1 Animales Vivos	14%	58%	16%	12%	0%	6,30%
2 Productos del reino vegetal	22%	40%	31%	7%	0%	6,15%
3 Grasas, aceites y ceras	4%	41%	45%	10%	0%	8,05%
4 Productos de la industria alimentarias	3%	51%	24%	22%	0%	8,25%
5 Productos minerales	14%	82%	3%	1%	0%	4,55%
6 Productos de la industria química	21%	76%	3%	0%	0%	4,10%
7 Plástico, caucho y sus manufacturas	3%	45%	15%	37%	0%	9,30%
8 Pielés, cueros, papelería	3%	41%	35%	21%	0%	8,70%
9 Madera, carbón vegetal y manufacturas	4%	85%	7%	4%	0%	5,55%
10 Pasta de madera, papel o carton para reciclar	17%	77%	2%	4%	0%	4,65%
11 Materias textiles y sus manufacturas	3%	49%	26%	22%	0%	8,35%
12 Calzados, sombreros, paraguas, quitasoles	9%	0%	37%	54%	0%	11,80%
13 Manufacturas de piedra, yeso fraguable, cemento	2%	49%	31%	18%	0%	8,25%
14 Perlas finas, piedras preciosas o semipreciosas	6%	66%	12%	16%	0%	6,90%
15 Metales comunes y sus manufacturas	17%	81%	2%	0%	0%	4,25%
16 Maquinas y aparatos, material electrico,	12%	86%	1%	1%	0%	4,55%

²² Si bien la clasificación en los tres niveles, se ha hecho sobre la base de lo expuesto anteriormente, la responsabilidad es exclusiva del autor.

²³ En la tarifa 0% del Cuadro 4.5, se encuentra exclusivamente las importaciones que se realizan a través de países exentos.

	0%	5%	10%	15%	25%	Promedio Ponderado
17 Material de transporte	12%	49%	7%	0%	32%	11,15%
18 Instrumentos de optica fotografica, cinematografia.	4%	49%	36%	11%	0%	7,70%
19 Armas, municiones	8%	0%	49%	43%	0%	11,35%
20 Mercancías y productos diversos	6%	27%	45%	22%	0%	9,15%
21 Ojetos de arte para colecciones y especiales	15%	52%	25%	8%	0%	6,30%

Cuadro 4.5

Ahora, sobre la base de estos dos cuadros, obtendremos los dos primeros resultados del sistema arancelario propuesto, que se pueden ver en el Cuadro 4.6. El arancel promedio efectivo se reduce del 8.37% al 6.24% y su desviación porcentual se reduce del 51% al 38%.



ARANCEL PROMEDIO EFECTIVO

Estructura arancelaria propuesta VS Estructura arancelaria actual CIB-ESPOI

	Peso de cada sección en las Importaciones	Peso Arancelario Situación Actual	Peso Arancelario Situación Propuesta
1 Animales Vivos	0,58%	0,06%	0,04%
2 Productos del reino vegetal	4,25%	0,26%	0,26%
3 Grasas, aceites y ceras	1,02%	0,12%	0,08%
4 Productos de la industria alimentarias	2,91%	0,38%	0,24%
5 Productos minerales	5,43%	0,25%	0,25%
6 Productos de la industria química	15,74%	0,65%	0,65%
7 Plástico, caucho y sus manufacturas	6,25%	0,91%	0,58%
8 Pieles, cueros, papelería	0,07%	0,01%	0,01%
9 Madera, carbón vegetal y manufacturas	0,06%	0,00%	0,00%
10 Pasta de madera, papel o carton para reciclar	4,25%	0,20%	0,20%
11 Materias textiles y sus manufacturas	3,45%	0,40%	0,29%
12 Calzados, sombreros, paraguas, quitasoles	0,34%	0,05%	0,04%
13 Manufacturas de piedra, yeso fraguable, cemento	1,65%	0,16%	0,14%
14 Perlas finas, piedras preciosas o semipreciosas	0,07%	0,01%	0,01%

15 Metales comunes y sus manufacturas	10,66%	0,52%	0,45%
16 Maquinas y aparatos, material eléctrico,	25,22%	1,32%	1,15%
17 Material de transporte	13,63%	2,60%	1,52%
18 Instrumentos de óptica fotográfica, cinematografía.	2,22%	0,21%	0,17%
19 Armas, municiones	0,03%	0,00%	0,00%
20 Mercancías y productos diversos	1,40%	0,18%	0,13%
21 Objetos de arte para colecciones y especiales	0,79%	0,05%	0,05%
Arancel Promedio Efectivo		8,37%	6,24%
Desviación Estándar respecto al Arancel Promedio		4,00%	2,37%
Desviación Estándar porcentual		51%	38%

Cuadro 4.6

Debo resaltar, que al referirme al arancel promedio efectivo, estoy hablando de la tasa global que tributan la suma de todas las importaciones, la cual se reduce con la propuesta planteada, además también se reduce la desviación estándar de la misma, lo cual demuestra que este modelo es más equitativo. Si bien este resultado es importante, no es el único que nos interesa. En el siguiente apartado analizaré el impacto positivo o negativo que tendrá en las recaudaciones del Estado.



CIB-ESPOL

4.3 IMPACTO EN LAS RECAUDACIONES

Como se ha podido observar, el arancel promedio efectivo se ha reducido, es decir que si se importa la misma cantidad (en dólares), una vez implantada la propuesta, la recaudación sería menor. Para ilustrar lo mencionado veamos el siguiente cuadro que utiliza como ejemplo las importaciones del año 2001:

Recaudaciones en el año 2001 Arancel Actual vs. Arancel Propuesto

	Arancel Actual	Arancel Propuesto
Importaciones	4.540.000	4.540.000
Arancel Promedio Efectivo	8,37%	6,24%
Recaudación	379.998	283.296

Cuadro 4.7

Como pudimos ver, con el esquema propuesto se tendría una disminución en las recaudaciones de \$ 379.998 a \$ 283.296, sin embargo, esta disminución no es necesariamente tan drástica, por una razón fundamental, basada en una simple teoría económica:

- **Disminuye el precio aumenta el consumo:** Si el índice de tributación disminuye, eso significa que el precio de los productos que traemos del exterior se reducen, por tanto se incentiva las importaciones, por lo que esperaríamos que estas aumenten a una cifra que logre una recaudación mayor que la que se obtenía con la tasa de arancelaria anterior.

De esto se tuvo una experiencia reciente en la Aduana Ecuatoriana, pues a principios del año 2001, se eliminó el 5% de impuesto de Salvaguarda, el cual lo pagaban todas las importaciones. Una vez eliminado este impuesto, las importaciones declaradas aumentaron en un 47%²⁴, de lo que podemos concluir que al reducir los aranceles en un 2.13% (de 8.37 a 6.24 %), también generara un aumento en la base imponible. En todo caso, es muy difícil establecer el porcentaje de aumento de esta base, pues el aumento observado a principios de año puede incluir otras variables como el crecimiento natural de las importaciones o un control aduanero más efectivo, sin embargo esas variables pueden ser anuladas con las otras variables, que de hecho, trae de por sí el nuevo modelo, las cuales también incentivarían el aumento de las importaciones debido a una equidad en la tasa arancelaria.

²⁴ Dato obtenido del Departamento de Control y Gestión de la Corporación Aduanera Ecuatoriana.

Esto, nos permite hacer una relación de crecimiento de la base imponible, al disminuir la tasa arancelaria, lo que calculo de la manera más sencilla posible: Si al reducir el 5% de aranceles las importaciones aumentaron en un 47%, eso significa que por cada punto menos en la tasa arancelaria la base imponible aumentará en 9.4%²⁵, de lo que puedo concluir que al reducir la tasa promedio efectiva pagada por los importadores en un 2.13%, se logrará un aumento en las importaciones declaradas en un 20%²⁶. Con este análisis, hago un nuevo calculo en las recaudaciones, utilizando como base imponible las proyecciones de las importaciones para el 2002. Observemos el siguiente cuadro:

Recaudaciones proyectadas para el año 2002
Arancel Actual vs. Arancel Propuesto

	Arancel Actual	Arancel Propuesto
Importaciones	4.953.001	* 6.141.721
Arancel Promedio Efectivo	8,37%	6,24%
Recaudación	414.566	383.243

* Considerando el 20% de aumento a las importaciones

Cuadro 4.8

Si bien es cierto se observa una disminución de las recaudaciones, no es tan drástica como se observa en el cuadro 4.7. Adicionalmente se debe considerar que además de aumentar las importaciones, con el nuevo modelo se espera que aumente aun más las importaciones declaradas, es decir que el contrabando que ingresa al país habitualmente empiece a tributar. Este tema se estudia con mayor profundidad en el siguiente apartado.

²⁵ Simple división del porcentaje de aumento de las importaciones para el porcentaje de disminución de la tasa arancelaria

²⁶ Simple multiplicación entre el porcentaje de aumento de la importaciones por cada disminución de un punto en la tasa arancelaria y los puntos que se lograron disminuir en el esquema propuesto.

4.4 INCENTIVOS A LA TRIBUTACIÓN

A través del análisis que se ha hecho a lo largo de esta tesis, se ha mencionado como el modelo propuesto incentiva a que la evasión disminuya, sin embargo, considero que resumir estos puntos y demostrar sus bondades con un ejemplo numérico, es digno de tratarse en un apartado adicional.

Primeramente al establecer un modelo en la parte administrativa, el modelo reduce al mínimo la utilización de documentos que pasan por terceras personas, lo que ayuda a que los mismos no sean falsificados. Por otro lado, al ser las Aduanas más eficientes, con gran velocidad en los de despachos, reduce los costos al importador, al cual le resultara más fácil declarar que evadir, contrario a lo que sucede en los actuales momentos.

Como segundo punto, como ya lo hemos mencionado anteriormente, un esquema arancelario de tres niveles, con un arancel promedio efectivo mas bajo, incentiva a la tributación, pues este sistema además de ser más igualitario les resulta mas barato a los importadores.

Lastimosamente medir en cuanto se disminuye la evasión, es algo imposible de determinar hasta que no se haya aplicado el modelo, pues no existen cifras exactas de cuanto es lo que se evade, claro que esto es bastante lógico, pues si la evasión se pudiera determinar, fuera también fácilmente combatible, por tanto no seria evasión.

De todas maneras, se estima que la evasión en las Aduanas Ecuatorianas es de un 60%, cifra extremadamente alta, imposible de eliminar, sin embargo veamos un ejemplo numérico considerando que el modelo logra bajar la evasión en un 15%, es decir la cuarta parte del índice existente en la actualidad.

Recaudaciones proyectadas para el año 2002
Arancel Actual vs. Arancel Propuesto considerando una reducción en la evasión.

	Arancel Actual	Arancel Propuesto	Arancel Propuesto
Importaciones	4.953.001	6.141.721	* 6.686.552
Arancel Promedio Efectivo	8,37%	6,24%	6,24%
Recaudación	414.566	383.243	417.241

* Base imponible considerando un 15% de disminución en la evasión.

Cuadro 4.9

Como podemos observar, el disminuir en tan solo un 15% la evasión, aumenta las recaudaciones a tal punto que se superan ligeramente a las recaudaciones del esquema arancelario actual, además de contar las bondades del modelo expresadas anteriormente. Cabe resaltar que una vez implementada esta reestructuración, se espera que la evasión tienda a índices de una sola cifra.





CONCLUSIONES

El presente trabajo ha buscado colaborar a solucionar uno de los más grandes problemas que tiene el Sector Público: el Modelo Aduanero – Arancelario. Los resultados que se han obtenido representan una clara mejoría con relación a la realidad actual. Estos resultados fueron:

- Con la automatización de los procesos aduaneros, se reduce el tiempo de desaduanamiento de las mercancías de 7.7 días a 25 horas.
- De igual forma, con la automatización de los procesos aduaneros, se reducen los canales que facilitan la corrupción y la evasión tributaria.
- Con el nuevo esquema arancelario, se redujeron el arancel promedio de 8.37% al 6.24% y la desviación estándar porcentual del 51% al 38%.
- El nuevo esquema arancelario bien implementado tiene un valor esperado de recaudaciones mayor a de los niveles obtenidos actualmente.

Debe entonces la Aduana y las instituciones respectivas, canalizar las medidas para realizar estas propuestas que generarán un Modelo Aduanero- Arancelario más justo y eficiente, que además genere mayores ingresos al Estado.



BIBLIOGRAFÍA

- COPPEL, JOHNATHAN y MARTINE DURAND (1999). "Trends in Market Openness". *Organisation for Economic Co-operation and Development (OECD) Economics Department Working Paper 221*.
- FRONING, DENISE H (2000). "The Benefits of Free Trade: A Guide por Policy Makers. *Center for International Trade and Economics (CITE) Paper 1391*
- ELAMIN, N (2000). "Acceso a los Mercados: Aranceles y otras condiciones de Acceso". *Dirección de Productos Básicos y Comercio FAO*.
- TAMAYO, LUZ MARÍA (1997). "La Evolución del Arancel en el Ecuador: 1990 – 1996. *Banco Central del Ecuador, Cuadernos de Trabajo 115*.
- GOMEZ, I, MOREIRA R. Y SANTAMARIA, M (1994). "Los Viejos Criterios del Nuevo Arancel". *Planeación y Desarrollo Volumen XXV No. 1*.
- MARGAIN, EDUARDO (2000). "Teoría de los Aranceles sin supuestos limitantes". *Comercio Exterior Edición Enero Marzo 2000*.
- COMUNIDAD ANDINA (1994). "Arancel Externo Común". *Decisión 370*
- SHARMA R. (1999). "Preparación para negociar ulteriores reducciones de los Aranceles Consolidados". *Dirección de Productos Básicos y Comercio FAO*.

BALDWIN, ROBERT (2000). "Trade and Growth: Still Disagreement about the Relationships" *Organisation for Economic Co-operation and Development Economic Department Working Paper No. 264*.

HACHETE DE LA F., DOMINIQUE y LARRAIN, FELIPE (1994). "Una Estrategia de Inserción Comercial para Chile. *Universidad Católica de Chile*.

PAPAGEORGIU, D. CHOKSI, A. y MICHAELY, M (1990). "Liberalización del Comercio Exterior en Países en Desarrollo. Las Lecciones de la Experiencia. *Banco Mundial*.

BALASSA, BELA (1964). "Hacia una Teoría de la Integración Económica: Experiencias y Perspectivas". *Fondo de Cultura Económica, México*.

KINDLEBERGER, CHARLES P (1978). "Integración en Países de Desarrollo". *Economía Internacional*. Ediciones Aguilar, España. Pg. 105 – 129.

PUDELECO. "Ley Orgánica de Aduanas".

"Arancel Nacional de Importaciones"

ANEXOS



las funciones productivas, es decir, las que en realidad se realiza una función directamente relacionada con el control o servicio que debe prestar la CAE.

Cuadro 4.2: Tiempos promedios, medidos diariamente en el mes de mayo / 2001, en el Distrito Pto. Marítimo Guayaquil.

Etapas del proceso	Tiempo promedio en horas
Tiempo de cola en recepción	2,5
Tiempo de espera en recepción	0,69
Tiempo de procesamiento en recepción	0,28
Tiempo de llegada al digitador	3,1
Tiempo de procesamiento en digitación	0,86
Tiempo de espera en aceptación	0,23
Tiempo de aviso de aceptación	2,59
Tiempo de procesamiento en aceptación	0,36
Tiempo de llegada al aforo documental	5,2
Tiempo de espera en aforo documental	3,79
Tiempo de procesamiento en aforo documental	4,36
Tiempo de llegada al aforo físico	12,3
Tiempo de espera en aforo físico	0,65
Tiempo de espera para realizar el aforo	24
Tiempo de procesamiento en aforo físico	6,5
Tiempo de espera en control de aforo	1,69
Tiempo de procesamiento en control de aforo	0,98
Tiempo de llegada a liquidación	24
Tiempo de espera en liquidación	0,25
Tiempo de procesamiento en liquidación	0,67
Tiempo de llegada a desglose	6,54
Tiempo de proceso en desglose	2,56
Tiempo de entrega de documentos para el pago	1,59
Tiempo de llegada al banco	29,56
Tiempo de espera en certificación de pagos	2,59
Tiempo de entrega del recibo de cancelación	24,29
Tiempo de procesamiento en certificación de pagos	0,87
Tiempo de entrega de documentos al usuario	12,25
Tiempo de entrega de documentos a la APG	8,95
Tiempo de espera en control de salida de mercadería	0,58
Tiempo de procesamiento en control de salida de mercadería	0,26



CIB-ESPOL

4.2 EFECTOS DEL NUEVO ESQUEMA ARANCELARIO EN EL ARANCEL PROMEDIO

Para establecer los resultados del nuevo esquema arancelario, utilizamos el siguiente procedimiento.

Inicio analizando el Actual Sistema Nacional de Aranceles, dividido en las 21 secciones de mercaderías que son importadas. Luego en cada sección, se determina que porcentaje de importación de dicha sección se realiza pagando cada uno de los siete niveles arancelarios. Así obtenemos el Cuadro 4.4²¹

ESTRUCTURA ARANCELARIA ACTUAL
Porcentaje de importaciones que se tributan en cada uno de los niveles,
desglosado por sector económico

	0%	3%	5%	10%	15%	20%	35%	Promedio Ponderado
1 Animales Vivos	15%	0%	23%	23%	13%	26%	0%	10,60%
2 Productos del reino vegetal	37%	0%	29%	14%	13%	7%	0%	6,20%
3 Grasas, aceites y ceras	6%	0%	21%	28%	27%	18%	0%	11,50%
4 Productos de la industria alimentarias	3%	0%	23%	15%	28%	31%	0%	13,05%
5 Productos minerales	32%	0%	51%	9%	8%	0%	0%	4,65%
6 Productos de la industria química	44%	0%	38%	9%	9%	0%	0%	4,15%
7 Plástico, caucho y sus manufacturas	9%	0%	11%	12%	16%	52%	0%	14,55%
8 Pieles, cueros, papelería	8%	0%	24%	19%	25%	24%	0%	11,65%
9 Madera, carbón vegetal y manufacturas	13%	0%	55%	12%	16%	4%	0%	7,15%
10 Pasta de madera, papel o carton para reciclar	43%	0%	36%	9%	7%	5%	0%	4,75%
11 Materias textiles y sus manufacturas	12%	0%	22%	22%	9%	35%	0%	11,65%
12 Calzados, sombreros, paraguas, quitasoles	14%	0%	0%	0%	25%	61%	0%	15,95%
13 Manufacturas de piedra, yeso fraguable, cemento	6%	0%	42%	18%	23%	11%	0%	9,55%
14 Perlas finas, piedras preciosas o semipreciosas	7%	0%	69%	5%	13%	6%	0%	7,10%
15 Metales comunes y sus manufacturas	54%	0%	19%	11%	7%	9%	0%	4,90%
16 Maquinas y aparatos, material electrico,	44%	0%	28%	12%	11%	5%	0%	5,25%
17 Material de transporte	21%	0%	8%	2%	5%	31%	33%	19,10%

²¹ En la tarifa 0% del Cuadro 4.4, se encuentran los bienes que están gravados con el 0% y una estimación de las importaciones que se realizan a través de países exentos por convenios bilaterales.

ANEXO 1.1

IMPORTACIONES PROMEDIO POR REGIMENES

Distrito	10	20	21	31	60	70	71
Cuenca	7.681.293,21	5.549,99	222.904,15			1.747.755,19	
Gye Aéreo	18.225.872,60	4.106.970,57		37.073,67		35.881,80	
Gye Marítimo	257.483.244,48	1.188.953,27	4.518.456,32	323.479,94		11.644.139,35	42.574,38
Puerto Bolívar	13.372.126,80	27.988,43			19.473.208,58		6.259.282,39
Quito	73.059.503,59	7.552.354,75	1.384.203,07	171.684,64	286.025,22	6.886.080,36	785.781,20
Total general	369.822.040,68	12.881.817,01	6.125.563,54	532.238,25	19.759.233,80	20.313.856,70	7.087.637,97

Distrito	72	73	74	80	90	Total general
Cuenca	2.335.747,85				5.620,68	11.998.871,07
Gye Aéreo	932.562,31	22.511,05	109.368,74	185.315,49		23.655.556,23
Gye Marítimo	22.757.373,76	31.602,59	1.961.849,37	1.064.366,06		301.016.039,52
Puerto Bolívar	3.231.594,13					42.364.200,33
Quito	4.645.111,93	128.416,94		3.582,43	250.350,79	95.153.094,92
Total general	33.902.389,98	182.530,58	2.071.218,11	1.253.263,98	255.971,47	436.522.387,95



ANEXO 4.1

Etapas del proceso	DIAS del MES DE MAYO / 2001																							Promedio diario
	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	13	14	15	16	17	18	19	20	21	22	23	
Tiempo de cola en recepción	1,98	2,59	2,92	2,49	2,93	2,72	2,07	2,09	2,06	2,28	2,16	1,97	2,23	2,45	2,36	2,52	2,56	2,78	3,29	2,25	3,07	2,00	3,86	2,5
Tiempo de espera en recepción	0,64	0,66	0,66	0,65	0,72	0,68	0,71	0,66	0,65	0,70	0,67	0,78	0,57	0,71	0,79	0,70	0,66	0,69	0,60	0,66	0,72	0,63	0,84	0,69
Tiempo de procesamiento en recepción	0,54	0,24	0,35	0,33	0,26	0,31	0,32	0,28	0,26	0,31	0,17	0,29	0,31	0,16	0,23	0,30	0,28	0,27	0,16	0,27	0,23	0,24	0,37	0,28
Tiempo de llegada al digitador	3,04	3,07	3,12	2,95	3,17	3,20	3,15	3,11	3,09	3,14	2,96	3,04	3,05	3,13	3,39	3,05	3,11	2,98	3,01	3,02	3,16	3,14	3,17	3,1
Tiempo de procesamiento en digitación	0,69	0,69	0,93	0,74	0,89	0,84	0,75	0,87	0,76	0,91	0,82	0,93	1,01	0,82	0,99	0,83	0,91	0,93	0,91	0,93	0,83	1,01	0,85	0,86
Tiempo de espera en aceptación	0,22	0,23	0,24	0,23	0,22	0,22	0,24	0,23	0,22	0,23	0,23	0,24	0,24	0,24	0,24	0,22	0,24	0,23	0,22	0,23	0,23	0,23	0,24	0,23
Tiempo de aviso de aceptación	2,97	2,55	2,58	2,48	2,48	2,56	2,47	2,60	2,54	2,46	2,56	2,69	2,50	2,60	2,96	2,45	2,61	2,50	2,61	2,57	2,79	2,47	2,48	2,59
Tiempo de procesamiento en aceptación	0,37	0,35	0,36	0,37	0,36	0,35	0,36	0,36	0,37	0,36	0,35	0,34	0,36	0,37	0,36	0,37	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,35	0,38
Tiempo de llegada al aforo documental	4,53	5,23	5,53	5,19	5,98	5,36	5,66	5,61	5,43	5,66	3,86	6,51	5,39	3,98	3,98	5,46	4,51	4,47	4,64	5,11	5,74	4,47	4,03	7,27
Tiempo de espera en aforo documental	5,52	4,67	2,74	3,69	4,79	5,47	3,58	3,57	2,87	4,98	3,28	3,49	3,98	3,95	3,46	4,29	3,37	3,31	1,93	3,61	3,70	3,26	3,77	3,79
Tiempo de procesamiento en aforo documental	4,58	4,69	5,48	5,25	4,56	4,12	5,05	5,06	3,08	4,30	3,99	4,04	4,53	3,61	4,88	5,36	3,63	4,75	4,86	3,49	2,92	3,38	4,56	4,36
Tiempo de llegada al aforo físico	17,9	14,1	12,7	13,9	13,8	11,7	12,8	13,1	11,8	11,5	11,6	11,7	11,1	8,9	10,4	12,1	13,0	12,4	14,9	10,0	9,3	12,2	11,0	12,3
Tiempo de espera en aforo físico	0,83	0,59	0,62	0,67	0,67	0,63	0,69	0,67	0,63	0,59	0,61	0,59	0,63	0,74	0,62	0,55	0,68	0,68	0,70	0,60	0,68	0,66	0,66	0,65
Tiempo de espera para realizar el aforo	13,3	22,7	20,2	18,9	28,1	23,2	24,7	26,3	23,2	26,4	26,3	25,7	27,3	21,4	21,1	21,3	25,8	27,3	26,4	23,3	27,3	25,5	27,3	24
Tiempo de procesamiento en aforo físico	8,59	5,94	5,29	5,79	5,73	5,94	5,91	6,37	6,77	7,28	7,42	5,73	6,21	7,26	5,86	6,41	6,76	7,67	6,79	6,87	6,65	6,52	5,64	6,5
Tiempo de espera en control de aforo	1,79	1,66	1,56	1,74	1,66	1,64	1,66	1,66	1,70	1,63	1,78	1,64	1,70	1,66	1,63	1,82	1,75	1,68	1,64	1,59	1,77	1,74	1,70	1,69
Tiempo de procesamiento en control de aforo	1,26	0,85	0,98	1,06	0,98	1,00	0,95	1,01	0,97	0,92	1,00	0,96	0,94	0,94	0,85	0,98	0,97	0,90	1,05	1,01	0,94	0,94	0,99	0,98
Tiempo de llegada a liquidación	14,7	23,2	20,8	23,8	28,6	21,8	25,1	29,3	23,8	24,8	23,8	26,1	25,8	22,8	24,0	25,8	22,0	27,3	25,7	26,4	18,3	22,5	26,5	24
Tiempo de espera en liquidación	0,16	0,23	0,24	0,26	0,28	0,26	0,23	0,26	0,29	0,23	0,24	0,30	0,26	0,23	0,26	0,27	0,27	0,27	0,27	0,27	0,25	0,24	0,24	0,25
Tiempo de procesamiento en liquidación	1,21	0,51	0,55	0,45	0,70	0,66	0,82	0,72	0,69	0,70	0,59	0,56	0,64	0,54	0,63	0,64	0,75	0,64	0,62	0,83	0,67	0,74	0,63	0,67
Tiempo de llegada a desglose	6,31	6,52	6,45	6,56	6,50	6,59	6,44	6,46	6,52	6,54	6,67	6,45	6,49	6,64	6,55	6,62	6,52	6,60	6,62	6,55	6,62	6,49	6,59	6,54
Tiempo de proceso en desglose	2,73	2,58	2,46	2,54	2,73	2,54	2,46	2,60	2,75	2,52	2,64	2,41	2,45	2,68	2,72	2,59	2,45	2,45	2,59	2,51	2,49	2,55	2,46	2,56
Tiempo de entrega de documentos para el pago	1,03	1,41	1,45	1,66	1,71	1,33	1,81	1,70	1,71	1,53	1,60	1,89	1,55	1,28	1,77	1,60	1,76	1,67	1,89	1,49	1,58	1,75	1,52	1,59
Tiempo de llegada al banco	32,9	29,6	31,7	29,3	31,6	31,1	34,8	28,2	24,7	26,2	29,2	28,1	27,1	30,3	28,0	27,6	27,9	29,7	29,7	31,3	29,9	28,0	32,1	29,56
Tiempo de espera en certificación de pagos	3,53	1,11	1,33	3,37	2,29	2,57	3,13	1,95	3,69	2,75	2,80	3,93	3,11	1,56	2,94	1,61	2,71	3,00	4,48	1,29	2,14	1,17	3,18	2,59
Tiempo de entrega del recibo de cancelación	22,6	24,4	25,1	24,1	24,0	23,4	24,7	23,8	23,9	25,8	25,0	23,6	26,5	24,1	24,9	22,6	26,3	24,6	22,3	25,6	23,5	23,0	24,2	24,29
Tiempo de procesamiento en certificación de pagos	1,09	0,85	0,84	0,90	0,83	0,69	0,83	0,87	0,96	0,75	0,83	0,79	0,94	0,77	0,93	0,90	0,97	0,85	0,94	0,87	0,82	0,84	0,83	0,87
Tiempo de entrega de documentos al usuario	11,9	15,6	10,3	13,0	12,2	14,2	13,4	11,8	12,9	12,0	14,4	13,0	12,6	12,2	8,8	11,4	14,0	9,6	12,5	11,2	11,1	12,2	13,4	12,25
Tiempo de entrega de documentos a la APG	7,2	8,2	7,9	8,4	9,6	8,0	8,6	11,4	9,9	9,9	8,9	10,6	6,6	9,8	9,4	5,9	9,3	9,2	8,0	10,8	8,8	10,5	8,8	8,95
Tiempo de espera en control de salida de mercadería	0,78	0,61	0,54	0,55	0,44	0,58	0,58	0,62	0,59	0,58	0,54	0,61	0,63	0,52	0,61	0,69	0,56	0,59	0,55	0,55	0,57	0,46	0,49	0,58
Tiempo de control en Garita 2	0,28	0,24	0,28	0,29	0,21	0,27	0,25	0,23	0,21	0,24	0,24	0,28	0,29	0,29	0,21	0,27	0,19	0,28	0,28	0,26	0,29	0,21	0,27	0,26
Tiempo total del proceso calculado en horas:	176	188	179	186	204	190	201	202	188	198	198	201	200	190	192	192	204	209	210	206	197	201	219	185,04