



República del Ecuador

Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil - UTEG

Trabajo de Titulación

para la obtención del título de:

Ingeniero en Comercio Exterior Mención Negocios Internacionales

Tema:

Evolución del proceso de importación de vehículos en la promoción de los derechos de las personas con discapacidad en el Ecuador

Autor:

Jendry Rodolfo Ortiz López

Directora de Trabajo de Titulación:

Lcda. María del Pilar Viteri Vera, MSc

Septiembre 2019

Guayaquil – Ecuador

La responsabilidad de este trabajo de investigación, con sus resultados y conclusiones, pertenece exclusivamente al autor.

.....
Jendry Rodolfo Ortiz López

Dedicatoria

A mi esposa Andrea Brasales a mis hijos Matias Abigail Y Rafaela y mi madre Gloria Lopéz, que son el motor de mi vida, y las ganas para salir adelante, a ellos principalmente les dedico este artículo que contiene todo el esfuerzo durante todo este tiempo de estudio, tiempo sacrificado de viajes, fines de semana y por apoyarme a que pueda lograr una de mis metas.

A todos ustedes, por su paciencia, por brindarme el tiempo y el espacio necesario para poder encontrar el equilibrio y culminar con éxito este artículo.

A ustedes, mi familia, les dedico este logro, nuestro logro, porque nada de esto hubiera sido posible sin su apoyo.

Agradecimiento

Quiero expresar mi Gratitude con Dios quien con su bendición llena siempre mi vida, a mis padres que con sus consejos me han motivado para salir adelante en especial a mi madre pilar importante en este largo camino, a mi esposa ya que sin ella nada de esto fuera posible ya que es mi principal motivación y pilar para seguir adelante, a mi hijos que son mi motor del día a día e inspiración para seguir formándome académicamente, a mis hermanos y mis suegros que de alguna manera me apoyaron para culminar mis estudios y más profundo y sincero agradecimiento a la Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil y a cada una de las autoridades y en especial a María del Pilar Viteri Vera; a ellos les quedo totalmente agradecido por la comprensión, la paciencia y el ánimo recibidos. Gracias por estar siempre a mi lado, nunca juzgarme y entender que el tiempo sacrificado ha sido en búsqueda del éxito y para disfrutar un mejor futuro junto.

EVOLUCIÓN DEL PROCESO DE IMPORTACIÓN DE VEHÍCULOS EN LA PROMOCIÓN DE LOS DERECHOS DE LAS PERSONAS CON DISCAPACIDAD EN EL ECUADOR

Jendry Rodolfo Ortiz López

Universidad Tecnológica Empresarial de Guayaquil

pieryjendry_1080@yahoo.es

RESUMEN

El presente estudio tuvo como objetivo analizar la evolución del proceso de importación de vehículos en la promoción de los derechos de las personas con discapacidad en el Ecuador, enfocado en conocer el porcentaje de personas con discapacidad que han podido acceder al beneficio que otorga la LOD y su reglamento en cuanto a la exención del pago de impuestos tributarios y arancelarios a la importación de tales vehículos adaptados. El diseño de la investigación fue analítico – descriptivo, utilizando técnicas cualitativas como Focus Group y cuantitativas como la observación y entrevista. La herramienta ha sido el cuestionario de preguntas aplicado a personas que forman parte de la Asociación APDISA en la ciudad de Cuenca. Se concluye que la importación de estos vehículos es una realidad para actualmente apenas el 0,4% de la población con discapacidad, siendo el factor económico el impedimento principal para acceder a este beneficio.

Palabras Claves importación vehicular, discapacidad, exoneración, tributación, aduana.

INTRODUCCIÓN

La política pública e institucional en el tema de las discapacidades en el Ecuador es muy clara y concreta; además, la normativa jurídica complementaria permite que se de relevancia a los proyectos y programas que en la actualidad se han desarrollado o siguen desarrollándose, como una forma de garantizar los derechos de las personas con discapacidades (Valencia y

Bernal, 2016). La atención por parte del Estado y sus organismos, ha sido afianzada desde los años cincuenta a iniciativa de familias y organizaciones no gubernamentales los cuales como agentes asistenciales y de beneficencia, empezaron a tomar en cuenta la severidad de nula presencia de asistencia social a este grupo humano vulnerable.

En la década de los ochenta surge el Primer Plan Nacional de Discapacidades, creándose el Consejo Nacional de Discapacidades (CONADIS), el cual tiene las competencias para coordinar acciones e impulsar investigaciones para calificar y mejorar las condiciones de vida de las personas con algún tipo de discapacidad. Para el año 1992 se emite la Ley de Discapacidades en la cual se deja constancia de la prohibición de la discriminación en razón de la discapacidad de las personas (Guanga, 2011).

En el año 2001 la Organización de las Naciones Unidas (ONU), concedió al Estado Ecuatoriano el premio Roosevelt, para discapacidades, siendo el primer país de América Latina y el sexto en el mundo en recibir este premio por el planteamiento en esa época de las mejores políticas de Estado y servicios para personas con discapacidades. En el año 2005, se inicia la elaboración del “II Plan Nacional de Discapacidades” con un marco normativo, políticas generales y sectoriales que consolida al CONADIS como ente principal regulador del sector de las discapacidades ecuatorianas. Con la finalidad de efectivizar las medidas tomadas años atrás, se apuntala a la inserción laboral y la equiparación de oportunidades diversas en personas discapacitadas.

La Constitución de la República del Ecuador (2008) reconoce con claridad en su Art. 47 que es obligación del Estado garantizar la efectividad de las políticas públicas preventivas en el ámbito de las discapacidades, mencionándose entre otras las exenciones en el régimen tributario, además se consideran los artículos 11, 16, 35, 42, 46 al 49, 51, 61 – 62, 65-66, 81, 88, 156, 203, 230, 333, 341, 348, 369, 373 y 381 en los que se hace un enfoque concreto de los derechos específicos a este grupo de personas (CRE, 2008). El Código Tributario, en su Capítulo V en referencia a las exenciones, señala en el Art. 31 que se trata de una modalidad de exclusión o dispensa, bajo norma legal, de una obligación tributaria (CT, 2012). Este artículo se encuentra relacionado con el Art. 147 del Código Orgánico de la Producción,

Comercio e Inversiones (COPCI) (2012), ya que esa dispensa se aplica a la importación, entendida como la acción de ingresar mercancías desde el extranjero al país.

Complementariamente, la Ley Orgánica de Discapacidades (LOD) emitida en el año 2012, en el contenido del artículo 80 especifica las exenciones arancelarias y tributarias en la importación de vehículos ortopédicos o no ortopédicos, exclusivamente al uso particular o colectivo de personas con algún tipo de discapacidad hasta por ciento veinte remuneraciones básicas unificadas en el precio FOB en vehículos particulares y doscientas seis remuneraciones en FOB para transporte colectivo. (Zea, 2018).

Con la emisión en el año 2012 del Reglamento de la Ley Orgánica de Transporte Terrestre, Tránsito y Seguridad Vial, Art. 299, claramente queda especificado que las personas con discapacidades o con movilidad reducida "tiene derecho a ser transportados en vehículos adecuados para sus necesidades específicas". En este mismo reglamento, en el Art. 132 se les concede además a estas personas el poder obtener la Licencia de no profesionales tipo "F" para que puedan conducir "automotores especiales adaptados de acuerdo a su discapacidad" (RLOTTTSV, 2012).

En el año 2017 se reforma el "Reglamento a la Ley Orgánica de Discapacidades", derogando el emitido previamente en el año 2013 a través del Decreto Ejecutivo No. 194, haciendo una revisión de los derechos y garantías, así como la emisión de nueva normativa con respecto a los beneficios de impuestos para las personas discapacitadas, a cargo del CONADIS actualmente denominado como Consejo Nacional para la Igualdad de Discapacidades, el pago por el cuidado a personas discapacitadas, el acceso a mejoras en la atención médica, de educación, turismo, viviendas, y las exenciones arancelarias y tributarias en la importación de vehículos ortopédicos o no ortopédicos, exclusivamente al uso particular o colectivo de personas con algún tipo de discapacidad hasta por sesenta remuneraciones básicas unificadas en el precio FOB en vehículos particulares y ciento veinte remuneraciones en FOB para transporte colectivo, entre otros (Presidencia de la República, 2017).

La emisión de leyes a favor de la igualdad y equidad de las personas con discapacidad dio paso a que a través de los años se reformaran otras como la de “Regulaciones para el registro de las personas con discapacidad”, o la “Ley Reformativa del Código Laboral” encaminadas a ofrecer ambientes de igualdad de oportunidades dentro del marco de la inclusión y equidad. La reforma laboral sobre todo se enfocó en la inserción laboral, emitiéndose el Instructivo que regula el porcentaje de inclusión laboral de personas con discapacidad en el año 2018, cuyo objeto además de permitir la contratación de personal con discapacidades tanto en el sector público como privado, permitió que se establezca con precisión el número de trabajadores que deben ser contratados en el porcentaje mínimo del 4% sobre una base de 25 trabajadores ya contratados (MDT, 2018).

Para el año 2019, en el Ecuador existen 46% de personas con discapacidad física, 22,35% intelectual, 14,12% auditiva, 11,82% visual y el 5,05% psicosocial (CONADIR, 2019). La ejecución de políticas, programas y proyectos involucran tanto a miembros del estado nacional, gobiernos descentralizados según el COGEP e instituciones del sector privado. Hay que enfatizar que el Ecuador posee un marco jurídico muy sólido en materia de personas con discapacidad, pero también existen instrumentos internacionales que se encaminan precisamente en defender los derechos de estas personas.

La selección del tema se justifica en base a la necesidad de enfatizar en la responsabilidad del Estado ecuatoriano y las consideraciones hacia las personas con discapacidades que precisan acceder a un sistema de movilización seguro, pero debido a sus limitaciones económicas, la adquisición de un vehículo adecuado a sus necesidades en el mercado es casi imposible. Por lo tanto, la creación de un modelo de ventajas y beneficios tributarios y arancelarios que faciliten la importación de los mismos es factible, aunque no se descartan algunas disyuntivas, las cuales necesitan ser estudiadas y analizadas.

En el presente estudio el objetivo general ha sido analizar la evolucionando del proceso de importación de vehículos en la promoción de los derechos de las personas con discapacidad en el Ecuador; y sus objetivos específicos son: conocer el porcentaje de personas con discapacidad que han podido acceder al beneficio que otorga la LOD; y analizar el reglamento

en cuanto a la exención del pago de impuestos tributarios y arancelarios a la importación de tales vehículos adaptados. Las implicaciones teóricas al finalizar el trabajo de investigación permitirán determinar la comprensión del contexto dentro de la norma ecuatoriana de las personas con discapacidad y los beneficios que poseen. En cuanto a la práctica se pretende iniciar haciendo una revisión de los argumentos del pasado y presente, enfatizando al lector de la importancia de haber otorgado exoneraciones a este grupo de personas vulnerables.

La pregunta de investigación: ¿Cómo ha evolucionado el Proceso de Importación de Vehículos en la promoción de los derechos de las personas con discapacidad en el Ecuador, enfocado en conocer el porcentaje de personas con discapacidad que han podido acceder al beneficio que otorga la LOD y su reglamento en cuanto a la exención del pago de impuestos tributarios y arancelarios a la importación?

DESARROLLO TEMÁTICO

Importancia Del Problema

La capacidad de las personas con limitaciones en su movilización es un aspecto fundamental para mejorar su calidad de vida y la autoestima, incluida dentro de éstas la inserción laboral y social en su comunidad o sociedad (García, 2010). La protección legal no es garantía de esta inserción efectiva, sino que es evidente que persisten aún restricciones para estas personas como lo es el traslado, convirtiéndose de esta forma el uso de un vehículo particular como una alternativa que facilita su desempeño diario. En el Ecuador la importación de vehículos para personas con capacidades diferentes está regulado por el CONADIS, el cual concede la autorización previa el trámite del análisis del nivel de discapacidad, para aplicar a su vez el porcentaje de la exoneración tributaria en el vehículo que, de acuerdo a los exámenes realizados, son los más adecuados a sus necesidades. Estas exoneraciones incluyen el pago total de los derechos en aranceles, adicionales, IVA, ICE, tasas portuarias y almacenaje de importación.

El problema que motiva a esta investigación se enfoca en el estudio y análisis de la evolución del mercado de importación de vehículos especiales para estas personas, desde que empezó el

Gobierno del Ecuador a brindarles facilidades dentro de la protección integral que especifica la Carta Magna emitida en el año de 1998 y ampliada en derechos y garantías en el año 2008.

Marco Teórico Conceptual

En las sociedades de la edad antigua (3.500 a.C. – 470 d.C.) se consideraba que el sujeto que nacía con algún tipo de discapacidad y se volvía una carga para la familia sin aportar nada a la sociedad, era el producto de algún pecado cometido por el padre o la madre, aspecto netamente religioso, por lo que cuando nacían era común que fueran sometidos a infanticidio. En el Derecho Romano antiguo, las personas con discapacidad recibieron trato a favor a través de la creación de la figura de la curatela, para que pudieran administrar sus bienes en los casos de discapacidades mentales o cognitivas que impidieran ejercer por sí mismo sus derechos. Al pasar a la edad media en cambio, estos sujetos se volvieron objeto para la caridad y la mendicidad, explotando la discriminación y marginación a la que fueron sometidos. Ya en la época de Napoleón, al crear su código jurídico menciona a los discapacitados mentales al hacerles sujetos de interdicción. Para los años sesenta la persona discapacitada es reconocida como un ser humano, siendo aceptada su diferencia y ganándose el respeto de la sociedad que le rodea (Hernández, 2015).

Para los años sesenta la persona discapacitada es reconocida como un ser humano, siendo aceptada su diferencia y ganándose el respeto de la sociedad que le rodea. Surgen dos modelos que en la actualidad son considerados como principales en lo que es la comprensión de la discapacidad: modelo médico y social:

En el Modelo Médico las causas que originan la discapacidad, sea cual sea, son estudiadas desde un punto de vista clínico, en el cual el ser humano es sujeto de cuidados, tratamiento, rehabilitación. Este modelo es el punto focal para la emisión por parte de la Organización Mundial de la Salud (OMS) de la emisión de documentos como la Clasificación Internacional del Funcionamiento (CIF), e informes tales como el de Discapacidades y Minusvalías y el Manual de clasificación de las consecuencias de la enfermedad.

Por el contrario, el Modelo Social al afirmar que es el resultado de las relaciones sociales, dio paso a la creación de políticas de tipo social enfocadas en erradicar todas las formas de discriminación de este grupo de personas, de tal forma que los principales responsables de las discapacidades ya no son ni religiosas ni clínicas, sino efecto de las limitaciones que les imponen para ser parte del grupo social y que por lo tanto no les garantizan ser incluidas y aceptadas dentro del grupo social.

Ambos modelos generaron en su momento una ola de respuestas por parte de organismos internacionales, dedicados a buscar mecanismos para asegurar el bienestar de las personas con discapacidades. En este sentido en el año de 1983 la Organización Internacional del Trabajo (OIT) emite el Convenio 159, primer instrumento cuyo objetivo era el de garantizar el acceso a un empleo digno a las personas inválidas de los sectores rurales, incentivando la inserción social y laboral. A través de los años el organismo ha emitido otros instrumentos tales como el Programa de Acción Mundial para los Impedidos y las Normas Uniformes sobre Igualdad de Oportunidades para las personas con discapacidad.

Al mencionar a las personas con discapacidad, se hace necesario conocer con precisión y exactitud cuál es la definición para comprender todo el concepto. Así, la OMS en su Clasificación Internacional del Funcionamiento (CIF) dice al respecto que "es un fenómeno complejo que se compone tanto de factores personales (englobando tantas deficiencias, limitaciones en la actividad y restricciones en la participación) como de factores contextuales (barreras y obstáculos) que ejercen un efecto sobre la deficiencia personal" (Díaz, 2010, pág. 116).

La Ley Orgánica de Discapacidades y el Instructivo del MDT del Ecuador, definen a las personas con discapacidad como

"Toda aquella que como consecuencia de una o más deficiencias físicas, mentales, intelectuales o sensoriales, con independencia de la causa que la hubiera originado, ve restringida su capacidad biológica, psicológica y asociativa para ejercer una o más actividades esenciales de la vida diaria, en una proporción equivalente al treinta por

ciento (30%) de discapacidad, debidamente calificada por la autoridad sanitaria nacional" (Art. 6 inciso primero LOD, Art. 3, numeral 1 Instructivo).

Precisando además que la LOD ecuatoriana especifica una segunda definición sobre aquellas personas que no poseen una discapacidad permanente sino sólo una condición discapacitante o con deficiencia como aquellas que

"...presente disminución o supresión temporal de alguna de sus capacidades física, sensoriales o intelectuales manifestándose en ausencias, anomalías, defectos, pérdidas o dificultades para percibir, desplazarse, oír y/o ver, comunicarse, o integrarse a las actividades esenciales de la vida diaria limitando el desempeño de sus capacidades; y, en consecuencia, el goce y ejercicio pleno de sus derechos" (Art. 7 LOD).

La OMS en coordinación con el Banco Mundial en el año 2011 emiten el Informe Mundial sobre la Discapacidad, el cual afirma que las prevalencias estimadas señalan que el 15% de la población a nivel mundial ha tenido o tiene algún tipo de discapacidad, de los cuales 15,6% son mayores a 15 años; 2,2% tienen graves problemas de funcionamiento y 3,8% tienen una discapacidad muy grave como ceguera, depresión o tetraplejía, estando estos porcentajes en alza por factores como la edad de la población e incremento de enfermedades crónicas (OMS-Banco Mundial, 2011).

En años previo al 2018, el proceso de importación de vehículos especiales para personas con discapacidad, era un proceso largo y engorroso, además de que el costo de la parte correspondiente a impuestos a la persona con discapacidad era aún elevado, lo que hacía que existiera desmotivación, a continuación, se exponen los puntos que hacen énfasis en diferenciar el proceso:

Tabla 1: Evolución del proceso de importación de vehículos para personas con discapacidad

Año 2012-2014-2017	Año 2018	Año 2019
---------------------------	-----------------	-----------------

- El proceso era totalmente personal y debían llenarse formularios PRECALIFICACIÓN, los cuales adjunto a los requisitos debían ser entregado en las oficinas de la SENA E.	- La solicitud y el proceso deben realizarse sólo a través de la plataforma online de la SENA E, Banco Central y solicitante.	- Se presenta solicitud de PRECALIFICACIÓN para continuar con el proceso de acuerdo a datos de enlace entre SENA E y MSP.
- Plazo del trámite de 180 días (6 meses aproximadamente) para obtener exoneración.	- El plazo del proceso de exoneración es de 30 días (1 mes).	- Plazo de aprobación de la precalificación para exoneración es de 48 horas.
- No se hacía ningún trámite para adquirir la firma electrónica o TOKEN.	- Se hace la adquisición de la firma electrónica o TOKEN en el Registro Civil.	- El proceso se mantiene en el mismo formato para adquisición del TOKEN.

Realizado por: autor. Fuente: SENA E, 2012, SENA E, 2014; SENA E, 2018, SENA E, 2019.

El Reglamento a la Ley Orgánica de Discapacidades, dispone el porcentaje del beneficio de acuerdo al grado de discapacidad, de tal forma que tanto los beneficios tributarios como el acceso a la importación de vehículos especiales es una realidad, pero que debe seguir un proceso que en la actualidad también ha sido agilizado, simplificado y automatizado en la página web del CONADIS, para brindar un mejor servicio a este grupo de personas.

Para la adquisición de un vehículo como primer paso es necesario obtener la calificación, de acuerdo a la LOD es un proceso que en la actualidad está regulado por el CONADIS, encargado de seguir y vigilar que el Subsistema Nacional para la Calificación de la Discapacidad funcione de forma correcta y efectiva. La calificación, recalificación o anulación del registro como discapacitado sólo podrá ser solicitada por el mismo interesado o la persona

que sea su representante legalmente designado, cuyo expediente administrativo será examinado por la autoridad sanitaria, oficiando en los casos concretos al CONADIS y al Registro Civil, Identificación y Cedulación para que hagan la debida rectificación cuando se trate de una recalificación o la anulación cuando haya que corregir el error, negligencia o dolo en la calificación.

En el caso de haberse otorgado la calificación y realizado la reforma de recalificación le corresponde al Registro Civil emitir una nueva cédula de identidad en la que consten la "condición de discapacidad, su tipo, nivel y porcentaje"(Art. 11, LOD), de tal forma que la cédula se convierte en el único documento habilitante para acceder a todos los beneficios que la Ley les otorga, en lo que fuere aplicable ya que para los trámites de acceso a un vehículo especial, es necesario el certificado o documento emitido por la Autoridad Sanitaria Nacional. Las personas con discapacidad portadoras del carné emitido por el CONADIS; previa a la importación de bienes (vehículos y ayudas técnicas) deberán acceder al proceso de recalificación.

Dentro del proceso, conforme a los avances de la tecnología, en la página web se encuentra un formulario sencillo, que simplifica el proceso y lo vuelve más ágil, facilitando de esta forma el acceso electrónico a las personas con discapacidad, su representante legal o cuidadores para que realicen el trámite correspondiente. El mencionado formulario es el de PRECALIFICACIÓN y el mismo relaciona los datos que ingresa el solicitando con los obtenidos de la página web del MSP cuya base de datos está accesible las 24 horas. Cuando se ha procedido al llenado de la preclasificación de forma completa, automáticamente se conocerá el beneficio, luego se ingresará al sistema ECUAPASS y se llenará la solicitud en línea, se envía al mail del SENA E el cual dará respuesta en un plazo de 48 horas la Aduana aprobará o rechazará la solicitud de calificación para continuar con el proceso de importación tal como lo señala el Boletín 005 de febrero del año 2019 en la página web institucional del servicio aduanero (SENAE, 2019)

Una vez que se ha aprobado la PRECALIFICACIÓN, se seguirá con el proceso, siendo necesario adjuntar los requisitos que se mencionan a continuación:

1. Adquirir el token (firma electrónica) en el Registro Civil o en la empresa Security Data.

Debes solicitar el dispositivo de firma electrónica “token”, a través de la página web del Banco Central del Ecuador y retirarlo en las oficinas del Registro Civil a nivel nacional; será utilizado para el trámite de importación de bienes y vehículos (CONADIS, 2019).

- Requisitos para obtener el Certificado de Firma Electrónica “TOKEN”

Persona Natural

- Escaneado de cédula o pasaporte a color de la persona que va a obtener el token; en la misma página necesariamente deberá constar el carné de discapacidad de la persona con discapacidad titular del derecho;
- Escaneado de la última factura de pago de luz, agua o teléfono (CONADIS, 2019).
- Procedimiento para obtener del dispositivo de firma electrónica “TOKEN”
- El solicitante recibirá un mail del Banco Central del Ecuador, en que se confirma la solicitud ingresada;
- Inmediatamente, el Registro Civil enviará al solicitante un correo electrónico confirmando la aprobación de la solicitud del token (firma electrónica); en este correo se adjuntará el documento para realizar el pago de la firma electrónica, el mismo que deberá ser impreso.
- Con el documento para realizar el pago, el solicitante deberá acercarse a la Oficina del Registro Civil, elegida en el formulario de solicitud de la firma electrónica, para realizar el pago en las ventanillas.
- El solicitante luego de realizar el pago, retirará su token en la oficina del Registro Civil elegida (en el formulario de solicitud), portando su cédula o pasaporte; el trámite es personal (CONADIS, 2019).

Preparar requisitos:

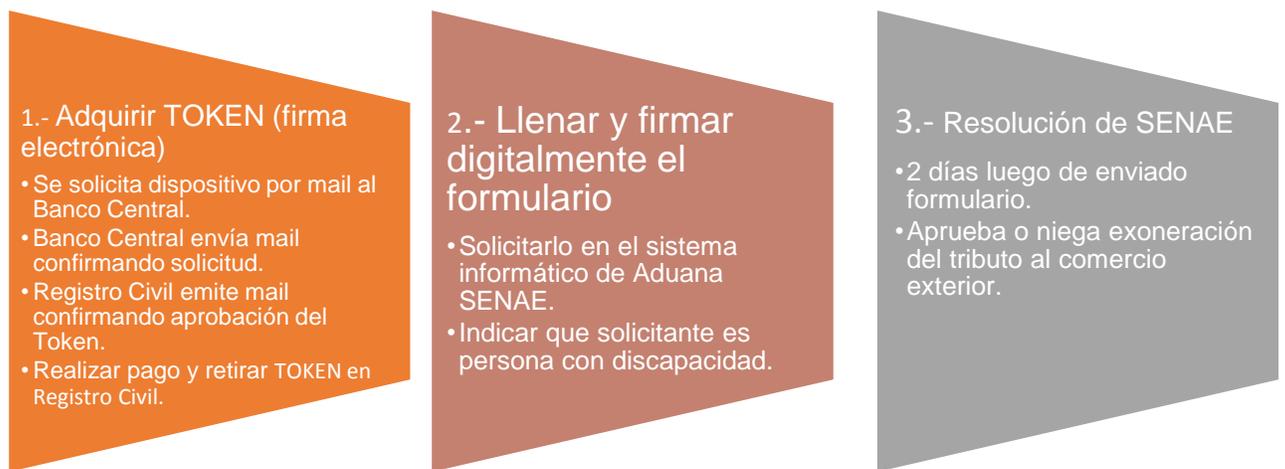
a) Personas naturales

En el caso de importación de vehículos:

- Certificado o documento emitido por la Autoridad Sanitaria Nacional.
- Escaneado Factura comercial original, contrato de compraventa o documento que acredite la transacción comercial o la transferencia de dominio de vehículos.

- Para el caso de personas con discapacidad menores de edad, la comprobación de la representación legal se la realizará a través de la base de datos de la Dirección Nacional de Registro de Datos Públicos (DINARDAP), en la cual se verificará el nombre del padre o la madre
- Para el caso de personas con discapacidad que tengan, o que de acuerdo a la normativa jurídica vigente deban tener un curador o tutor, deberá presentarse la copia notariada de su designación por parte de la autoridad judicial (SENAE, 2019).

Gráfico 1: Proceso de aprobación para importación de vehículos a personas con discapacidad en Ecuador.



Realizado por: autor. Fuente: CONADIS, 2019.

Es importante conocer el proceso de importación en países de la región, para determinar puntos de diferencia o semejanza, así como las exoneraciones que cada uno de ellos brinda de forma especial a la población con discapacidades:

- En Argentina, en febrero del año 2019 se emitió la Resolución 26, en el que se menciona la forma de solicitud de importación de vehículos especiales, señalando que en casos de no disponer existencia o haber insuficiencia de producción nacional del vehículo corroborada por la Dirección Nacional de Industria de la Secretaría de Industria se permitirá presentar la "Solicitud de Importación de Vehículos Especiales"

en la Plataforma de Trámites a Distancia (TAD). La Dirección Nacional de Industria deberá pronunciarse en un plazo no mayor a 20 días sobre la autorización o negación de la importación, este permiso tendrá un plazo de duración de un año, luego del cual deberá volver a presentarse solicitud (BORA, 2019).

Gráfico 2: Proceso de aprobación para importación de vehículos a personas con discapacidad en Argentina.



Realizado por: autor. Fuente: BORA, 2019.

- Perú permite la importación de vehículos especiales para uso exclusivo de personas con discapacidad, los que también se encuentran exonerados de pagos arancelarios beneficio constante en la Ley General de Personas con Discapacidad y la Ley General de Aduanas. Para su importación es necesario que se acredite ante el Ministerio de Salud la condición de persona minusválida y se emita el certificado médico especificando la limitación física permanente y la imposibilidad por lo tanto de utilizar vehículo de transporte público común. La Declaración Única de Aduanas (DUA) o Declaración Simplificada de Importación (DSI) deberá contener con detalle el equipamiento y las adaptaciones que tiene el vehículo, lo que debe estar en

concordancia con la factura comercial emitida en este caso por el proveedor extranjero. La solicitud y los requisitos deberán ser presentados en las áreas de Importación de las Intendencias de Aduana de la República, si son vehículos nuevos debe presentarse adicional el Registro de Homologación y si son usados cumplir con requisitos de calidad. El beneficio especial se aplicará sobre aquellos vehículos especiales cuyo valor no sea superior a \$10.000,00 (diez mil dólares) y si lo sobrepasa el excedente será sujeto al pago de los impuestos. La intendencia de aduana ingresa los datos de la DUA al sistema electrónico y luego señala el tipo de control al que será sometido el vehículo a su llegada al país, pudiendo ser por dos canales: naranja solo para revisión documentaria; y, rojo a reconocimiento físico. El vehículo podrá ser retirado de aduana en un plazo de 30 días luego de constatada la descarga en el despacho de la intendencia (SUNAT, 2019).

Gráfico 3: Proceso de aprobación para importación de vehículos a personas con discapacidad en Perú.



Realizado por: autor. Fuente: CONADIS, 2019.

- En Estados Unidos, los vehículos fabricados en el extranjero deben ajustarse a los altos estándares de calidad estadounidense, de tal forma que su ingreso es casi improbable;

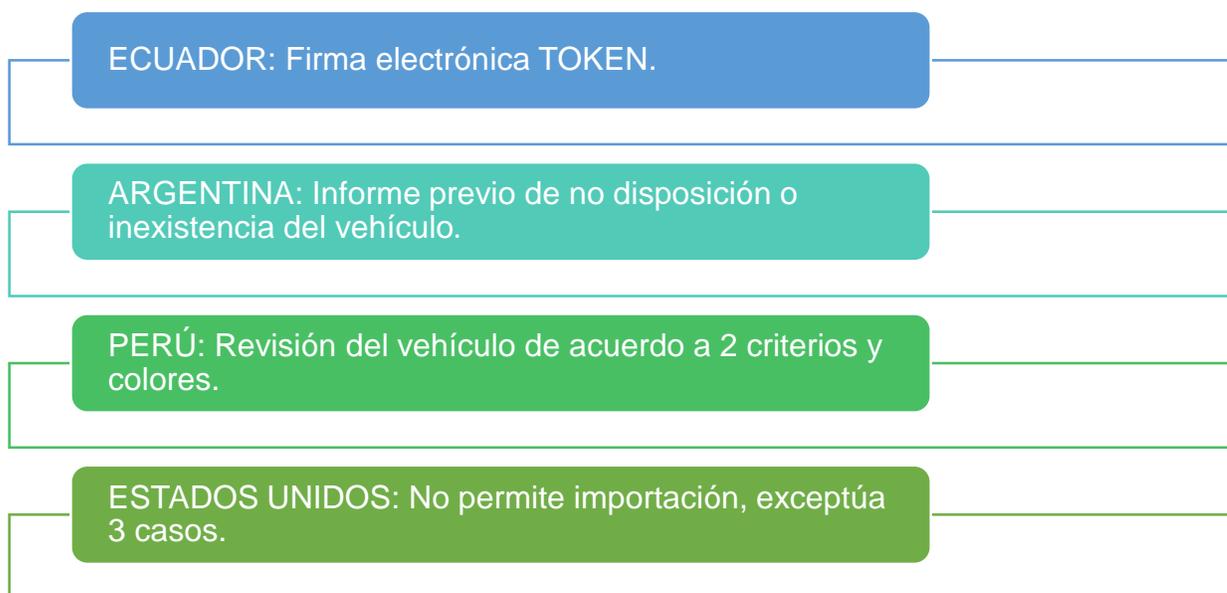
además no existe ninguna exención tributaria para los casos permitidos de importar: personal de Fuerzas Armadas, personal extranjero diplomático y miembros de organizaciones públicas internacionales, pero deberán salir del país una vez que sus dueños lo hagan. Al tratarse de un país fabricante y ensamblador de vehículos adaptados para personas con discapacidad, un tema que en este país se lo han tomado muy en serio ya que desde el año 1990 adoptó la política de la "Americans with Disabilities Act", cuyos objetivos están encaminados a la lucha contra la discriminación en lugares y servicios públicos. La Ley sobre Estadounidenses con Discapacidades (ADA, por sus siglas en inglés) creó el servicio de transporte "Paratransito ADA" que ayuda en el servicio a personas con discapacidad desde un punto de origen a destino, debiendo cumplir con requisitos como no poder viajar en sistema de ruta fija por su impedimento, personas en sillas de ruedas que transiten por rutas no accesibles y que no pueden viajar a lugar de embarque o desembarco (Brennan, 2019).

Al conocer los procesos de Ecuador, Argentina, Perú y Estados Unidos, se puede establecer un punto de semejanza, enfocado en la garantía de los derechos a las personas con discapacidad, permitiendo su movilidad a través del beneficio de importación de vehículos que permitan su traslado y la posibilidad de poder realizar actividades diarias; se les concede a este grupo de personas vulnerables la posibilidad de exoneración en el pago de impuestos aduaneros; los países realizan la calificación de las personas con discapacidad en base al informe emitido por sus instituciones; también es posible mencionar que todos hacen uso de los avances informáticos para el ingreso de las solicitudes y su tramitación. Los puntos de comparación hacen énfasis en:

- Ecuador permite la creación de una firma electrónica para poder acceder al beneficio de la importación, lo cual no consta en el procedimiento de Argentina y Perú.
- Argentina exige el informe de no disposición o inexistencia del vehículo solicitado dentro del mercado nacional, un punto que no es exigido ni en Ecuador y Perú.

- Perú establece la revisión del vehículo en base a dos criterios por colores una vez que se constata en la intendencia que ha llegado o ha sido descargado, una posición que no se detalla en los procesos de Ecuador y Argentina.
- Estados Unidos es una excepción, teniendo en cuenta los avances tecnológicos que ha logrado, no permite el ingreso de vehículos que no cumplen con las altas exigencias, ya que es un país fabricante de autos incluidos los especiales, razón por la cual se han enfocado en hacer cambios relevantes no sólo en los aspectos arquitectónicos y físicos, sino también en el sistema de movilización implementando nuevas formas como lo es el "Paratránsito ADA".

Gráfico 4: Diferencias en el Proceso de aprobación para importación de vehículos a personas con discapacidad en Ecuador, Argentina, Perú y Estados Unidos.



Realizado por: autor. Fuente: CONADIS, 2019; BORA, 2019; CONADIS (PERÚ), 2019; Brennan, 2019.

Con respecto a las marcas más solicitadas por las personas con discapacidad en el Ecuador, Toyota es el que demuestra mayor número de ventas, en su página web señala los requisitos y el procedimiento; además, ofrece al momento tres modelos: Yaris Sedan, Inovva8 y Fortuner.

Metodología

El diseño de la investigación utilizado es no experimental ya que se hace la observación de la evolución de las importaciones en el sector automotriz en el Ecuador, caracterizándose por ser analítico - descriptivo porque se establece cómo ha sido beneficiada por las políticas gubernamentales de exoneración tributaria a las personas con discapacidad, considerando que existe muy poca información sobre la implicación en el costo del vehículo, así como en el aspecto de la carga tributaria. El enfoque de la investigación para este artículo ha sido mixto (Cualitativo: porque tratamos de abordar características no cuantificables y para ello se utiliza el Focus Group; y Cuantitativas: porque se cuantifican los resultados obtenidos de la aplicación del instrumento de recolección de datos.). Se recurrió además a fuentes de información primaria de literatura especializada en legislación del Servicio Nacional de Aduana de Ecuador (SENAE) y del Consejo Nacional de Discapacidades (CONADIS). Las técnicas seleccionadas fueron la Observación y Entrevista, los instrumentos de recolección de datos utilizados fueron el registro de observación y el cuestionario; los cuales estuvieron destinadas a ser aplicadas a personas pertenecientes a la "Asociación de Personas con Discapacidad del Azuay "APDISA", cuyos resultados se analizarán en el siguiente apartado.

La Asociación de Personas con Discapacidad del Azuay "APDISA" es una asociación sin fines de lucro el cual fue creada para ayudar a personas con diferentes tipos y grados de discapacidad, e la cual culmine mis horas de vinculación con la sociedad, APDISA esta conformado por cuarenta socios de los cuales muy pocos asisten a la asociación; conocí a quince socios pero solo con seis de ellos puede trabar un Proyecto llamado APDISA TEXTIL ya que eran los más interesados en ayudar y de esa manera se involucraron y se sintieron muy útiles y capaces de crear este proyecto; fuimos generando medios económicos bastante bajos pero lo importante era sentirse útil, de acuerdo con mi proyecto de vinculación con la sociedad y considerando las necesidades sociales y económicas a las que están expuestos, fue necesario capacitar, informar y socializar y sobre los derechos y garantías a los que tienen acceso, como son los beneficios tributarios y arancelarios dentro de la importación de los vehículos para personas con discapacidad, que el Gobierno les otorga y fue así que de esta manera considere a las seis personas con discapacidad para que fueran inferidos con un cuestionario de 5 preguntas, dando respuestas directas, claras y sencillas.

Resultados

La Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) en el año 2017 emitió la estadística de personas con discapacidad en América Latina, señalando que existe alrededor de 559 millones de personas con discapacidad, siendo Brasil con el 23,90% quien posee la mayoría esta población, seguido de Uruguay con el 15,80% y Argentina con el 14,80%, el Ecuador se ubica en el décimo puesto con apenas el 5,60% de habitantes con alguna discapacidad. Las provincias con más alta estadística de habitantes con algún tipo de discapacidad son: Guayas con el 12,96%, Pichincha 15,27% y Manabí 10,57%, la provincia del Azuay se ubica en el cuarto puesto con el 6,76% (Morán, 2017).

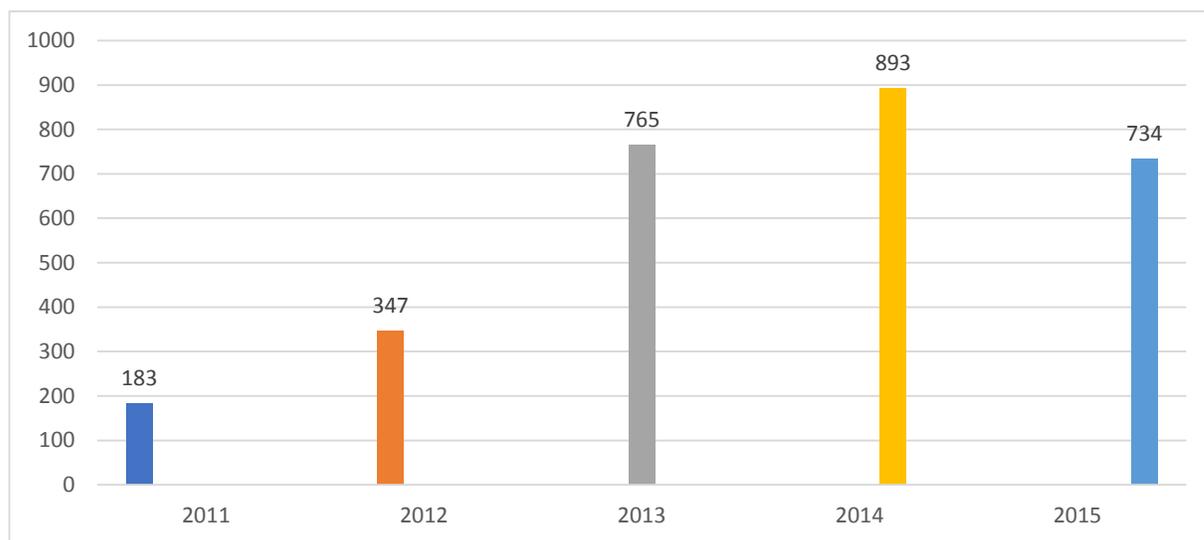
Tabla 2: Provincias ecuatorianas con mayor porcentaje de personas con discapacidad

Provincia	Porcentaje
Pichincha	15,27%
Guayas	12,96%
Manabí	10,57%
Azuay	6,76%

Realizado por: autor. Fuente: Morán, 2017.

De la población de personas en el Ecuador con algún tipo de discapacidad (408.021), en el período 2011 al 2015, tan sólo han podido acceder a un vehículo importado y adecuado a sus necesidades especiales 2.922 personas. El gobierno ecuatoriano dentro de la Ley para el Equilibrio de las Finanzas concedió la reducción del monto base para la importación de este tipo de vehículos, aunque este cambio de acuerdo a la motivación estatal, produjo la equiparación en el costo del bien y la carga fiscal, la cual estaba perjudicando gravemente a las arcas fiscales. El costo referencial que se tiene en este período es de entre 12.500 a 23.000 dólares, siendo casi una constante el precio debido a las exoneraciones (Anangonó, 2017).

Gráfico 5: Población con discapacidad que importó un vehículo en período 2011-2015



Realizado por: autor. Fuente: Anangonó, 2017

En este período los vehículos especiales se encuentran dentro de la partida 9805.00.00.00 (TNAN 0015) con tasa asignada del 35% de arancel ADVALOREM, debiendo considerar para su aplicación el grado de discapacidad de la persona o cliente, el cual varía entre el 50% al 100%. Por ejemplo con un 75% de discapacidad física tiene un beneficio del 80% de exoneración (Tabla 3).

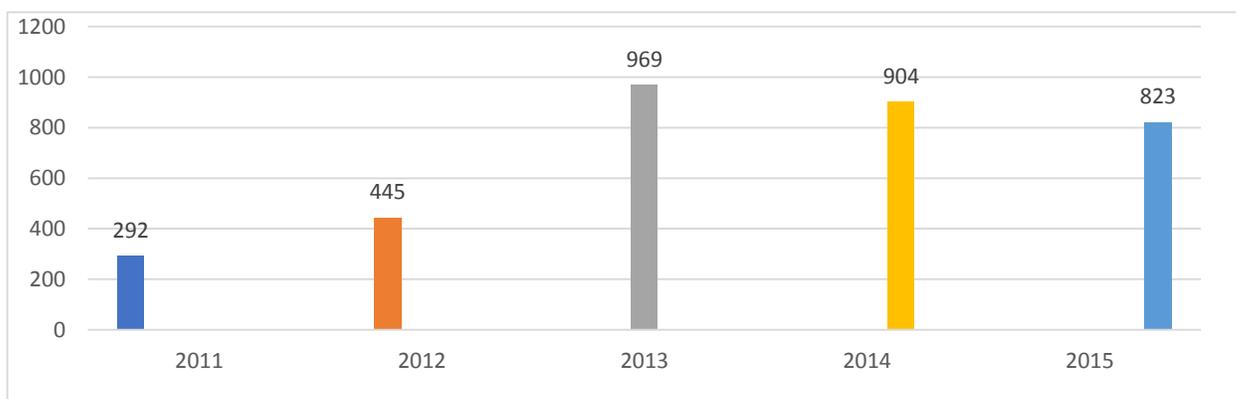
Tabla 3. Grado de discapacidad y porcentaje del beneficio para personas discapacitadas.

Grado de Discapacidad	Porcentaje del Beneficio
Del 30% al 49%	60%
Del 50% al 74%	70%
Del 75% al 84%	80%
Del 85% al 100%	100%

Realizado por: autor. Fuente: Reglamento a la LOD, 2017.

Desde el año 2011 hasta el año 2015 se importaron 3.433 vehículos para discapacitados, mostrando una tendencia creciente a lo largo de ese periodo pero que tuvo un bajón para el año 2015. Para importar un vehículo ortopédico y no ortopédico con valor FOB hasta 120 SBU (\$42480) con liberación de impuesto, de acuerdo al porcentaje de discapacidad, este beneficio puede adquirirlo la persona discapacitada 1 vez cada 4 años, según la Ley Orgánica de Discapacidades publicada en el Registro Oficial No. 796 el 25 de Septiembre del 2012. De acuerdo a la Ley Orgánica de Discapacidades; las importaciones de vehículos se incrementaron durante el año 2013 a 971 vehículos importados, mostrando un crecimiento de 117% con respecto al año 2012 (Gráfico 6). Con respecto a las principales marcas de vehículos que han importado en el año 2015 (908), los resultados se encuentran detallados en la tabla 4, aunque la mayoría ha preferido los vehículos de marca Toyota, ya que afirman que son los que más adaptables en sus formas y condiciones las que se acercan a solventar las necesidades y limitaciones de sus compradores.

Gráfico 6: Evolución de las importaciones de vehículos para persona con discapacidad en el período 2011 - 2015



Realizado por: autor. Fuente: Anangonó, 2017

Toyota	285
Nissan	132

Hyundai	110
Otros	381

Tabla 4. Marcas de vehículos importados en el año 2015.

Realizado por: autor. Fuente: Cevallos, 2015.

Con respecto a los vehículos importados con la autorización del CONADIS y el MSP, se evidencia que desde el año 2011 al 2013 el ministerio no ha emitido ni una sola autorización hasta los años 2014 y 2015, en comparación con el CONADIS que lo ha hecho monopólicamente desde el 2011 al 2013 pero que en 2014 y 2015, con los cambios implementados, no ha emitido ninguna autorización (Tabla 5). Al revisar las estadísticas se ha podido constatar que hasta el año 2015 el 0,8% de las personas registradas como discapacitadas habían accedido a un vehículo especial, en tanto que solo en el año 2019 hasta el junio apenas el 0,4% lo ha podido realizar, demostrando que existe una tendencia a la baja en la importación de vehículos especiales, debido a múltiples factores como son el costo, el trámite y la imposibilidad de poder obtener créditos para su adquisición.

Tabla 5. Porcentaje de vehículos importados con autorización del CONADIS y MSP.

Año	Vehículos importados	Con autorización del CONADIS	Con autorización del MSP
2011	292	433	0
2012	445	730	0
2013	969	994	0
2014	904	0	904
2015	823	0	823
Total	3.433	2.157	1.727
Porcentaje de autorizaciones dados en forma anual		62,83%	50,30%

Realizado por: autor. Fuente: CONADIS, 2019.

En este año 2019, hasta el mes de junio hay 463.630 personas con discapacidad registradas en el CONADIS, de las cuales 56,19% son hombres y 43,81% mujeres. Tienen discapacidad física un 46,61% con un grado del 30% al 49% de limitaciones. Hasta el mes de junio de este año, hay 1.859 personas que han accedido al beneficio de la identificación vehicular por discapacidad, lo que viene a representar que apenas el 0,4% de las registradas han realizado el proceso para importar un vehículo especial. De este grupo el 68,10% tiene discapacidad física en un grado del 45,94% entre el 30% al 49% de limitación (CONADIS, 2019).

En este sentido el Focus Group ha permitido obtener datos e información valiosa sobre la opinión de los participantes sobre los derechos y garantías, el acceso a la importación de un vehículo especial y los impedimentos que obstruyen el acceso a esta facilidad en su movilización. En este caso fue una entrevista a seis personas con discapacidad en el cual fueron inferidos con un cuestionario de 5 preguntas, dando respuestas directas, claras y sencillas, permitiendo intercambiar las opiniones y refutarlas o confirmarlas. Ninguno de los participantes acudió obligado a la reunión, sino de forma voluntaria, habiéndole extendido la invitación con unos días de anticipación e informado sobre el tema central.

Los entrevistados opinan que hay muchos avances logrados en materia de protección en las normas jurídicas, pero que aún sigue persistiendo la discriminación en todas sus formas desde las instituciones públicas y privadas. Sobre el aspecto de igualdad, equidad e inserción laboral y social, opinan que también les deja mucho que desear estos aspectos, ya que de los seis participantes, sólo dos tienen un trabajo fijo en instituciones públicas de medio tiempo, pero el sueldo no les alcanza sino para contribuir en sus hogares en cosas mínimas, se sienten que están en capacidad de poder brindar más de sí mismo, pero no encuentran el apoyo ni en sus compañeros de trabajo ni sus superiores, que los miran recelosos de sus capacidades. Haciendo mención a las facilidades de su movilización, solo uno de los seis participantes posee vehículo propio, en tanto que los otros tienen que esperar que los retiren sus familiares, algo que el primero considera como una ventaja y a su vez una forma de demostrar su capacidad, pero los demás lo ven un poco lejano aún debido a la falta de solvencia económica actual.

Con respecto al trámite realizado el participante que lo hizo afirma que fue simple, lo hizo hace aproximadamente un año, por lo que está aún en tiempo de mucho cuidado ya que teme sufrir u ocasionar algún accidente. Razón por la cual trata siempre de ir en compañía de un familiar. Menciona además que la adquisición del vehículo lo realizó en la concesionaria Toyota en la ciudad, le ayudaron el personal de ahí mismo a realizar el trámite y reunir los documentos, sobre el asunto monetario disponía de una pequeña cantidad ahorrada y sus familiares le colaboraron para poder adquirir el vehículo. Cuestionados sobre los factores que están incidiendo en la imposibilidad de poder acceder a un vehículo especial, los cinco participantes han respondido que el factor económico es para ellos el principal impedimento, ya que requiere de hacer una inversión muy costosa, pedir dinero prestado y los bancos no les hacen caso en ese sentido, entonces no le ven como algo que esté en su futuro inmediato sino más bien lejano, como una posibilidad aún lejana para ellos.

En forma general se puede afirmar que los participantes están satisfechos con los logros en la norma interna e internacional, que les motivan en la lucha constante y diaria por la reivindicación de sus derechos y garantías, ya que no sienten que por sus limitaciones deban ser catalogados como poco productivos, aunque no alcancen el 100% del rendimiento de una persona normal, desean demostrar que sí pueden hacer su trabajo con responsabilidad, que no los miren de mala manera porque lo que más quieren es el respeto de la sociedad y de sus familiares.

CONCLUSIONES

En el Ecuador, las leyes para la protección de las personas con discapacidad han ido avanzando y evolucionando hasta ofrecerles una serie de beneficios que se enfocan en mejorar su calidad de vida. En este sentido se encuentra la actual Ley sobre Discapacidades, entre cuyo articulado se otorga la exención de impuestos a la importación de vehículos adecuados a las necesidades de este grupo de personas vulnerables, con el objetivo de que encuentren facilidades para su inserción en el medio social y laboral, así como una forma de obtener independencia del grupo familiar para la realización de sus gestiones personales. Países como Uruguay en su Ley 13.102 sobre “Automóviles para Lisiados” del también otorga facilidades para la importación directa de vehículos especiales a personas con discapacidad, aclarando con precisión que sólo

podrán acceder a este beneficio quienes demuestren que tienen una "deficiencia importante y definitiva o transitoria que pueda prolongarse por un lapso aproximado de cinco años, en la funcionalidad de sus extremidades" (Art. 2).

Tal como lo refiere García (2016), la institucionalización de medidas de protección ha permitido que se les considere como personas sujetas de derechos, que deben ser protegidos y amparados. Una de esas medidas tal como lo ha señalado Alonso (2007) es la de favorecer la accesibilidad en todas sus connotaciones (física, sensorial y cognitiva) dentro del argumento económico, en el cual se involucran beneficios y facilidades para su movilización mediante la tramitación simplificada de la importación de vehículos especiales, adaptados al tipo y grado de discapacidad del usuario. Las estadísticas de importación de vehículos hasta el mes de junio del 2019 han permitido determinar que apenas un 0,4% ha accedido al beneficio, estando entre los factores que impiden el acceso a este tipo de transporte el costo que representa tal como se lo ha mencionado en las respuestas del focus group, pero de acuerdo con Chila (2013) a éste habría que añadir además el desconocimiento de los interesados sobre el trámite. Lo cual, a través de las medidas de simplificación del proceso en el Ecuador, ha permitido que el acceso sea más fácil y ágil a través de la plataforma digital, tanto para el usuario como para el concesionario encargada de la importación.

De forma general se puede concluir que el acceso a la importación de vehículos adaptados a las necesidades de las personas con discapacidad está entre los beneficios logrados por este grupo de personas, de tal forma que las medidas sociales de inclusión social y laboral, representan problemas mínimos para quienes deseen formar parte del progreso económico del país. Las reformas a la ley laboral ecuatoriana han permitido afianzar la propuesta de inserción, ya que al exigir al trabajador que dentro de su cuota de trabajadores debe integrar a personas con nivel de discapacidad cognitiva, se está yendo en contra de la discriminación generada por incapacidad, un logro muy importante en el país.

Bibliografía

Alonso, F. (2007). Algo más que suprimir barreras: conceptos y argumentos para una accesibilidad universal. *TRANS Dossier*, (11), p. 15-30.

- Anangonó, S. (2017). *Importación de vehículos para persona con capacidades especiales desde Corea del Sur* (Trabajo de titulación en Tecnólogo). UDLA, Quito.
- Asamblea Nacional. (2012). *Ley Orgánica de Discapacidades* (LOD). Ley No. 0, R.O. 796, 25 de septiembre de 2012.
- Brennan, J. (19 julio del 2019). *Manual de Derecho de Discapacidad de la Red Nacional de la ADA*. Recuperado de <https://adata.org/publication/disability-law-handbook-ESP>
- BORA. (2019). *Vehículos automotores con características especiales de uso - Solicitud de Importación de Vehículos Especiales - Modificaciones*. Resol-2019-26-APN-SIN-MPYT. No. 12855/19 del 01 de marzo del 2019.
- Cámara de Representantes de la República Oriental del Uruguay. (1962). Ley No. 13.102. *Automóviles para lisiados*. Montevideo, 11 de octubre..
- Congreso Nacional. (1992). *Ley sobre Discapacidades*. Ley No. 180, R.O. No. 996 del 10 de agosto de 1992.
- Congreso Nacional. (2001). *Ley sobre Discapacidades*, Codificación. R.O. No. 301, del 6 de abril del 2001.
- Cevallos, C. (2015). *La desaduanización de vehículos ortopédicos y no ortopédicos para personas con capacidades especiales y su impacto en el parque automotriz del Ecuador, período 2007-2013*. Maestría en Negocios Internacionales y Gestión de Comercio Exterior. Universidad de Guayaquil, Guayaquil.
- CONADIS. (abril-mayo 2019). *Estadísticas de Discapacidad: Personas con discapacidad registradas*. Quito: CONADIS. Recuperado de <https://www.consejodiscapacidades.gob>.
- CONADIS. (junio 2019). *Instructivo previo de preparación de requisitos y documentos para el trámite de importación de bienes y vehículos*. Quito: CONADIS. Recuperado de <https://www.consejodiscapacidades.gob>.
- Chila, M.I. (2013). *Manual de procedimientos para la importación de vehículos para personas discapacitadas por el puerto comercial de Esmeraldas*. Tesis previo grado de Ingeniera en Comercio Exterior. PUCESE: Esmeraldas.
- Díaz, E. (2010). Ciudadanía, identidad y exclusión social de las personas son discapacidad. *Política y Sociedad*, 3(2), 115-135.
- García, D. (2010). ¿Puedo conducir un automóvil, doctor?: Evaluación para el manejo de automóviles en personas con discapacidad y su importancia en la rehabilitación. *Revista médica de Chile*, 138(2), 243-250. <https://dx.doi.org/10.4067/S0034-98872010000200015>.
- García, MJ. (2016). *Protección Jurídica de las personas con discapacidad*. Editorial Reus: Madrid.

- Guanga, W. (2011). *Realidad de las personas con discapacidad en el Derecho Tributario Moderno*. Especialidad Derecho Tributario. Universidad de Cuenca, Cuenca.
- Hernández, M. (2015). El concepto de discapacidad: de la enfermedad al enfoque de Derechos. *Revista CES Derecho*, Vol. 6, No. 2, julio - diciembre, pág. 46-59.
- Ministerio del Trabajo (2018). *Instructivo que regula el porcentaje de inclusión laboral de personas con discapacidad*. MDT-2018-0175. R.O. 322, del 07 de septiembre de 2018
- Morán, C. (2017). *Impacto en el nivel de recaudación en el SRI, producto de devolución del IVA para personas con discapacidad en la ciudad de Azogues en el 2013-2015*. Tesis previa Magíster en Administración Tributaria. Universidad de Cuenca: Cuenca.
- OMS-Banco Mundial. (2011). *Informe Mundial sobre la discapacidad*. Ediciones OMS: Malta
- Presidencia de la República (2017). *Reglamento a la Ley Orgánica de Discapacidades*. Decreto Ejecutivo 194, R.O. 109, 27 de octubre del 2017.
- SENAE (2014). *Resolución SENAE-DGN-2014-0111-RE* del 11 de febrero de 2014. Guayaquil: Ecuador.
- SENAE (2018). *Resolución SENAE-SENAE-2018-0082-RE* del 26 de abril de 2018. Guayaquil: Ecuador.
- SENAE (2019). *Norma de facilitación y garantía de derechos para la importación de mercancías con exención de tributos para uso de personas con discapacidad*. Boletín 005-2019 del 15 de febrero. Guayaquil: Ecuador.
- SUNAT. (19 de julio del 2019). *Requisitos para la importación de vehículos. Orientación Aduanera/ Orientación al ciudadano/ Nacionalización de Vehículos Nuevos o Usados*. Lima: SUNAT. Recuperado de <http://ww.sunat.gob.pe>.
- Toyota (2019). *Personas con Discapacidad*. División Movilidad para Todos.
- Valencia, C, Bernal, M.E. (2016). *Institucionalidad y marco legislativo de la discapacidad en el Ecuador*. Documento de Proyecto. Santiago, Chile: ONU-CEPAL.
- Zeas, K. (2018). *Análisis de la exención de tributos en la importación de vehículos para las personas con discapacidad en Ecuador desde la entrada en vigencia del COPCI hasta la actualidad*. Trabajo de Licenciatura. Universidad del Azuay: Cuenca.

ANEXO

FORMATO DE CUESTIONARIO DE LA ENTREVISTA

1.- ¿Considera que hay avances en los derechos y garantías a las personas con discapacidades?

2.- ¿Cree que hay mejoras en la igualdad, equidad e inserción laboral y social de las personas con algún tipo de discapacidad?

3.- ¿Considera que en la actualidad hay facilidades para la movilización de las personas con discapacidad?

4.- ¿Ha realizado trámite de compra de un vehículo especial? ¿Encontró alguna dificultad?

5.- ¿Cuáles son los factores que inciden para no poder acceder a la compra de un vehículo especial a personas con discapacidad?