PONTIFICIA UNIVERSIDAD CATÓLICA DEL ECUADOR
FACULTAD DE COMUNICACIÓN, LINGÜÍSTICA Y LITERATURA
ESCUELA MULTILINGÜE DE NEGOCIOS Y RELACIONES INTERNACIONALES

DISERTACIÓN PREVIA A LA OBTENCIÓN DEL TÍTULO DE LICENCIADO MULTILINGÜE EN NEGOCIOS Y RELACIONES INTERNACIONALES

ANÁLISIS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL CONVENIO DE COMPLEMENTACIÓN INDUSTRIAL DEL SECTOR AUTOMOTOR DE LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES: CASO ECUADOR-COLOMBIA 2008-2018

DANIEL ALEJANDRO GUAYAQUIL RODRÍGUEZ

DIRECTOR: PABLO LÓPEZ, M.B.A.

ENERO, 2017
QUITO – ECUADOR

DEDICATORIA

Este trabajo va dedicado a mis padres, hermanos, a mi princesa, a todas las personas que han sido parte de este viaje, de este camino emprendido inclusive a aquellas personas que han sido pasajeras pero que han aportado de una u otra manera a mi vida; a ti mi pequeño angelito que sin conocerte cambiaste mi vida por completo, con mucho amor este trabajo es para ustedes!

AGRADECIMIENTO

A mis padres Ramiro y Narcisa por todo su amor, ejemplo, constancia y dedicación,

a mis hermanos Carlos y María Fernanda por todo el apoyo que me han brindado,

a mis profesores por sus enseñanzas que llevaron a mi formación profesional,

a Pablo, mi director, por la motivación para culminar este trabajo

a mis amigos y personas que han estado constamente a mi lado.

ÍNDICE GENERAL

I. TEMA 1
II. RESUMEN 1
III. ABSTRACT 2
IV. SOMMARIO 3
V. INTRODUCCIÓN 4

CAPÍTULO I 13
EL ROL DEL SISTEMA JURÍDICO EN LA VIGILANCIA DEL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS DEL CONVENIO DE COMPLEMENTACIÓN INDUSTRIAL DEL SECTOR AUTOMOTOR

1.1. El Convenio De Complementación Industrial Del Sector Automotor 13
1.1.1 Antecedentes *13*
1.1.2 Constitución y funcionamiento *17*
1.1.3 Acuerdo de Cartagena como elemento constitutivo *21*
1.2. Sistema Jurídico de la CAN 24
1.2.1 Institucionalidad de la CAN y capacidad coercitiva. *25*
1.2.2 Organismos creados por el Convenio. *28*
1.2.3 Sistema de solución de Controversias. *31*
1.3. Situación de los países participantes del convenio dentro de la CAN 34
1.3.1. Características principales de la Industria Automotriz de los miembros de la CAN *35*
1.3.2 Características principales de la estructura de la Industria Automotriz de los miembros de la CAN. *43*
1.3.3 Logros del convenio *47*

CAPÍTULO II 50
PARTICIPACIÓN DEL ECUADOR EN EL CONVENIO DE COMPLEMENTACIÓN INDUSTRIAL DEL SECTOR AUTOMOTOR, BENEFICIOS Y RELACIONES DEL TRATADO: CASO ECUADOR-COLOMBIA

2.1. Sector automotor ecuatoriano 50
2.1.1. Importaciones y exportaciones. *50*
2.1.2. Restricciones y barreras del mercado. *55*
2.1.3. El Ecuador en el Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor. *56*
2.2. Sector automotor colombiano 59
2.2.1. Importaciones y exportaciones. *60*
2.2.2. Restricciones y barreras del mercado. *65*
2.2.3. Colombia en el Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor. *68*
2.3. Análisis de la dinámica comercial del Sector Automotor: Colombia Ecuador. 71
2.3.1. Planificación de proyectos conjuntos. *71*

2.3.2. Resultados del Examen de política comercial Ecuador- Colombia de la OMC. *74*
2.3.3. Análisis del comercio bilateral de bienes de productos del sector automotor. *77*
2.3.4. Controversias. *79*

CAPÍTULO III 83
ANÁLISIS DE LA BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTOR ECUATORIANO Y PERPECTIVAS 2018

3.1. ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS DE LA PARTICIPACIÓN DEL ECUADOR EN EL CONVENIO DE COMPLEMENTACIÓN INDUSTRIAL DEL SECTOR AUTOMOTOR 83
3.1.1 Balanza Comercial *83*
3.1.2. Inversión *86*
3.1.3. Capacidad productiva y competitiva *89*
3.2. PERSPECTIVAS DEL ECUADOR EN EL CONVENIO DE COMPLEMENTACIÓN INDUSTRIAL DEL SECTOR AUTOMOTOR 91
3.2.1. Proyección de la Balanza Comercial *92*
3.2.2. Proyección de crecimiento de la industria *95*
3.2.3. Proyección del impacto en el sistema tributario *98*
3.3. NUEVOS ESCENARIOS ECONÓMICOS: ENTRADA EN VIGOR DEL ACUERDO COMERCIAL CON LA UNIÓN EUROPEA 101
3.3.1. Impacto en el mercado laboral *101*
3.3.2. Contexto político y matriz productiva post 2016. ..... *104*
3.3.3. Influencia del acuerdo comercial con la Unión Europea sobre el sector automotor ecuatoriano. *107*
3.3.4. Perspectivas de futuras negociaciones comerciales sobre el sector automotor ecuatoriano. *110*

VI. ANÁLISIS 113
VII. CONCLUSIONES 119
VIII. RECOMENDACIONES 122
IX. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS 124

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1
Controversias y Dictámenes anuales del tribunal de Justicia de la Comunidad andina 33

Tabla 2
Producción de Vehículos por Ensambladora (Unidades) 35

Tabla 3
Venta por marca (Unidades)..... 36

Tabla 4
Lista De Los Mercados Importadores Para Un Producto Exportado Por Ecuador (USD)
..... 37

Tabla 5
Vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas (miles USD) 39

Tabla 6
Lista de los mercados proveedores para un producto importado por Perù..... 40

Tabla 7
Venta vehículos nuevos (en millares)..... 41

Tabla 8
Lista de los mercados proveedores para un producto importado por Bolivia 42

Tabla 9
Comercio bilateral entre Colombia y Ecuador (miles USD)..... 47

Tabla 10
Producción de Vehículos en Colombia y Ecuador 48

Tabla 11
Resumen de cifras del sector automotor del mercado internacional colombiano 65

Tabla 12
Cifras Empleo Del Sector Automotriz..... 103

ÍNDICE DE GRÁFICOS

Gráfico 1
Controversias presentadas ante la Secretaría General y dictámenes emitidos 33

Gráfico 2
Industria Automotriz (en unidades).....37

Gráfico 3
Producción anual de vehículos 2000-2014.....38

Gráfico 4
Serie de Unidades vendidas de vehículos (nacionales e importados) 39

Gráfico 5
Crecimiento del parque automotor en Bolivia.....43

Gráfico 6
Estructura de la cadena de Ensamblaje.....44

Gráfico 7
Cifras de Comercialización 2012 - 2015 51

Gráfico 8
Importación anual de vehículos en unidades 2000-2016.....53

Gráfico 9
Exportaciones de vehículos (FOB en millones de USD y en Miles de unidades) 2008-2015 63

Gráfico 10
Ventas internas y ventas de importados y de ensamblados en el mercado interno (unidades, ventas al por mayor) mensualizado y ajustado por estacionalidad 63

Gráfico 11
Importaciones de vehículos (CIF en millones de USD) 2004-2015.....64

Gráfico 12
Flujograma productivo del sector automotor.....69

Gráfico 13
Balanza comercial total Ecuador-Colombia 2000-2015 en miles de USD FOB.....84

Gráfico 14
Balanza comercial de vehículos Ecuador-Colombia (cap 87) Arancel en miles USD (FOB).....85

Gráfico 15
Exportaciones totales vs. Exportaciones (Cap 87) Miles de USD (FOB) 85

Gráfico 16
Exportaciones de vehículos Ecuadro-Colombia 2000-2015- Miles de USD (FOB).....86

Gráfico 17
Proyección Exportaciones e Importaciones Totales 2000-2018.....92

Gráfico 18
Evolución Exportaciones e Importaciones 2000-2018 del cap 87 en miles de dólares...93

Gráfico 19
Evolución de la Balanza total vs. La balanza 2000-2018del cap 87 en miles de dólares94

Gráfico 20
Producción de vehículos en ecuador en unidades (2000-2016) 97

Gráfico 21
Importación anual de vehículos en unidades (2000-2015).....97

Gráfico 22
Tendencia polinómica de regresión de las importaciones CIF.....100

Gráfico 23
Proyección de recaudación por concepto de aranceles (2015-2018).....100

Gráfico 24
Cifra Total De Empleo En El Sector Automotriz.....102

Gráfico 25
Diagrama de la propuesta política aplicada en Ecuador desde 2007 en relación a sus pilares fundamentales 104

ÍNDICE DE ANEXOS

ANEXO 1
CONVENIO AUTOMOTOR 132

ANEXO 2
RESOLUCIÒN 323 138

ANEXO 3
DECISIÒN 416 139

ANEXO 4
ENTREVISTA Impacto tributario del Convenio Automotor Ing. Nixon Acaro 154

LISTADO DE SIGLAS

ALADI: Asociación Latinoamericana de Integración

ALBA: Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América

ANB: Aduana Nacional de Bolivia

BADICC: Base de Datos Integrada de Controverisas Comerciales de América Latina y el Caribe

CAN: Comunidad Andina de Naciones

CARICOM: Comunidad y Mercado Común del Caribe

CBU: Vehículo Completamente Armado

CECA: Comunidad Europea del Carbón y del Acero

CEPAL: Comisión Económica para América Latina y el Caribe

CETICOS: Centros de Exportación, Transformación, Industria, Comercialización y Servicios

CKD: *Completely Knocked Down* o vehículos desarmados o importados en partes

FMI: Fondo Monetario Internacional

MCCA: Mercado Común Centroamericano

MERCOSUR: Mercado Común del Sur

ONU: Organización de las Naciones Unidas

SICE: Sistema de Información del Comercio Exterior

TLCAN: Tratado de Libre Comercio de América del Norte

UE: Unión Europea

I. TEMA

ANÁLISIS DE LA IMPLEMENTACIÓN DEL CONVENIO DE COMPLEMENTACIÓN INDUSTRIAL DEL SECTOR AUTOMOTOR DE LA COMUNIDAD ANDINA DE NACIONES: CASO ECUADOR-COLOMBIA 2008-2018

II. RESUMEN

Esta investigación propone un análisis del proceso de implementación del Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor de la Comunidad Andina de Naciones y los efectos que esta política común regional ha tenido para los países miembros desde su suscripción. Con este fin se ha identificado el comportamiento del sector automotor ecuatoriano y colombiano así como la evolución de sus relaciones comerciales en el marco de este acuerdo. Considerando que la entidad de control que regula el cumplimiento de este acuerdo es la Comunidad Andina de Naciones, se analizó también su estructura, institucionalidad, participación y competencias en el proceso de implementación. La tesis que se presenta a continuación afianza su análisis en la teoría del Liberalismo Económico y el libre comercio, presentando un trabajo de carácter descriptivo y correlacional que permite una valoración de los resultados del convenio así como su proyección econométrica hasta 2018. Se ha optado por este modelo metodológico a fin de presentar información nueva y relevante para contribuir a la toma de decisiones sobre un instrumento internacional que influye en un sector de la economía ecuatoriana, cuyos objetivos, como se develará a continuación, no han sido alcanzados.

Palabras clave:

Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor

Comunidad Andina

Competitividad

Permanencia o denuncia del convenio

III. ABSTRACT

This research analyzes the implementation process of The Complementary Agreement in the Automotive Sector in the member countries of the Andean Community, as well as, this investigation tries to identify the consequences on the region that this policy has had since its subscription.

In order to determine the impact of this policy, the document describes the behavior and the evolution of Ecuadorian and Colombian automobile sector and of the rest of the countries in the region, since it allows the better understanding of the motivation of these countries to participate in this agreement.

The present investigation sets the institutional framework of Andean Community and the functioning of the legal entities, since they regulate and monitor the compliance of the agreement and resolve disputes.

The research was developed in the context of the economic liberalism according to the perspective of free trade. The methods employed were descriptive and correlational; the first part of the document presents a compilation of relevant data to analyses the interplay of variables, while the second part presents technical projections to 2018.

The main goal of this research is to endow of new relevant information that contributes to understand the effects of the application of this kind of political instruments on the Ecuadorian economy.

Key words:

Complementary Agreement in the Automotive Sector

Andean Community

Competitiveness

Remaining or denounce of the agreement

IV. SOMMARIO

Questa ricerca proporre un'analisi del processo di attuazione dell'Accordo di Complementazione Industriale del Settore Automobilistico della Comunità Andina delle Nazioni e gli effetti che questa politica regionale ha avuto per i paesi membri dopo la firma di questo accordo. A questo fine è identificato il comportamento del settore automobilistico ecuadoriano e colombiano oltre che l'evoluzione delle sue relazioni commerciali nell'ambito del presente accordo. Prendendo in considerazione che l'entità di controllo che regola il rispetto di questo strumento è la Comunità Andina delle Nazioni; la sua struttura, le istituzioni, la partecipazione e la competenza nel processo di attuazione è stato anche analizzato.

La tesi che viene presentata sotto, consolida l'analisi della teoria del liberalismo economico e il libero scambio, presentando un lavoro di carattere descrittivo e correlazionale che permette una valutazione dei risultati dell'accordo e la sua proiezione econometrica fino al 2018. È stato scelto questo modello metodologico al fine di presentare informazione nuova e rilevante per contribuire il processo decisionale su uno strumento internazionale che influenza in un settore dell'economia ecuadoriana, i cui obiettivi, come svelerà poi non sono raggiunti.

Parole Chiave:

Accordo di Complementazione Industriale del Settore Automobilistico.

Comunità Andina.

Competitività.

Rimanere o denunciare l'accordo.

V. INTRODUCCIÓN

En un mundo globalizado donde el vertiginoso devenir de las relaciones de los individuos, de los estados y de las corporaciones ha superado fronteras, idiomas y distancias, el libre comercio se convierte en una exigencia del sistema internacional. Esta modernidad global, ha reclamado el ejercicio del libre comercio como un requisito para el desarrollo, el crecimiento de las economías y su necesaria adaptación a los rápidos cambios de los mercados internacionales. En una sociedad global con actores interdependientes e intereses basados en el bienestar de los mercados, el libre comercio se convierte en un objetivo macro del que se han desprendido innumerables intentos por alcanzar grados cada vez más altos de integración y liberación.

El libre comercio es una idea que está definida desde los ámbitos de la academia, el empresariado y la política, como una de las estrategias más efectivas para impulsar el desarrollo de los mercados y democratizar los beneficios de los intercambios económicos sin restricciones ni barreras. El liberalismo económico sostiene que otorgar libertades a las masas para ejercer el comercio contribuye al bienestar general de las sociedades, el desarrollo histórico de las prácticas del comercio y su trascendencia a las relaciones económicas internacionales condujeron a una economía global interdependiente que impulsa de forma ferviente procesos de integración regional, entendidos como alianzas estratégicas para superar debilidades, reducir amenazas y potenciar fortalezas comunes.

A lo largo de la historia, el libre comercio fue una doctrina política surgida en el siglo XVIII en oposición al entonces reinante mercantilismo. Su premisa básica es que las restricciones impuestas por los gobiernos al intercambio voluntario de bienes y servicios perjudican a la economía y disminuyen el volumen de comercio. Sus defensores se dividían entre Utilitarios, que defendían el pragmatismo y las ventajas de incrementar el comercio y los Manchesterianos (o liberales) que defendían el derecho fundamental de todo hombre a intercambiar con libertad su propiedad con nacionales y extranjeros. Adam Smith en su obra clásica “The Wealth of Nations” de 1776, argumentaba que los países deben especializarse en la producción de mercancías para las que tengan una ventaja

absoluta y, de forma posterior intercambiar estos productos por artículos producidos por otros países. Esta teoría a pesar de ser la primera en considerar la especialización como un factor estratégico para los países, tomaba ésta sólo a nivel de país entero, no a nivel de regiones. En su libro "Principles of Political Economy" de 1817, David Ricardo demostró que un país debe especializarse en aquellos bienes y servicios que pueda producir de manera más eficiente y adquirir, de otros países aquellos que produzca de manera menos eficiente, incluso cuando, en ocasiones, esto represente adquirir bienes extranjeros cuya producción final puede ser más eficiente. De esta manera, la teoría de David Ricardo hace énfasis en la productividad de los países. Los economistas suecos Eli Heckscher en 1919 y Bertil Ohlin en 1933, expusieron una explicación distinta de la ventaja comparativa. Los dos aseveraron que la ventaja comparativa es producto de las diferencias en la dotación de factores (tierra, mano de obra y capital) Distintas dotaciones de factores explican las diferencias en los costos relativos a los factores. Entre más abundante es un factor, menor es su costo. Los países exportarán aquellos bienes que hacen uso intensivo de aquellos factores abundantes en la zona, e importarán bienes que hacen uso intensivo de aquellos factores escasos.

Con la dinamización de las relaciones comerciales entre diferentes naciones y la búsqueda de mayores beneficios aparecen alianzas económicas, de cuyo estudio se derivan las teorías de creación y desviación del comercio (Viner, 1996:45). En primera instancia, Viner sostiene que la creación del comercio ocurre cuando aumenta el volumen de las importaciones; en otras palabras, cuando la producción doméstica de una nación es remplazada por importaciones más baratas de otra nación ocasionando un incremento del consumo total y creando utilidad neta adicional. A fin de dar una solución eficiente a este fenómeno económico las alianzas degeneran en la creación del primer nivel de integración económica: la unión aduanera. Estructura que permite la desviación del comercio cuando las importaciones más baratas ajenas a la unión son remplazadas por importaciones más caras de un miembro de la unión generando efectos como el ahorro administrativo, mejora en los términos del intercambio e incremento en el poder de negociación (Monet Ubc, 2010:3)

La aplicación de esta teoría es evidente: en 1950 Robert Schuman lanza la idea que lleva a la creación de la Comunidad Europea del Carbón y del Acero (CECA), lo que constituye el inicio de la actual Unión Europea (UE), considerada como el mecanismo internacional que ha llegado al nivel más alto de integración. En 1964, la Conferencia de las Naciones Unidas Sobre Comercio y Desarrollo planteó la necesidad de fomentar el comercio internacional de bienes y servicios y productos básicos ayudando a los países en desarrollo a aprovechar los efectos positivos de la globalización y la integración económica. Ya en 1994, los Estados Unidos iniciaron su primer ejercicio de libre comercio con el Tratado de Libre Comercio de América del Norte (TLCAN), que incluye a México y Canadá.

La retórica y el discurso difundido por los medios, los gestores políticos, y empresarios, a fin de aportar pruebas de la importancia del libre comercio, citan una y otra vez la experiencia de las naciones del primer mundo, o de los denominados Tigres Asiáticos, que durante los últimos 20 años han conquistado los mercados mundiales a través de la creación de las zonas francas portuarias, eliminación de impuestos, de aranceles aduaneros y legislación especial en materia laboral, convirtiéndose en exportadores globales. De modo que la idea de la libertad del mercado se convierte en un símbolo equivalente a desarrollo, rodeado de aspectos positivos, con una leyenda de casos exitosos y un discurso teórico bastante resistente a las críticas.

En América Latina, los esfuerzos por alcanzar el modelo comercial y de integración de los países más adelantados también tienen un largo historial; existen organizaciones como la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), Mercado Común del Sur (MERCOSUR), el Mercado Común Centroamericano (MCCA), la Comunidad y Mercado Común del Caribe (CARICOM), o la Alianza Bolivariana para los Pueblos de Nuestra América (ALBA); donde todos los países de la región han buscado intervenir en menor o mayor medida y cuyos resultados en relación a sus objetivos de creación han sido cuestionados (Behar, 1980:5).

América latina le ha apostado a la introducción de los conceptos de libre comercio en su política regional desde 1980, esto no quiere decir que antes, este

espacio geográfico, haya permanecido excluido de los flujos comerciales y financieros internacionales; en esta década se agudiza la apertura de fronteras, la eliminación de aranceles, la introducción de productos importados. Incrementó el flujo exportador, dinamizando la producción hasta masificarla, también se incrementaron las importaciones y casi todos cayeron en déficits comerciales que forzaron el endeudamiento externo. A su vez, el Estado dejó de proteger la industria nacional, con consecuencias que redujeron el aparato industrial y empresarial latinoamericano, en vista de que muchos vendieron las empresas a compañías extranjeras desencadenando la extranjerización y concentración, o cerraron sus puertas. El desempleo se agravó. Estos procesos descritos, que marcaron la historia económica de la década de los 80 y 90 en el continente americano, pueden ser vistos como argumentos contra el libre comercio; no obstante, existen variables que no son medidas en relación a la adopción de reformas sustanciales en las economías y políticas nacionales que fortalezcan la capacidad empresarial nacional frente a los desafíos del voraz mercado internacional.

El libre comercio no puede ser alcanzado, la dinámica de intereses de las naciones las obliga a proponer acuerdos normados con base en regulaciones dadas por la política más beneficiosa a la que no solo recurren las naciones pequeñas o con menor ventaja competitiva. Las naciones más adelantadas, por ejemplo, aplican millones de dólares diarios en subsidios y protecciones al sector agrícola; sector en el que los países latinoamericanos tendrían oportunidades de competir; entonces, los intentos de las naciones menos adelantadas por participar del libre comercio se convierten en mecanismos de comercio regulado. El libre comercio, como se lo define en el discurso, se reduce a comercio regulado en la práctica y depende de la toma de decisiones políticas, reglamentos e instituciones, de cuya fortaleza se genera la efectividad en la aplicación de las normas. El comercio regulado ha sido criticado desde la teoría liberal debido a las distorsiones e ineficiencias que las intervenciones estatales ocasionan en los ciclos naturales del mercado. Este contexto teórico e histórico se inserta, para esta investigación, el aparecimiento del Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor de la CAN (2000).

Este acuerdo nace como respuesta a una necesidad regional de dinamizar el mercado automotor con el objetivo de promover la agilidad y costos de los procesos productivos, como estrategia integral para satisfacer las exigencias internacionales y mejorar las capacidades de la industria automotriz en la región, generando obligaciones para sus actuales miembros, Ecuador y Colombia, ha sido aplicado durante 16 años y la evaluación de los efectos del mismo delata debilidades en su aplicación que dificultan el alcance cabal de los beneficios que se esperaba con la firma de este instrumento.

Surge entonces una interrogante: si la teoría económica neoliberal y el sistema capitalista imperante, respaldado por las recomendaciones de las instituciones financieras internacionales como el Fondo Monetario Internacional (FMI) y organismos supranacionales como ONU, que sostienen que el alcance del desarrollo depende de la paulatina conversión de los sistemas económicos nacionales a un sistema internacional de libre comercio, es pertinente y beneficiosa la utilización de mecanismos regulatorios del comercio, como el Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor. A fin de despejar esta interrogante teórica se ha tomado como caso concreto de análisis al Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor, análisis que parte de la siguiente hipótesis de trabajo: La denuncia del Ecuador al Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor sería una consecuencia de la valoración de los resultados del mismo en relación a los objetivos bajo los que se creó, mismos que no han sido alcanzados debido a la debilidad del Sistema Jurídico de la CAN y la inobservancia de los términos del Acuerdo De Cartagena por parte de sus miembros, esto se haría evidente en la evolución anual de la balanza comercial Ecuador-Colombia desde el 2008 y sus perspectivas hasta el año 2018.

El objetivo de la investigación que a continuación se presenta es: analizar la implementación del Convenio a través de la descripción del rol del Sistema jurídico de la CAN en la vigilancia del cumplimiento de los objetivos y la identificación de los efectos reales del mismo en la balanza comercial del sector entre Ecuador y Colombia. Este objetivo general se desprende de 3 objetivos complementarios:

- Describir el rol del Sistema jurídico de la CAN en la vigilancia del cumplimiento de los objetivos del Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor.
- Analizar la participación del Ecuador en el Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor, los beneficios y relaciones derivadas de este, en especial con Colombia
- Identificar los efectos del Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor en la balanza comercial de Ecuador con Colombia y sus perspectivas frente a una posible denuncia[1] del convenio.

En este sentido se ha definido como gran paraguas teórico al Liberalismo Económico del que se derivan el institucionalismo neoliberal y el libre comercio, conceptos que contribuyen a la comprensión de las variables de estudio propuestas. Por un lado se entiende por libre comercio, la reducción de las regularizaciones aplicadas a los mercados internacionales hasta alcanzar un dinamismo autónomo donde el intercambio de bienes, servicios y medios de producción respondan a las necesidades originadas en la relación de oferta y demanda asumiendo que el mercado es una entidad con capacidad de autorregulación cuya supremacía se impone a la injerencia de los estados; además el institucionalismo neoliberal, propuesto en principio por Krasner (1983) y desarrollado por Robert Keohane y Josep Nye (1988), entre otras variables, explica que esta capacidad de autorregulación sería suficiente para garantizar la participación eficiente de los actores y los recursos en el mercado y así alcanzar el bienestar de las sociedades. Este proceso de transición de una economía controlada al libre comercio requiere la intervención de un poder político que impulse la asimilación de estrategias económicas de liberalización por parte de la comunidad internacional rol asignado a las instituciones internacionales de crédito y los organismos supranacionales de control. El institucionalismo neoliberal también describe el rol del estado en la economía: un agente operativo reducido que coordine gestiones de interés público que contribuyan al desarrollo de ese mercado autorregulado.

[1] Denuncia: tr. Der. Dicho de una de las partes: Notificar la rescisión de un contrato, la terminación de un tratado (RAE,2014)

En función de los objetivos de investigación se han estructurado 3 capítulos, el primero analiza el Sistema Jurídico de la CAN como marco legal e institucional para la regulación de la aplicación del convenio identificando su intervención en todos los procesos de implementación, seguimiento y evaluación del Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor, con especial interés en la injerencia que el sistema jurídico ejerce sobre procedimientos relacionados con la resolución de controversias, negociación y alcance de objetivos y beneficios a la industria de los dos países. El segundo capítulo que se presenta aborda la participación del Ecuador en el Convenio y las relaciones derivadas del mismo con Colombia, a fin de generar un registro de los hitos que han configurado las relaciones comerciales de estas industrias y describir el proceso de desarrollo del Convenio de Complementación Industrial. En el capítulo 3, se propone una aproximación a la información económica que el análisis de la Balanza Comercial del sector automotor entre Colombia y Ecuador arroja, señalando los efectos de la aplicación del convenio de forma comparativa a fin de determinar las ventajas y las desventajas reales que se pueden percibir tras la aplicación de este tratado comercial así como las consecuencias futuras de su mantenimiento o denuncia.

La investigación es de carácter descriptivo-predictivo, debido a la naturaleza de la temática, se recopiló información útil para describir las causas y situación del Ecuador dentro del Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor en el marco del Libre Comercio desde el 2008, información que sirve de base para presentar un pronóstico económico del comportamiento de este sector con y sin el mantenimiento del convenio. Se ha efectuado un análisis causal, dicho de otra forma que a partir de la evaluación de indicadores, en su mayoría cuantitativos se determinan las relaciones causa-consecuencia, generando indicios y hallazgos útiles para efectuar un pronóstico en el que se examina escenarios supuestos a través de herramientas econométricas (Colegio de Economistas de Madrid, 2002), por ejemplo, el cálculo de tendencias polinómicas de regresión[2]

[2] En estadística, el análisis de la regresión es un proceso estadístico para estimar las relaciones entre variables. Incluye muchas técnicas para el modelado y análisis de diversas variables, cuando la atención se centra en la relación entre una variable dependiente y una o más variables independientes (o de

Esta investigación no pretende convertirse en un trabajo concluyente sino que su importancia radica en que constituye un punto de referencia de interés académico y político como puerta de entrada para un acercamiento a la posibilidad de denuncia del convenio válido para la toma de decisiones. El principal insumo utilizado son datos económicos, manifestaciones políticas y sobre todo información estadística emitida por las entidades nacionales oficiales encargadas; también se han incluido informes internacionales y documentos académicos no procedentes de las entidades difusoras oficiales a fin de contar con un contrapeso que permita resultados imparciales.

Como resultado del análisis, se presentan varios hallazgos, siendo el principal la identificación de debilidades substanciales en la institucionalidad de la CAN, en especial en su sistema jurídico, encargado de vigilar el cumplimiento de las regulaciones acordadas entre los miembros del Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor. Debilidad ocasionada por un limitado poder de cohesión frente a las controversias que han generado relaciones dispares entre los miembros del acuerdo y ambigüedad en sus resoluciones, lo que dificulta el cumplimiento de disposiciones. Por otro lado se pone en evidencia la incompatibilidad de las políticas fiscales ecuatorianas con los objetivos del convenio y de la pertenencia del Ecuador a entidades como la CAN. Estos resultados nos llevan a la conclusión de que este instrumento de integración económica regional corresponde a una categoría de comercio regulado que lejos de impulsar el libre comercio, debido a sus limitaciones de índole institucional, genera ineficiencias y desequilibrios en el grado esperado de beneficio llegando incluso a generar perjuicios para la industria automotriz ecuatoriana y favoreciendo al sector colombiano.

Otra de las conclusiones de esta investigación es que existe un reparto expreso o fijado del mercado, que no responde a la organización o autorregulación del mismo, sino a decisiones políticas basadas en una lógica de beneficio que no

predicción). Más específicamente, el análisis de regresión ayuda a entender cómo el valor de la variable dependiente varía al cambiar el valor de una de las variables independientes, manteniendo el valor de las otras variables independientes fijas. (Tusell, 2011:15)

consideró los cambios naturales del mercado mundial, esto impide una real competencia y genera impacto fiscal para la protección de una industria que en el Ecuador cumple 40 años y que no ha mostrado avances significativos en relación a crecimiento, tecnología, competitividad y capacidad para aportar al mercado laboral. Así el Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor tiene características que lo identificarían mejor como un acuerdo entre empresas relacionadas y no como un instrumento que promueve la complementación de capacidades para generar ventajas competitivas y especialización productiva entre países andinos.

Tras evidenciar la comprobación total de la hipótesis de trabajo y las anteriores conclusiones, es recomendable para el Ecuador plantear una denuncia del Convenio basada en el incumplimiento de los objetivos que originaron este instrumento, la inobservancia de sus términos y la debilidad de la entidad reguladora también son argumentos a los que se puede recurrir para dar por terminado el acuerdo. Por otro lado, existen consideraciones técnicas que permiten recomendar, una gestión articulada entre el Comité Automotor Andino, los sectores secundarios dedicados a la manufactura de autopartes, al Ministerio de Industrias y Productividad para fortalecer a este sector en sus capacidades y diversificación planificada a fin de que los vehículos ensamblados en el Ecuador tengan un mayor componente nacional participando de la cadena de valor.

CAPÍTULO I
EL ROL DEL SISTEMA JURÍDICO EN LA VIGILANCIA DEL CUMPLIMIENTO DE LOS OBJETIVOS DEL CONVENIO DE COMPLEMENTACIÓN INDUSTRIAL DEL SECTOR AUTOMOTOR

1.1. El Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor

A fin de describir el rol del sistema jurídico de la CAN en la vigilancia del cumplimiento de los objetivos del Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor, en el presente apartado se expone una revisión de las condiciones que rodearon a la firma del convenio en su contexto temporal, aportando información sobre las decisiones políticas que y diseñaron y construyeron este instrumento regulador del mercado automotor. En consecuencia, en los siguientes subtítulos encontrará: antecedentes, constitución y funcionamiento del sistema jurídico y un análisis del convenio en su calidad de instrumento constituyente de la relación comercial entre los países involucrados.

1.1.1 Antecedentes

Como parte de una propuesta subregional para optar por una política común; Ecuador, Colombia y Venezuela deciden suscribir el Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor, el cual entró en vigencia el 1 de enero de 2000, con un plazo de 10 años y la posibilidad de prórroga automática de igual duración. El convenio se suscribe con el objetivo de incrementar las transacciones intracomunitarias del sector automotor con la meta de que los tres países signatarios incrementen su producción automotriz en un plazo menor al plazo de vigencia del convenio, o sea en menos de 10 años con el fin de promover, incentivar y fortalecer la industria automotriz para que ésta sea capaz de abastecer a la región y extienda su mercado meta fuera de ella para lo cual debían garantizar la calidad de su producción; comprometiéndose entre ellos a importar solo vehículos y autopartes que sean nuevos; esto con el fin de cumplir con los estándares internacionales y posicionar a la CAN como negociador regional en el sector automotor (Comunidad Andina, 2016:2). Por medio del Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor, en el marco de la CAN, la industria automotriz en cada uno de los países, signatarios, pretendía incentivar su

producción a través de políticas en común que faciliten el intercambios de bienes y servicios requeridos para una transferencia tecnológica para ser competitivos. Al momento de la firma del convenio, las condiciones de cada industria eran diferentes, presentaban procesos de desarrollo disímiles. Por un lado, en Colombia la industria automotriz comienza con la llegada del primer vehículo a finales de 1880s y para inicios del siglo XX empezarían a importar otros automotores de diferentes casas comerciales. Desde el año de 1956 empezaría su industria ensambladora con la fundación de Colmotores y entrando en funcionamiento seis años después (Niguiris, 2016:3). La importación de vehículos era menor a la de vehículos ensamblados en vista de que en algunos casos el arancel podría llegar hasta un 200% razón por la cual un vehículo manufacturado en Colombia era la primera opción de compra. Tres empresas ensambladoras se destacaban, para finales de los años 80, pero su oferta era limitada, promocionaban 22 modelos a sus clientes (Porras P. y Guerrero C., 2012:15).

Con la entrada del gobierno de César Gaviria en Colombia, en 1990 se inicia una apertura económica dejando de lado el proteccionismo, lo que daría como resultado que se genere una industria competitiva que pueda adaptarse a los mercados internacionales, esto favoreció a la industria nacional y entre ellas a la automotriz. La apertura de ingreso de bienes y servicios del exterior propendía que exista una mayor competencia. El beneficio de estas políticas iba de forma directa a los consumidores quienes tenían una mayor variedad de productos que elegir, a costos más bajos y para los bienes importados con aranceles reducidos (Subgerencia General del Banco de la República , 2015:2).

En el estudio publicado con el nombre: "*los efectos de la política comercial: el caso del G-3 y la cuota de importación en el mercado automotriz colombiano"* por Manuel Alejandro Restrepo menciona lo siguiente en cuanto a los resultados de la aplicación de esta política de apertura comercial en Colombia:

> *"Por una parte, el arancel promedio de los vehículos importados cayó del 200% en 1988 al 38.83% en 1992. Esto llevó a una entrada masiva de marcas de vehículos en los tres segmentos del mercado colombiano (es decir, gama baja, media y alta). Por último, esta medida condujo a una disminución promedio en los precios, de US$23.000 en 1986 a US$19.000 en 1992, en dólares de 1996"* (Restrepo, 2010:8).

Para 1991, Colombia crea el ministerio de comercio exterior y entre sus principales acciones, con el propósito de tener una apertura económica, bajaron los aranceles, eliminaron ciertas barreras que impedían el comercio lo que daría paso a una inversión extranjera. Esta política comercial se traduciría en pasar de un modelo proteccionista a una apertura a mercados internacionales reemplazando el modelo de sustitución de importaciones por uno que promueva la inversión extranjera. Colombia para los años posteriores estaba lista para firmar tratados de libre comercio (Solano, 2013:2). Colombia fue el país pionero, de América Latina, en abrir una zona de libre comercio además de ser el país promotor en fomentar una integración de la región y de la subregión (Presidencia de la República de Colombia, 2010:2).

Por otro lado, el sector automotor en Venezuela, era mucho más antiguo y desarrollado que el colombiano pues había iniciado en 1944, con la apertura de la fábrica General Motors. Cuatro años después pone a disposición de la ciudadanía el primer lote de vehículos ensamblados en territorio venezolano bajo esta marca de origen alemán. La libre importación de vehículos y los ensamblados con mano de obra nacional constituían un gran componente de abastecimiento para la población. Para el año de 1949 en su primer semestre la ensambladora había manufacturado diez mil vehículos (CHEVROLET, 2010:1).Una de las limitaciones de esta industria automotriz era al montaje de vehículos utilizando materiales importados, hecho que excluia la oportunidad de desarrollar una industria nacional de complementos y autopartes. Este hecho permaneció hasta 1960 cuando el Presidente Rómulo Betancourt introduce una modificación a la ley industrial del sector con el fin de incrementar la utilización de piezas nacionales en la fabricación de vehículos. En 1961 un decreto en el sector automotor estipulaba que solo podrían funcionar en el país aquellas ensambladoras que incorporen partes producidas en Venezuela.

Para el año de 1963, se amplía la protección en el sector automotor mediante un decreto que ponía barreras arancelarias, prohibiciones o cupos lo que incentivaba a la producción local de partes de automotores con esta medida de sustitución de partes importadas, esta nueva decisión, fortaleció a la industria

gracias a la apertura de varias líneas de crédito público orientadas al financiamiento de creación y mejoramiento de fábricas dedicadas a la manufactura de componentes y autopartes. Otro factor positivo para Venezuela en el tiempo de la firma del Convenio fue el precio de la gasolina, que era la más barata de la región lo que generaba la utilización intensiva del transporte terrestre (Padilla E. y Sequera J. , 2004:20). Para el año 2000, Venezuela, presentaba indicadores de producción que la ubicaron en el tercer lugar de América del Sur y en cuarto lugar de América Latina como país productor de automóviles (Padilla E. y Sequera J. , 2004:25). Este momento positivo para la industria venezolana llamó la atención de la industria colombiana y ecuatoriana que tenían la intención de fortalecerse y consolidar un bloque productivo que pueda avastecer al resto de países de la CAN (Padilla E. y Sequera J. , 2004:20).

En relación al Ecuador, el desarrollo del sector automotor inicia en 1950, año en el que aparecen las primeras fábricas manufactureras de autopartes y complementos, divididas en dos subsectores: por un lado, el subssector textil con la fabricación de asientos y tapicerías y por otro el sector metalmecánico con la fabricación de carrocerías y otras piezas metálicas que servían para la fábricas ensambladoras. Pero no fue hasta 1973 que la industria del ensamblaje se instala en el Ecuador con la inauguración de la fábrica de AYMESA que en sus inicios ensamblaba un solo modelo que se promocionó como *"orgullosamente ecuatoriano"*, denominado Andino, alcanzado los 144 vehículos del modelo y cerrando los años 70 con cinco mil unidades producidas (CINAE, 2010:2).

Para 1979, mediante decreto, nace la Ley de Fomento de la Industria Automotriz lo que implicó un sistema económico que incentivaba la industrialización y que sustituía las importaciones, siendo el sector automotor uno de los principales objetivos de la ley, pero no llegó a tener el efecto esperado en vista de que no fue acompañado por un componente fuerte de inversión para mejorar la industria local. Para 1981, Aymesa invirtió en una planta para soldar carrocerías y en ese año nuevas compañías entraron en el mercado. Además, el mercado de las autopartes se formalizaba y diversificaba sus productos. Como se evidencia, la industria ensambladora en el Ecuador es mucho más reciente que la industria manufacturera de autopartes y en relación a las insdustrias de Colombia

y Venezuela es mucho más joven, con menor desarrollo, tamaño y capacidad. Este factor, que será detallado en los capítulos siguientes es determinante para comprender la participación de la industria ecuatoriana en el convenio y su capacidad para obtener beneficios a partir de esta relación.

En 1992 se fortaleció la zona de libre comercio entre Ecuador, Colombia y Venezuela levantando la prohibición de importaciones (CINAE, 2014:1).

> *"En 1993 el Ecuador, Colombia y Venezuela suscribieron el Convenio de Complementación en el Sector Automotor. El acuerdo fue ampliado en mayo de 1994, ya que se consideró que los efectos económicos y sociales de la medida se tradujeron en el crecimiento del comercio y el desarrollo de la industria automotriz subregional. El convenio automotor incluyó temas relativos a los aranceles aplicables a las importaciones desde países ajenos a la región, un régimen de importación para vehículos desarmados (Completely Knocked Down o CKD), una política común de integración comercial con terceros y reglas para el ingreso de vehículos usados." (Cabrera, 2010:3).*

La industria automotriz de los tres países había evolucionado en distinta medida y tenían la voluntad de suscibir un convenio en el marco de la CAN lo que permitiría un intercambio de tecnología y avances para la subregión con el fin de, convertirse en un bloque proveedor de los mercados internacionales. A continuación se describe el proceso de constitución y funcionamiento.

1.1.2 Constitución y funcionamiento

Tomando en cuenta el Acuerdo de Cartagena como base constituiva del Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor y considerando el progreso que la industria automotriz tiene en la región se ve la necesidad de generar un instrumento que proporcione mecanismos que armonicen la cadena productiva en lo industrial, económico y social. Se identificó que la industria automotriz se podría robustecer en la subregión, con el mencionado convenio, satisfaciendo sus necesidades, aprovechando el mercado subregional, fomentando las exportaciones de productos automotores y con visión de competir en mercados internacionales (SICE, 2010:2).

En el año de 1999 se suscribe este instrumento de complementación industrial entrando en funcionamiento en el 2000 y con una vigencia 10 años los cuales tienen prórroga automática. Para la redacción del acuerdo se tomo en consideración el criterio de la Organización Mundial de Comercio que aportó consideraciones en relación a acuerdos anteriores que contenían incongruencias en relación a las fórmulas para calcular el contenido subregional que iban a aportar las industrias locales, la OMC también ejecutó un rol consultivo en relación a la configuración de las reglas de origen con el fin de tener libre acceso al mercado de la subregión (Comunidad Andina, 2016:5).

El objeto del Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor en el marco de la CAN ha sido el de generar una integración de la industria automotriz de los signatrios, definiendo una política común entre los tres países para que puedan ser competitivos y puedan introducirse en mercados internacionales además del regional para lo cual se fijó un arancel en común para los vehículos importados y definiendo reglas para el ensamble de automotores (Comunidad Andina, 2016:6).

Como parte del acuerdo final se encontraba una reducción arancelaria, fijándola en 35% para la importación de vehículos de la categoría 1, mismos que como requisito debían ser nuevos, los cuales eran vehículos livianos con una capacidad de hasta 16 personas y máximo 4 toneladas y media de capacidad de carga. Para los vehículos pesados dentro de la categoría 2 en otros términos que superen el tamaño de carga a 4 toneladas y media tenían como arancel del 15% para Venezuela y Colombia, en el caso de Ecuador se aplicaba un 10% (Automotriz Colombia, 1999:3).

Con el fin de cumplir con las reglas de seguridad mínima en el sector; las importaciones, tanto de vehículos como de autopartes, debía ser solo de unidades nuevas, esto con el fin de dar mayor seguridad y cumplir la propiedad industrial y como forma de defensa al consumidor. Estas exigencias hacían que la CAN ganara una posición fuerte frente a negociaciones internacionales en vista de que cumplía con los estándares de las normas mínimas en el resto del mundo(Automotriz Colombia, 1999:3).

El Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor en su artículo 2 menciona lo siguiente:

> *Artículo 2.- Los beneficios previstos en el presente Convenio para las industrias del sector automotor tienen por objeto:*
> *a. Lograr la transferencia tecnológica que garantice el incremento de su productividad y competitividad.*
> *b. Generar inversiones productivas adicionales.*
> *c. Adelantar programas de desarrollo de proveedores de la subregión, y*
> *d. Ofrecer a los consumidores andinos productos con mejores calidad y precio. A tal efecto, se realizará anualmente una evaluación del cumplimiento de estos objetivos con base en cuyos resultados los Gobiernos decidirán los ajustes y correcciones necesarios, incluso la suspensión de los beneficios aquí previstos si fuere del caso* (Automotriz Colombia, 1999:1).

En su artículo 8 del mismo instrumento, menciona que para los efectos de este convenio se creará un Comité Automotor conformado por los países integrantes y que son los mismos del Comité Subregional de la Industria Automotriz y dentro de sus funciones está el de aportar al progreso de la industria automotriz y sus sectores adyacentes para lo cual podrá sugerir a los gobiernos, miembros del convenio, acciones que se pueden emplear para el buen funcionamiento del Convenio, que vayan a favor de una integración y progreso de los bienes ofertados (Sistema de Información del comercio Exterior [SICE], 2010:5).

Con la entrada en vigencia del Convenio de Complemetación Industrial en el Sector Automotor; la industria se vio fortalecida porque los tres países contaban con un marco a cual regirse en busca de un bienestar común y se unían con el fin de ser un eje productor de vehículos por medio de su complementariedad y no compitiendo entre ellos para lo cual las ensambladoras privadas de cada país tenían el compromiso no solo de fabricar sino de fortalecer y mejorar su productividad y dar a las empresas autopartistas la posibilidad de ser parte de esta cadena productiva.

Para agosto de 2006, Venezuela decidió denunciar el Acuerdo de Cartagena, en protesta a la voluntad de Colombia y Perú en firmar acuerdos de libre comercio con los Estados Unidos de Nortearmérica (El Comercio, 2009:1) y para lo cual estipula el artículo 135 que se otorgará los beneficios del Programa de Liberación de la Subregión hasta por cinco años y en el caso de la Integración Industrial el artículo 62 del Acuerdo mencionaba que la Comisión[3] se adaptaba a los plazos de vigencia que los programas de integración (Tribunal Andino, 2010:4), en este caso industrial, mencionaba para lo cual sus derechos y obligaciones serían hasta 2010 como lo mencionaba el Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor.

En el lapso que Venezuela estuvo dentro del Convenio Automotor había generado un intercambio con Colombia de medio millón de dólares y para el caso de Ecuador alrededor de cien millones de dólares y en una delcaración el presidente de la Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores declaró que sería "importante renovar el convenio para que pueda continuar el desarrollo de esta industria en la subregión" (CONAPRI, 2006:1).

Al inicio de la implementación del Convenio Automotor, los países se comprometieron a producir al menos medio millón de vehículos antes de a vigencia del mismo; pese a estas intenciones, esto no fue posible debido a la crisis que se enfrentó en 2008 lo que ocasionó que el consumo disminuya. Para finales del 2009 previo a la finalización de la vigencia del Convenio la posición de Ecuador fue el de renovar este instrumento porque consideró un crecimiento de la industria local y buscaba que ésta tenga mayor aporte en la industria automotriz subregional; por otra parte Venezuela decidió denunciar el Convenio porque había aplicado políticas locales que iban en contra de lo estipulado en el Convenio; en este contexto la posición de Colombia fue el de continuar y renovar este Convenio por diez años más, sólo con Ecuador, solo si esto no implicaba algún perjuicio con el Tratado de Libre Comercio que mantenía con Estados Unidos (Cabrera, 2013:2). A fin de conocer de forma detallada los elementos constitutivos del

[3] La Comisión está constituida por un representante plenipotenciario de cada uno de los Gobiernos de los Países Miembros (Comunidad Andina, 2012:1).

Convenio se hace menester efectuar una revisión pormenorizada del Acuerdo de Cartagena, instrumento legal que rige el convenio y que se detalla a continuación.

1.1.3 Acuerdo de Cartagena como elemento constitutivo

El Acuerdo de Cartagena entra en vigencia el 16 de octubre de 1969 y fue modificado posteriormete por algunos protocolos como el de Trujillo en 1996. También es conocido como Acuerdo de Integración Subregional Andino según reformas contenidas en la resolución 563 de la Comisión de la Comunidad Andina, documento originado de la Declaración del Bogotá y la Declaración de Presidentes de América.

El Acuerdo de Cartagena que tuvo el fin de establecer una política y un mercado común en la región fue firmado por Bolivia, Colombia, Ecuador, Perú y aunque Venezuela participó en todas las reuniones no se adhirió hasta 1973 esto en vista de que este país tenía dudas en compartir sus ingresos con el resto de países y que esto generaría un desequilibrio en su economía tomando en cuenta que este país tenía un adelanto mayor al de los demás países signatarios; la economía, industria y moneda de Venezuela se caracterizaban por tener indicadores de estabilidad y solidez que demostraban una condición aventajada frente al resto de economías latinoamericanas. Otra de las consideraciones que fueron tomadas en cuenta, fureron las relaciones comerciales de dependencia que Venezuela mantenía con los Estados Unidos, al ser este el destino mayoritario de sus exportaciones, mismas que llegaron a tener volúmenes que ubicaron a esta economía como la mayor exportadora de Latinoamérica (Pacto Andino, 1964:5).

El Acuerdo de Cartagena buscaba robustecer la unión de los países y posicionar la voluntad de las naciones en ser una comunidad subregional andina tomando en cuenta que la integración tendrá repercusiones futuras en ámbitos políticos, económicos, sociales y culturales conservando la soberanía e independencia. Este Acuerdo se funda en elementos de igualdad, justicia, paz, solidaridad y democracia que tengan como fin el constituir un sistema de integración que sea un eje de desarrollo global de cada país (SICE, 1997:2).

Entre los principales objetivos que tiene el Acuerdo de Cartagena está el promover un desarrollo de los países signatarios estableciendo condiciones equitativas que permitan una integración socio-económica con el fin de acelerar su crecimiento para formar a largo plazo un mercado común de América Latina. El Acuerdo de Cartagena apuntaba a marcar una posición firme ante las potencias en auge y que sus acciones no afecten a sus economías; en el ámbito social procuraba fomentar y mejorar la solidaridad subregional por medio de una reducción de las diferencias que eran marcadas por el desarrollo de cada país miembro(SICE, 1997:5).

En el artículo dos del Acuerdo busca definir el tipo de desarrollo que se plantea para los países y como se evidenciará los resultados esperados por lo que menciona lo siguiente:

> *"Artículo 2.- El desarrollo equilibrado y armónico debe conducir a una distribución equitativa de los beneficios derivados de la integración entre los Países Miembros de modo de reducir las diferencias existentes entre ellos. Los resultados de dicho proceso deberán evaluarse periódicamente tomando en cuenta, entre otros factores, sus efectos sobre la expansión de las exportaciones globales de cada país, el comportamiento de su balanza comercial con la Subregión, la evolución de su producto interno bruto, la generación de nuevos empleos y la formación de capital."* (SICE, 1997:1).

Con el fin de alcanzar los objetivos del Acuerdo se podrá aplicar medidas similares con los demás bloques de la región tanto en lo social como en lo económico, las políticas serán aplicadas en cada unas de las legislaciones y estos cambios vendrán acompañados por un intenso desarrollo de la industria y de programas que permitan un crecimiento de la región. Se empleó un programa de liberación en el ámbito comercial mejorado al del Tratado de Montevideo.

Una parte determinante de este Acuerdo fue el de compartir un Arancel Externo Común para poder tener las mismas condiciones de negociación frente a los demás países y evitar vulnerabilidad como bloque. Los programas para mejorar el desarrollo se lo hizo además a nivel agropecuario y agroindustrial. Los recursos que ingresaban eran destinados a una reinversión por medio de financiamientos que se otorgaban a las inversiones que tenían como fin una

integración. En este acuerdo se otorga un tratamiento preferencial a Ecuador y Bolivia tomando en cuenta los principios de equidad porque los dos países estaban en un desarrollo menor en comparación a los otros países signatarios.

En los subsiguientes artículos del Acuerdo de Cartagena se establecen las instituciones y organismos que entrarán en funcionamiento en la Comunidad Andina y las atribuciones que tendrán para el desarrollo de sus funciones. Se establece a partir del Capítulo IV las políticas que los países emplearán para el desarrollo de la subregión y como emplearán sus estrategias con el fin de alcanzar una armonización de sus políticas y en el artículo 53 establece los programas que se desarrollarán de forma simultánea en cada país para la conformación del mercado subregional y en el primer literal detalla: *"a) Programas de Desarrollo Industrial;…)"* el cual tiene vínculo con el desarrollo de la industria auomotriz (SICE, 1997:27). El capítulo V del Acuerdo de Cartagena "*Programas de Desarrollo Industrial"* en el artículo 60 menciona el proceso que deben tener los países con el fin de promover las industrias y por lo tanto se plantean los objetivos de:

> *a) La expansión, especialización, diversificación y promoción de la actividad industrial;*
> *b) El aprovechamiento de las economías de escala;*
> *c) La óptima utilización de los recursos disponibles en el área, especialmente a través de la industrialización de los recursos naturales;*
> *d) El mejoramiento de la productividad;*
> *e) Un mayor grado de relación, vinculación y complementación entre las empresas industriales de la Subregión;*
> *f) La distribución equitativa de beneficios; y*
> *g) Una mejor participación de la industria subregional en el contexto internacional.*

Y en base a los objetivos planteados; en el artículo 61 se propone como modalidad de integración industrial a: Programas de Integración Industrial, Convenios de Complementación Industrial y Proyectos de Integración Industrial y en los artículos subsiguientes se menciona y detalla lo que debe contener cada una de estas modalidades de integración.

El Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor se fundamenta en los artículos 62 y 63 del Acuerdo de Cartagena (SICE, 2000:3) para lo cual el artículo 62 menciona que, con el fin de promover la producción industrial en cada sector, se conformarán programas de Integración Industrial que deban tener las siguientes cláusulas:

> *a) Objetivos específicos;*
> *b) Determinación de los productos objeto del Programa;*
> *c) Localización de plantas en los países de la Subregión cuando las características del sector o sectores materia de los mismos así lo requieran, en cuyo caso deberán incluir normas sobre el compromiso de no alentar producciones en los países no favorecidos con la asignación;*
> *d) Programa de Liberación que podrá contener ritmos diferentes por país y por producto;*
> *e) Arancel Externo Común;*
> *f) Coordinación de las nuevas inversiones a escala subregional y medidas para asegurar su financiación;*
> *g) Armonización de políticas en los aspectos que incidan directamente en el Programa;*
> *h) Medidas complementarias que propicien mayores vinculaciones industriales y faciliten el cumplimiento de los objetivos del Programa; e*
> *i) Los plazos durante los cuales deberán mantenerse los derechos y obligaciones que emanen del Programa en el caso de denuncia del Acuerdo* (SICE, 1997:19).

En el artículo 63 menciona que aquellos países que no se hayan incorporado en algún programa, como el caso de Bolivia en el Convenio Automotor puesto que no contaba con una industria automotriz, podría solicitar la incorporación en cualquier momento y la Comisión será la encargada de emitir los condicionamientos para su ingreso. Por lo tanto, en base a los antecedentes mencionados y con el deseo de los países signatarios se crea el Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor. Mismo que es regulado a través de un sistema jurídico, del que depende la palicación de las políticas.

1.2. Sistema Jurídico de la CAN

A fin de abundar en información referente al rol del sistema jurídico de la CAN en la vigilancia del cumplimiento de los objetivos del Convenio de Complementación Industrial del Sector, en los siguientes subtítulos se describe la capacidad institucional y coercitiva de la CAN a través de su organo jurídico de

control, se detalla también los organos deribados de la suscripción del acuerdo y su funcionalidad en relación a la resolución de controversias. El propósito de los apartados subsiguientes es analizar desde el punto de vista teórico las debilidades de un sistema comercial controlado por instituciones que definen sus cursos de acción con base en las decisiones y relaciones políticas y organizacionales ajenas al natural desenvolvimiento del mercado. Sus limitaciones, así como fortalezas, redudan en los ciclos comerciales, que deacuerdo con la corriente teórica liberal, deberían fluir sin barreras consfiguradas por la ley o el estado.

1.2.1 Institucionalidad de la CAN y capacidad coercitiva.

El Sistema Jurídico de la CAN fue creado el 28 de mayo de 1979 con la suscripción del Acuerdo de Cartagena en el cual establece su artículo 6 la creación de la Comunidad Andina y a la vez se crea los órganos e instituciones del Sistema Andino de Integración entre los cuales se encuentra El Tribunal de Justicia del Acuerdo de Cartagena como órgano jurisdiccional de la CAN. Este tribunal entra en funcionamiento en Quito Ecuador el 2 de enero de 1984 y para el año de 1996 cambia su nombre a Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina mediante el protocolo de Cochabamba. El Tribunal de Justicia de la CAN es un organismo supranacional y su jurisdicción es ejercida sobre los miembros de la CAN además tiene instancias arbitrales (Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina, 2010:2).

La institucionalidad de la CAN se caracteriza por la creación de órganos o instancias que ejecutan funciones supranacionales en el ámbito Ejecutivo, Legislativo y Judicial los mismos que son destacables en el proceso de integración que el Acuerdo de Cartagena propone. El Pacto Andino, denominación otorgada al acuerdo en 1969, estaba constituido por La Comisión y la Junta como instancias principales y de decisión; Comité Asesor Económico y Social como órgano consultivo y los organismos que proporcionaban un soporte financiero y económico fueron la Coorporación Andina de Fomento y el Fondo Andino de Reserva (Gómez, 2010:4).

En el año de 1996 se suscribe el protocolo de Trujillo el cual modifica al Acuerdo de Cartagena en el Capítulo II: De la Comunidad Andina y el Sistema

Andino de Integración (SICE, 2010:1) proponiendo así una nueva estructura institucional de la Comunidad Andina la cual estaría conformada por órganos e instituciones acopladas al Sistema Andino de Integración (SAI) misma que tiene como fin homogenizar las acciones de cada órgano o institución y de esa manera mejorar la integración de la Comunidad Andina así como formar y fortalecer una imagen robusta a nivel internacional de este sistema de integración de la región (CAN, 2010:2).

Las instituciones creadas por el Sistema Andino de Integración (SAI) está conformado de la siguiente manera:

- ***Organizaciones intergubernamentales***
  Consejo Presidencial,
  Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores,
  Comisión de la Comunidad Andina.

- ***Organizaciones comunitarias***
  Tribunal de Justicia,
  Parlamento Andino,
  Secretaría General,
  Corporación Andina de Fomento CAF, banco de desarrollo de América Latina,
  Fondo Latinoamericano de Reservas,
  Organismo Andino de Salud,
  Universidad Andina Simón Bolívar,
  Convenio Sociolaboral Simón Rodríguez.

- ***Instancias de participación de la sociedad civil***
  Consejo Consultivo Empresarial,
  Consejo Consultivo Laboral,
  Consejo Consultivo de Pueblos Indígenas,
  Mesa Andina para la Defensa de los Derechos del Consumidor.

El Sitema Andino de Integración tiene reuniones ordinarias una vez al año o de manera extraordinaria cuando una institución así lo requiera; éstas reuniones son coordinadas y presididas por el Presidente del Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores, representado por el Ministro de Relaciones Exteriores del País Miembro que ocupe la presidencia del Consejo Presidencial Andino y los

representantes de cada institución con el fin de mejorar la coordinación del SAI (CAN, 2010:2).

Las reuniones del Sistema Andino de Integración (SAI) tienen como objetivo fundamental el intercambio de información de las labores realizadas en cada institución y que las mismas se hayan cumplido en función de las pautas emitidas por el Consejo Presidencial Andino. Otro objetivo fundamental es el plantear acciones en conjunto que pueda desarrollar una institución acompañada o apoyada de otras o alguna de ellas con el fin de tener acciones coordinadas y alcanzar los objetivos planteados del SAI. Como producto de estas reuniones se generan informes sobre las gestiones realizadas y cuales se cumplieron en base de las recomendaciones establecidas y se presenta al Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores (CAN, 2010:1).

La Comisión de la Comunidad Andina era la principal instancia en el Pacto Andino y estaba constituido por un representante plenipontenciario y uno alterno de cada país miembro y tenía como atribuciones la de legislar las políticas en general del Acuerdo de Cartagena; en la actualidad el órgano principal de la Comunidad Andina es el Consejo Presidencial Andino conformado por los jefes de Estado de los países miembro y tienen como objetivo principal llevar a cabo el proceso de integración de los países de la Comunidad Andina estableciendo los parámetros generales de una política de integración.

La definición jurídica de coerción es: "*la presión que por diversos motivos se ejercita sobre el libre albedrío"* (Enciclopedia Jurídica, 2014:1) y en un artículo publicado, por una funcionaria del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina (en adelante TJCA), con el nombre: *"El sistema de sanciones por incumplimiento en el ámbito de la Comunidad Andina"* (Sasaki, 2012:6) la autora menciona que se debe realizar una reforma en el Estatuto del TJCA porque se pone en duda la institucionalidad, existencia y eficacia del sistema andino de solución de controversias. El TJCA puede sancionar a un país que no haya acatado las disposiciones o dictámenes de una sentencia.

> *"Así, hasta el día de hoy las sanciones autorizadas por el TJCA por desacato a la sentencia que declara el incumplimiento se han referido a dos aspectos: i) la autorización a los países miembros para gravar adicionalmente en un 5% las importaciones de cinco productos del país incumplidor, o ii) la limitación respecto a las normas de origen (suspensión de la emisión de certificados de origen con lo que el país miembro infractor pierde las ventajas del Programa de Liberación al tener que pagar el arancel de terceros países)."* (Sasaki, 2012:9)

La capacidad coercitiva de los órganos de justicia que tiene la Comunidad Andina son frágiles y muchas veces no cumplen sus objetivos porque su mecanismo no permite una aplicación directa de sanciones por parte del TJCA y por el contrario cada país es quien decide si aplica o no la sanción en vez de ser el tribunal. Este concepto de Intergubernamentalidad es diverso al de los principios que tiene la CAN de Supranacionalidad y se vulnera la capacidad de dictaminar alguna sanción por parte del TJCA (Sasaki, 2012:5).

El TJCA ha tenido algunas dificultades en ser un organismo de justicia con poder supranacional porque, de acuerdo a algunos autores, los países que conforman la CAN; de forma tácita, entre sus gobiernos, acordaron no presentar algún tipo de controversia para que éstas no sean sometidas a consideración del TJCA y de esa manera no crear tensión entre los países miembro. Por esta razón argumenta que el Tribunal ha sido creado pero está de adorno debido a su poca efectividad. La institucionalidad de la CAN tiene como actores principales a los gobiernos pero las atribuciones intergubernamentales de cada país no permiten que el sistema se desarrolle como se planteó (Gómez, 2010:5).

1.2.2 Organismos creados por el Convenio.

Mediante el artículo 8 del Convenio de Complemenatación Industrial en el Sector Automotor se crea el Comité Automotor el mismo que está conformado por los países signatarios del Convenio y a la vez está compuesto por el Comité Subregional de la Industria Automotriz el cual fue creado en 1991 mediante Decisión 298 de la Comisión y está integrado por tres representantes designados por cada País Miembro, uno por el sector público y dos por los sectores empresariales competentes los cuales deben desarrollar actividades que incentiven el comercio entre los países de la subregión y promover una armonización del

sector con el mejoramiento de su industria a través de la implementación de una adecuada modernización industrial.

El Comité Automotor

El Comité Automotor tiene las atribuciones establecidas en el segundo anexo del Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor y tiene como una de sus atribuciones primordiales el promover el desarrollo del sector automotor y sus diversas áreas conexas con el fin de obtener un avance de la región en esta industria. El Comité hará uso del Convenio para que éste sirva como medio de integración de los países y puedan generar una oferta conjunta, llegando a desarrollarse como eje de distribución de los demás países, para lo cual podrá emitir recomendaciones a cada gobierno u organismo las acciones que considere pertinente implementarlos y vaya en beneficio del cumplimiento del Convenio (Automotriz Colombia, 1999:3).

El Comité Automotor además contará con el apoyo de la Secretaría General de la CAN para lo cual ésta actuará como Secretaría Técnica del Comité, que tiene como objetivo el brindar apoyo técnico a las instituciones que conforman el Sistema Andino de Integración para que estás tengan un desarrollo óptimo de integración. La Secretaría General además fungirá las acciones de secretaria en las reuniones que el Comité Automotor tenga y llevará las respectivas actas (Comunidad Andina, 1997:2).

El Comité Automotor tiene establecido en el Artículo 8 del Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor als siguientes atribuciones:

a) *Evaluar la incidencia del presente Convenio en el desarrollo del sector.*
b) *Realizar actividades tendientes a fomentar el comercio intrasubregional.*
c) *Evaluar la aplicación del Arancel Externo Común de bienes relacionados con el sector automotor, con miras a plantear su modificación cuando las circunstancias así lo ameriten.*
d) *Evaluar la aplicación de los Requisitos Específicos de Origen exigidos a los productos del sector y recomendar su modificación en caso que sea necesario.*

e) *Promover la aplicación de mecanismos que fomenten las exportaciones de bienes automotores de la subregión.*
f) *Conformar subcomités con el fin de analizar aspectos especializados relacionados con el sector.*
g) *Formular recomendaciones y propuestas específicas referidas a la armonización de políticas vinculadas al sector automotor entre los Países Participantes en materias ambiental, técnica y de mejoramiento tecnológico, de normalización y certificación de calidad y de modernización industrial, entre otras.*
h) *Evaluar el comportamiento de las importaciones de productos del sector desde terceros países y solicitar las medidas correctivas a los Países Participantes.*
i) *Recomendar el establecimiento de una política de exportaciones del sector automotor.*
j) *Proponer las modificaciones en la NANDINA que se consideren necesarias.*
k) *Recomendar una política común para las negociaciones con terceros.*
l) *Supervisar el cumplimiento de los compromisos del presente Convenio, mediante la inclusión en su agenda de reuniones de los casos de incumplimientos dictaminados por la Secretaría General, con el propósito de presentar recomendaciones a las autoridades nacionales o a los organismos comunitarios, orientadas a la solución del problema y a la interpretación de las disposiciones del Convenio cuando a ello hubiere lugar.*
m) *Las demás que le asignen los organismos competentes* (Automotriz Colombia, 1999:5).

El Comité, con el fin de incentivar una homogenización de la industria automotriz, de sus porcesos productivos y las demás áreas conexas, propondrá la implementación de convenios de coproducción y demás programas encaminados a la mejora en la mano de obra utilizada, la facilitación del comercio exterior y demás operaciones encaminadas a una homogenización del sector automotor tanto local como de los miembros del convenio automotor.

Dentro del Anexo II del Convenio se aplica el reglamento para el funcionamiento del Comité Automotor, detallando las atribuciones y obligaciones que le competen las mismas que son:

> *Artículo 1.- El Comité Automotor tendrá el carácter de asesor de los órganos de la integración subregional y de los Países Participantes, en los asuntos relativos al desarrollo de la integración industrial del sector automotor.*

Artículo 2.- Cada País Participante designará sus representantes al Comité.

Artículo 3.- La presidencia del Comité se alternará anualmente entre los Países Participantes y será asumida por el representante gubernamental designado oficialmente.

Artículo 4.- El Comité se reunirá en forma ordinaria dos veces al año y en forma extraordinaria cuando sea convocado por la Secretaría General o por el Presidente del Comité, ante el requerimiento de al menos un País Participante.

Artículo 5.- Las sesiones del Comité se celebrarán de manera alternativa en cada País Participante por orden alfabético, o en la sede de la Secretaría General. En casos especiales podrán modificarse el orden o el lugar correspondientes.

Artículo 6.- El Comité podrá instalarse y sesionar formalmente con la presencia de los representantes de por lo menos tres Países Participantes.

Artículo 7.- Cuando el Comité lo estime conveniente podrá recomendar a la Secretaría General que solicite la colaboración de organismos o entidades especializados para analizar problemas que sean de interés común para los Países Participantes en materias relacionadas con el sector.

Artículo 8.- El resultado de las deliberaciones del Comité se hará constar en un informe que elaborará la Secretaría General y lo remitirá a los Países Participantes. Cuando no hubiere unanimidad en alguna de las materias sometidas a discusión, en el informe se consignarán aquellas opiniones emitidas en el curso del debate cuya inclusión soliciten los representantes de los Países.
(Andina, Reglamento para el funcionamiento del Comité Automotor, 1999:35)

1.2.3 Sistema de solución de Controversias.

La forma en la que se desarrolla la solución de controversias cuando se aplican medidas de carácer jurídico en la Comunidad Andina y sus demás instancias y en esta se encuentra también incluído el Convenio de Complementación es por medio de dos instancias: la Secretaría General y el Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina. (Comunidad Andina, 2010:1)

De acuerdo al documento Explicación sobre el Procedimiento de Solución de Controversias en la CAN elaborado por la Base de Datos Integrada de Controversias Comerciales de América Latina y el Caribe (BADICC) administrada por la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL) la solución de controversias varía cuando ésta se la presenta ante la

Secretaría General o el Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina porque resuelven distintos temas (CEPAL, 2012:20).

Como órgano ejecutivo de la CAN, la Secretaría General, debe vigilar que se cumplan las disposiciones jurídicas pues cuenta con poder resolutivo propio de acuerdo a lo estipulado en el Acuerdo de Cartagena lo que le faculta el ordenamiento en los requisitos de las normas de origen, restricciones y gravámenes, aranceles, salvaguardias y demás temas de carácter comercial como lo determina la Decisión 425. Tanto la Comisión de la Comunidad Andina como el Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores puede disponer a la Secretaría General resolver temas de carácter normativo o administrativo (Comunidad Andina, 2010).

En el artículo 5 del Reglamento de Procedimientos Administrativos de la Secretaría General de la Comunidad Andina publicada en la Decisión 425 de la CAN menciona que los procesos que se realicen ante la Secretaría General se regirá por los principios de legalidad, economía procesal, celeridad, eficacia, igualdad de trato a las partes, transparencia, uso de los procedimientos y formalidades para lograr el cumplimiento de los objetivos de la norma y racionalización de la actividad administrativa (Comunidad Andina).

Por otra parte el Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina es el ente que ejerce la jurisdicción o en otros términos quien resuelve los litigios o controversias que se presenten; por medio de la interpretación de los instrumentos jurídicos de la CAN. En el artículo 17 del Tratado del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina estipula que el TJCA tiene la potestad de declarar nulo las decisiones que vayan en contra de las normas que conforman el ordenamiento jurídico de la CAN (Comunidad Andina, 2010:1). En el mismo Tratado del Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina el artículo 42 menciona los países que conforman la Comunidad Andina no pueden someter algún tipo de controversia a otro tribunal o sistema de arbitraje distinto al de la CAN cuando el mismo aplique normas que conformen el ordenamiento jurídico de la Comunidad Andina. Y por el contrario los países miembros o los integrantes del Sistema Andino de Integración podrán acogerse al Tratado (Comunidad Andina, 1996:38).

De acuerdo a las estadísticas de la Base de Datos Integrada de Controverisas Comerciales de América Latina y el Caribe (BADICC) las Controversias presentadas ante la Secretaría General llevaban un total de 394 con 391 dictámenes emitidos (ver Tabla 1).

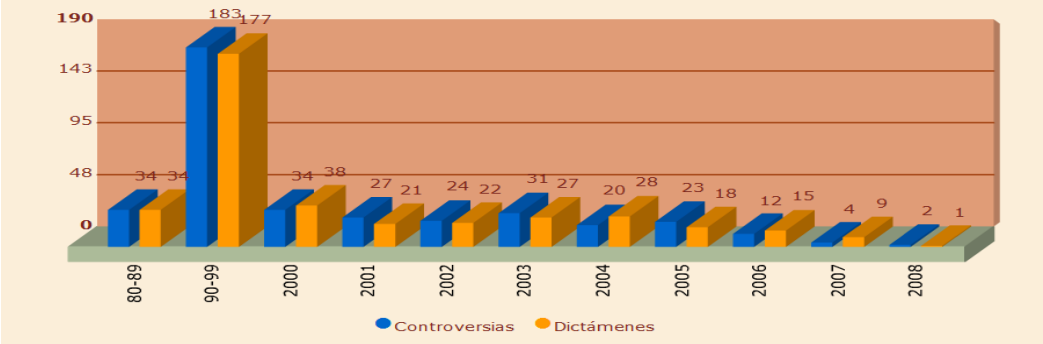
Tabla 1
Controversias y Dictámenes anuales del tribunal de Justicia de la Comunidad andina

	80-89	90-99	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	Total
Controversias	34	183	34	27	24	31	20	23	12	4	2	394
Dictámenes	34	177	38	21	22	27	28	18	15	9	1	391

Fuente: BADICC
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

En base a la información obtenida de estos datos se puede determinar que las controversias presentadas ante la Secretaría General de la CAN ha disminuido con el pasar de los años y esto porque en la mayoría de los casos han logrado arreglar estos desacuerdos entre los países involucrados sin llegar a incluir a la CAN en estas decisiones. La forma de resolución, por negociación directa entre los países en conflicto, responde que las resoluciones jurídicas de la CAN no ejercen poder coercitivo, no son vinculantes por lo que los países, en algunos casos, prefieren no acatar las disposiciones.

Gráfico 1
Controversias presentadas ante la Secretaría General y dictámenes emitidos



Fuente: BADICC
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

La influencia del sistema jurídico de la CAN en el desarrollo de lasrelaciones comerciales normadas por el convenio y en generdurante el período 2008-2016, es mínima. Los países ejecutan sus acciones comerciales de

negociación y resolución de controversias con base en sus propios intereses y acuerdos por fuera del convenio, lo que demuestra una vez más que los mecanismos de regulación no son efectivos para articular al mercado; sino que más bien, el desarrollo natural del mercado guía la toma de decisiones en las circunstancias descritas. Esto coincide con el pensamiento económico liberal en relación al libre comercio y la crítica al comercio regulado. Según la teoría funcionalista de las relaciones internacionales propuesta por Mitrany (1950), la debilidad institucional, factores políticos adversos, intereses conflictuados, omisiones, interpretaciones y vacíos son algunos de los factores que generan ineficiencia en los instrumentos que regulan el comercio (Mitrany D., y Garnett M., 1950:18). De acuerdo a este autor, todo instrumento regulatorio, creado por un estado o una institución reguladora de cualquier índole, aún cuando haya sido bien planificado y sea políticamnetne correcto, va a tener un efecto adverso, las consecuencias positivas o negativas generan ineficiencias antinaturales en el mercado, como consecuencia, incluso, la toma de decisiones de los actores tiende a alinearse con ese poder autoregulador por lo que las controversias se resuelven, todos los procesos comerciales siguen su curso en beneficio de los mercados y la integración . Este enfoque liberal de las relaciones internacionales sienta las bases de los procesos de integración.

1.3. Situación de los países participantes del convenio dentro de la CAN

Uno de los compromisos iniciales fue el fortalecimiento de las industrias por medio de este convenio y lograr una transferencia tecnológica que permita una integración económica de la industria automotriz, pero con el pasar de los años se sucitaron problemas de aplicación, discrepancias en la interpretación e incongruencias en la resolución de controversias. Al 2016, la situación de este sector en los países miembro mantiene un desarrollo disimil. En los sigueintes apartados se puede reconocer las características actuales de las industrias participantes y aquellas, que aún dentro de la CAN, no formaron parte del acuerdo. Es así que se puede diferenciar entre las industrias colombiana y ecuatoriana y las industrias boliviana y venezolana. A partir de un análisis comparativo de sus resultados se puede llegar a determinar el grado de impacto del acuerdo y sus

avances luego de 16 años de aplicación frente a las industrias que no participaron de este mecanismo.

1.3.1. Características principales de la Industria Automotriz de los miembros de la CAN

A continuación se presenta la caracterización de la industria automotriz del Ecuador, Colombia, Venezuela, Perú y Bolivia. Esta descripción tiene el objetivo de comparar el grado de desarrollo del sector automotor en cada miembro de la CAN, partícipe o no, del convenio de complementación industrial. Revisando variables como el número de establecimientos dedicados a actividades relacionadas, número de ensambladoras, concentración geográfica de la industria, capacidad productiva, principales destinos de la producción, volúmen de importaciones, entre otras.

Ecuador

A nivel nacional existen 29.068 establecimientos dedicados a actividades relacionadas con el comercio automotriz, dando trabajo a 90.012 personas (INSTITUTO NACIONAL DE ESTADISTICAS Y CENSOS, 2010). La provincia que mayor número de estos establecimientos tiene es Guayas con 27%, le sigue Pichincha con 17%, Azuay con 8,1%, Manabí con 7,5% y Tungurahua con 4,5% (PRO ECUADOR, 2013:17).

Tabla 2
Producción de Vehículos por Ensambladora (unidades)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
AYMESA	**6.432**	**6.577**	**13.092**	**13.909**	**18.613**	**15.368**	**10.075**
CIAUTO						**846**	
MARESA	**8.790**	**6.835**	**8.995**	**8.129**	**9.826**	**7.474**	**5.990**
OMNIBUS BB	**55.988**	**42.149**	**54.165**	**53.705**	**52.959**	**44.494**	**46.624**

Fuente: Asociacion de Empresas Automotrices Del Ecuador (2015)
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

En el Ecuador existen 4 empresas ensambladoras, la primera planta en existir en el país es Autos y Máquinas del Ecuador S.A. (AYMESA) desde 1973,

en el año 1975 se crea OMNIBUS BB TRANSPORTES S.A., en el año 1976, aparece Manufacturas Armadurías y Repuestos del Ecuador (MARESA), en 2012 surge Ciudad del Auto (CIAUTO) en Ambato. El país cuenta con la empresa Thunder Cycles la cual ensambla motos y son 100% hechas en Ecuador (PRO ECUADOR, 2013:12). Las principales marcas comercializadas de automóviles en el Ecuador son: Chevrolet, con una participación en el mercado del 44,62% en 2014. En segundo lugar KIA, con el 10,03% y Hyundai con 8,85% (Asociacion De Empresas Automotrices Del Ecuador[AEADE:], 2015:3).

Tabla 3
Venta Por Marca (en unidades)

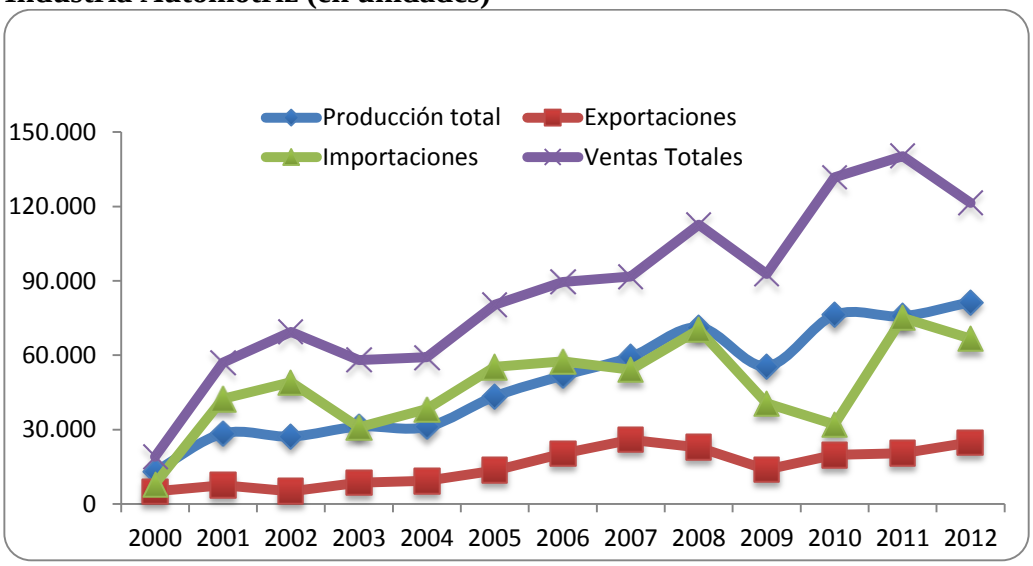
	2009	2010	2011	2012	2013	2014
MARCA						
CHEVROLET	40.185	53.429	59.189	54.947	50.195	53.574
KIA	5.432	10.908	11.965	10.144	12.300	12.038
HYUNDAI	11.814	17.241	14.879	12.296	9.629	10.623
MAZDA	7.692	8.589	8.012	5.120	6.402	6.916
TOYOTA	6.372	8.722	6.730	6.840	6.425	6.476
NISSAN	4.930	9.407	10.080	7.051	6.576	6.019
HINO	3.279	3.831	4.133	3.625	3.735	4.578
FORD	2.245	4.080	4.385	4.254	4.086	4.164
RENAULT	1.802	5.005	5.441	2.685	2.533	2.587
GREAT WALL	19	679	2.071	2.090	1.688	2.160
VOLKSWAGEN	1.739	2.603	3.590	2.969	1.846	1.942
JAC	217	406	924	1.086	1.175	1.314
OTRAS	7.140	7.188	7.903	7.571	7.222	7.669
TOTAL	92.764	132.172	139.893	121.446	113.812	120.060

Fuente: Asociacion De Empresas Automotrices Del Ecuador (2015)
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

El primer auto producido en el país fue el modelo Andino, ensamblado por AYMESA desde 1973 hasta 1980, fabricando más de 5.000 unidades. En el año 1987 la producción automotriz en Ecuador era de más de 7.000 vehículos. Para 1988, gracias al Plan del Vehículo Popular, la producción alcanzó más de 12.000 automóviles (PRO ECUADOR, 2013:12). En el año 1999 debido a la crisis económica y política, la industria tuvo una caída llegando a un poco más de 9.000

automotores (IDE Business School, 2013:1). Desde el año 2000 la industria automotriz ha tenido un crecimiento paulatino a pesar de las restricciones existentes en el mercado automotriz mundial.

Gráfico 2
Industria Automotriz (en unidades)



Fuente: Asociacion De Empresas Automotrices Del Ecuador (2015)
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

A nivel mundial los principales países importadores de los vehículos ecuatorianos son:

Tabla 4
Lista De Los Mercados Importadores Para Un Producto Exportado Por Ecuador (USD)

Producto: 87 Vehículos automóviles, tractores, ciclos, demás vehic. terrestres, sus part (miles USD)					
Importadores	Valor exportada en 2011	Valor exportada en 2012	Valor exportada en 2013	Valor exportada en 2014	Valor exportada en 2015
Colombia	249172	227994	90783	118483	83936
U.S.A	1536	4431	347	1270	1963
República Dominicana	111	13	0	0	261

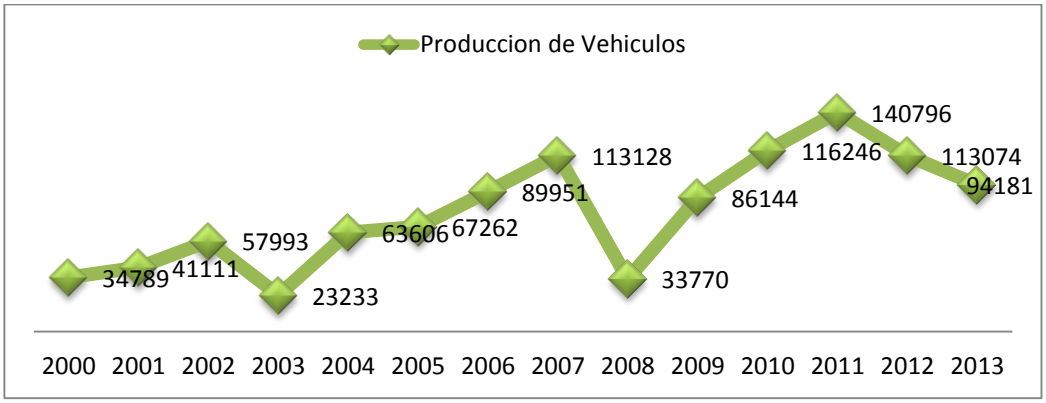
Perú	93	120	83	293	207
Venezuela,	139047	249687	44903	2	27
Chile	106	4276	3	4	17

Fuente: Trademap (2015)
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

Venezuela era el país que más importaba automóviles ecuatorianos, pero debido a los problemas económicos y políticos en el país, sus importaciones se han reducido en un 99%, dejando a Colombia como mayor aliado de Ecuador en este sector.

Colombia

Gráfico 3
Producción anual de vehículos 2000-2014

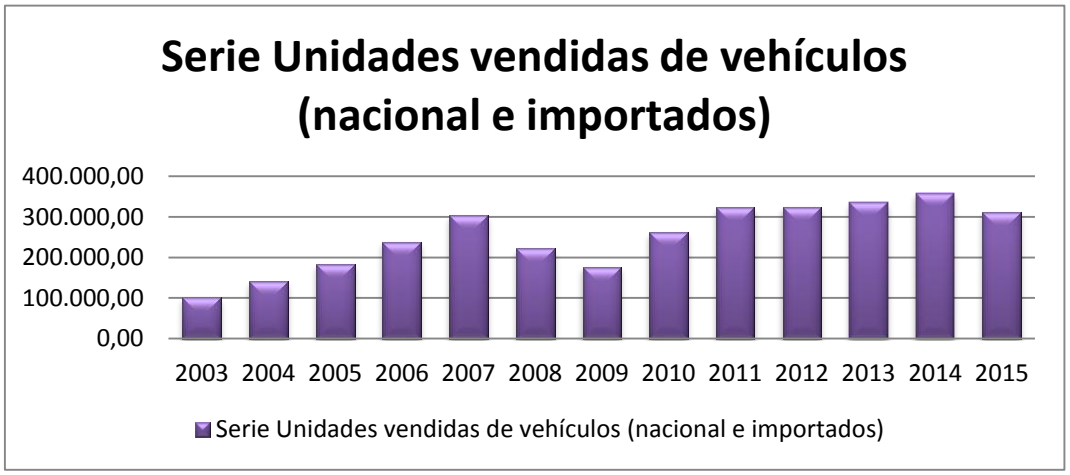


Fuente: DANE (2015)
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

En Colombia la industria automotriz genera alrededor de 24.783 empleos directos y es el cuarto productor de vehículos en América Latina. El sector aporta un 4% del PIB del país (MARCA PAÍS COLOMBIA, 2012:4), la producción nacional tiene una participación del 40,5% y el porcentaje restante es importado de Corea del Sur, México, India, Japón, Ecuador, China y Estados Unidos (INVIERTA EN COLOMBIA, 2012) . La producción de vehículos ligeros en Colombia está a cargo de tres ensambladoras, General Motors Colmotores, Renault y Mazda; los vehículos comerciales de carga, de General Motors y Toyota Hino; y el segmento de buses de pasajeros son tres ensambladoras, Busscar

(BusscarÔnibus S.A.), Superpolo (Marcopolo) y Daimler Chrysler (INVIERTA EN COLOMBIA, 2012:1). En 2014 las principales marcas que se vendieron fueron Chevrolet con 82.951 carros, Renault con 51.029, KIA con 31.644, Ford con 21.314 y Nissan con 21.389 (PORTAFOLIO, 2015:6).

Gráfico 4
Serie de Unidades vendidas de vehículos (nacionales e importados)



Fuente: Trademap (2015)
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

En el mercado Colombiano sus mayores aliados son Ecuador, Venezuela y México, siendo este último un socio comercial que ha ido tomando fuerza desde el año 2012. A continuación se aprecia la lista de los mercados importadores para un producto exportado por Colombia

Tabla 5
Vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas (miles USD)

Producto: 8702 Vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas (miles USD)					
Importadores	**2011**	**2012**	**2013**	**2014**	**2015**
Ecuador	1657	2504	2578	531	11133
Venezuela,	0	355	0	0	1770
México	0	0	292	297	1020
Panamá	71279	11348	0	0	932

El Salvador	0	0	0	373	369
Bolivia,	0	0	0	499	322

Fuente: Trademap (2015)
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

Perú

Los gobiernos en Perú han provocado cambios bruscos en el mercado automotriz del país. La industria fue eliminada por el gobierno militar que estableció que las empresas podían ensamblar solo dos tipos de vehículo por marca, alejando a varias ensambladoras de la industria peruana. De las ensambladoras que quedaron fueron Chrysler, VW (Motor Perú), Toyota, Datsun y Volvo (GESTION, 2015:18).

En 1980, con el retorno de la democracia se vuelve a abrir las importaciones llegando al país marcas como Mazda, Honda, Mitsubishi o Subaru. Toyota la cual importaba Starlet, Celica, Hiace, Hilux y ensamblaba el Corona y Stout. Nissan traía Bluebird y Urban y fabricaba el Stanza y poco después el Sunny. Motor Perú VW, elaboraba el escarabajo e importaba Passat y las Combis (Todoautos, 2010:5).

Tabla 6
Lista de los mercados proveedores para un producto importado por Perú

Producto: 8702 Vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas, (miles USD)					
Exportadores	**Valor importada en 2011**	**Valor importada en 2012**	**Valor importada en 2013**	**Valor importada en 2014**	**Valor importada en 2015**
Brasil	92669	138744	112531	97724	115433
China	87566	92213	117018	98260	69576
Japón	84095	85401	87235	60084	55859
Corea,	87525	59426	36238	30074	29297

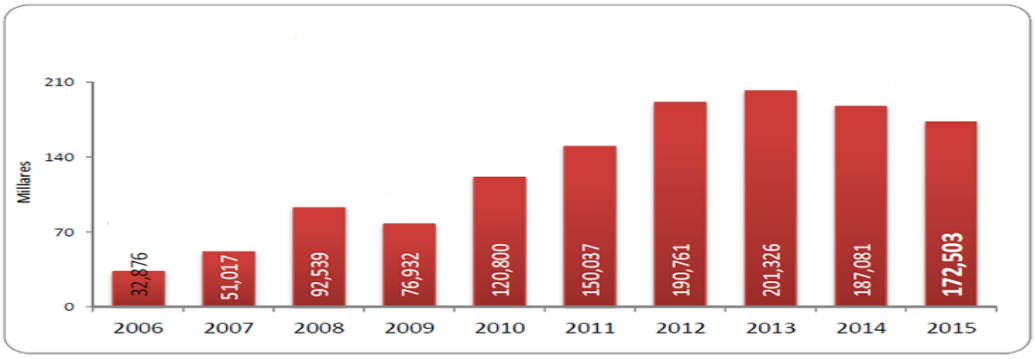
Argentina	11105	11162	11188	10730	5656
Alemania	68	911	7133	6371	5592

Fuente: Trademap (2016)
Elaboración: Daniel Guayaquil (2016)

Durante el periodo de 1985-1990 se incrementan los aranceles, a eso se le suma la crisis económica y resulta en una reducción del dinamismo del mercado, dejando a las ensambladoras paradas (TODOAUTOS, 2010:33).

En 1991 se reducen los aranceles a los automóviles terminados, dejando a las ensambladoras fuera de competencia. Todos los autos que circulan en el Perú son importados, convirtiéndolo en un potencial socio para los automotores ecuatorianos. La economía peruana en 2014 se desaceleró y la moneda local registró una fuerte depreciación, encareciendo los bienes importados, esto redujo su consumo.

Tabla 7
Venta vehículos nuevos (en millares)



Fuente: ARAPER (2015)
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

Al 2015, en el mercado de automotores en Perú parece haberse abierto un nicho comercial de importancia al existir solo un vehículo por cada 14 habitantes, en una población económicamente activa que supera los 17 millones de personas. Además, más de 1 millón de vehículos, aún operativos, tienen una antigüedad de 15 años o mayor, por lo que se deduce que este parque automotor necesitará ser renovado. Estas características convierten al mercado peruano en un objetivo atractivo para las exportaciones ecuatorianas.

Bolivia

La industria nacional de Bolivia no cuenta con Fabricas Automotrices. De acuerdo a la Aduana Nacional de Bolivia (ANB) la importación de vehículos ocupa el tercer lugar en las importaciones realizadas por este país, ocupando el 12% después de hidrocarburos y maquinarias (ADUANA NACIONAL DE BOLIVIA, 2013:1).

El 70% de vehículos del parque automotor del país son antiguos. En el periodo 2014-2015 el sector automotriz tan solo creció 2%, a causa de que ingresaron miles de vehículos con más de dos y cuatro años de antigüedad que fueron nacionalizados por la Aduana, versus el Impuesto al Consumo Específico (ICE) que alcanza al 43% sobre el valor de la factura comercial de origen a eso suma los fletes y el seguro para los autos nuevos, el cual incide en la competencia de precios entre autos usados nuevos (EL DÍA, 2016:12).

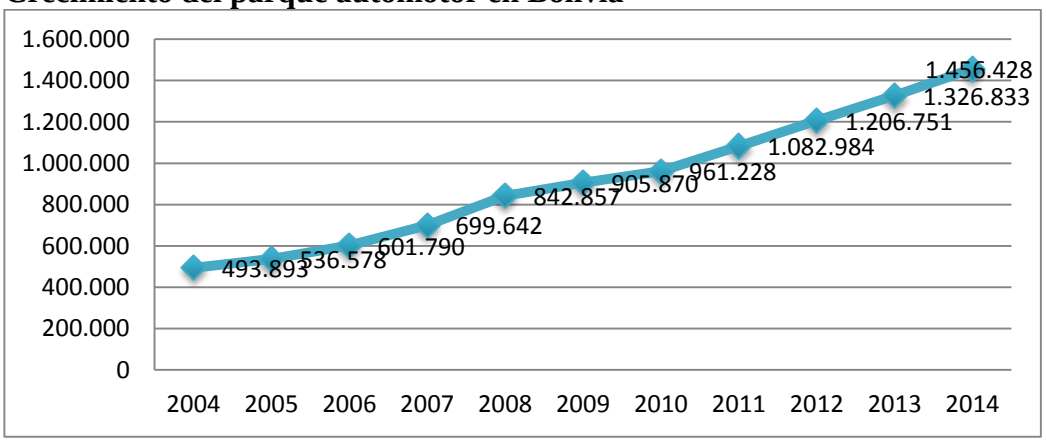
Tabla 8
Lista de los mercados proveedores para un producto importado por Bolivia

Producto: 8702 Vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas (miles USD)					
Exportadores	**Valor importada en 2011**	**Valor importada en 2012**	**Valor importada en 2013**	**Valor importada en 2014**	**Valor importada en 2015**
Japón	33361	25771	43750	38894	44870
China	3658	22492	31232	26448	37690
Brasil	10231	23777	22841	14575	14345
Corea, República de	418	222	122	731	1689
Colombia	0	1052	0	0	262
U.S.A	343	276	245	174	214

Fuente: Trademap (2015)
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

La distribución del parque automotor en Bolivia, Santa Cruz, con el 32,4% del total, La Paz el 24,57, Cochabamba 21,98%, Oruro 5,47%, Tarija 5,44% y Potosí 3,92% (ECONOMIA BOLIVIA, 2013)

Gráfico 5
Crecimiento del parque automotor en Bolivia



Fuente: Instituto Nacional de Estadística (2015)
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

1.3.2 Características principales de la estructura de la Industria Automotriz de los miembros de la CAN.

En este apartado se desarrolla una minuciosa revisión de las características de las industrias que participan del acuerdo a fin de conocer el grado de influencia del Sistema Jurídico y su normativa en los resultados de las mismas. Se revisa la estructura de Ecuador, Colombia, Perú y Bolivia.

Ecuador

La industria automotriz del país abarca vehículos completamente armados (CBU) o en partes para ser ensamblados (CKD). La industria automotriz del Ecuador produce los siguientes tipos de vehículos (PRO ECUADOR, 2013):

- Automóviles tipo sedán con motor a gasolina
- Automóviles tipo hatchback con motor a gasolina
- Vehículos utilitarios tipo jeep 4x4 y 4x2
- Camionetas

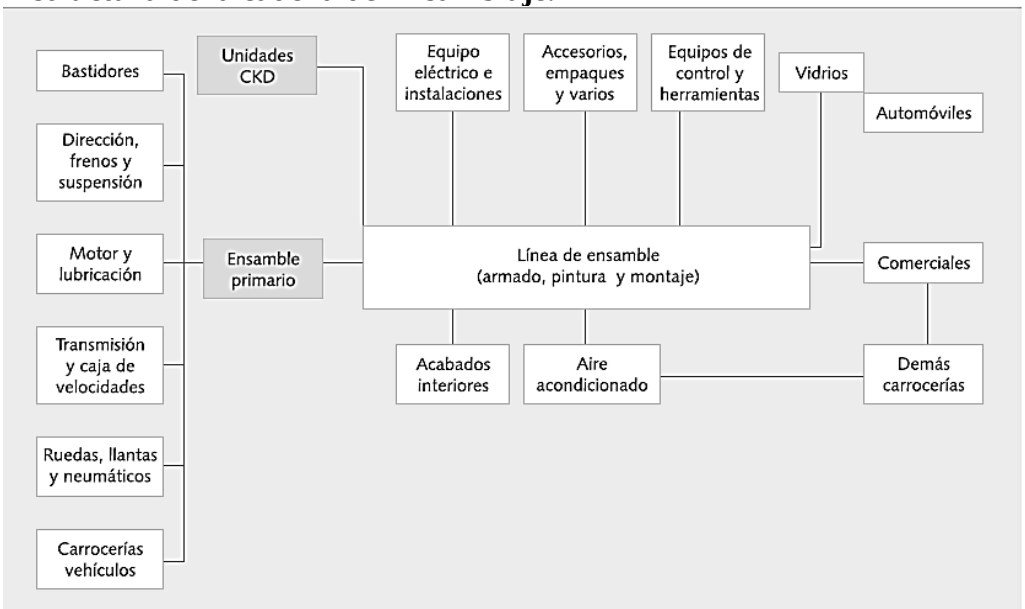
- Vehículos para transporte de pasajeros tipo busetas
- Buses carrozados y carrocerías para buses de transporte de pasajeros

La industria de ensamblaje ha facilitado la producción nacional de autopartes, la cual fabrica llantas, alfombras, asientos, forros, materiales de fricción para frenos automotrices y productos relacionados con el sistema de frenos y embragues, silenciadores y sistemas de escape, vidrios y parabrisas, filtros de combustible, ensamble de auto radios y fabricación de arneses de cables para sistemas de audio, acumuladores de batería (PRO ECUADOR, 2013:17)

Colombia

La industria automotriz en Colombia está orientada al ensamble, la cual comprende tres grandes actividades: ensamble de vehículos, producción de autopartes y ensamble de motocicletas (PROGRAMA DE NACIONES UNIDAS PARA EL DESAROLLO, 2012:28)

Gráfico 6
Estructura de la cadena de Ensamblaje.



Fuente: Departamento Nacional de Planificación
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

La producción del sector de autopartes y carrocerías representa el 0,7% de la producción bruta de la industria. Los productos que más aportan a la producción

del sector son “equipos eléctricos” (24%), “demás carrocerías” (20,3%) y “dirección, frenos y suspensión” (16,5%), autopartes son “motor y lubricación” (12,2%), bastidores (9,2%). Los sub sectores de “motor y lubricación” y de “dirección, frenos y suspensión” del sector de autopartes, se abastecen con importaciones, en un 73% y 47,4%, respectivamente. Los principales países de donde se importa las autopartes son China (16%), Estados Unidos (15%), India (9%) y Japón (8%) (BBVA SEARCH, 2015:12).

La producción de motos se concentran en las siguientes ensambladoras que son AUTECO CON el 38,6% INCOLMOTOS con el 19,2%, FANALCA el 16,5%, CORBETA el 16,2% y SUZUKI el 9,5% (BBVA SEARCH, 2015:18).

Perú

En el Perú la industria automotriz está conformada por proveedores, comercializadoras y centros de mantenimiento y se limita al ensamblaje de chasís para camiones y ómnibus. Los proveedores de piezas con mayor participación son Volvo y Scania (Kamiya M. y Ramirez C., 2004:35). Todos los vehículos se importan. Los autos usados, ingresan por los Centros de Exportación, Transformación, Industria, Comercialización y Servicios (CETICOS), ahí son reparados y reacondicionados, así los importadores acceden a exoneraciones tributarias. Con el Protocolo Adicional de la Alianza del Pacífico, se espera que la industria automotriz peruana crezca sobretodo en el mercado mexicano de autopartes y metalmecánica, valorizado en US$80 mil millones (PERU 21, 2016:17). Entre enero y noviembre de 2015, Perú exportó a México autopartes por un monto de USD 11 millones, donde la participación de neumáticos, guarniciones, rodamientos, muelles y arrancadores es mayoritaria (Metalmecánica, 2016:3).

A través de una alianza con el Tecnológico de Monterrey en Lima se espera introducir la experiencia mexicana a la industria peruana para capacitar a los proveedores peruanos y así activar el mercado de autopartes. En esta industria no existen ensambladoras ni modelos producidos en territorio peruano por lo que puede considerarse, que en relación a Colombia o Ecuador, el Perú ha

direccionado su inversión al sector manufacturero complementario (PERU 21, 2016:19).

Bolivia

En el caso de Bolivia, al igual que Perú, el sector automotriz funciona a través de las importaciones de vehículos armados porque en este país no existían ensambladoras hasta 2012, año en el Grupo Metro Europa y Metro Andina ejecutó una inversión de 50 millones USD en una planta que generó 400 empleos directos y 2000 indirectos con un alcance gradual que busca llegar a los 300 millones de USD (El Financiero, 2012:1).

A partir de esta descripción se puede inferir que el mercado del sector automotor al interior de la CAN, es un mercado de competencia imperfecta, de acuerdo a la teoría económica, la existencia de un Convenio de Complementariedad Industrial del Sector, que no incluye a todos los miembros, otorga a aquellos que forman parte un ventaja sobre los que no se involucraron en este acuerdo. Buchanan (1988), menciona al respecto, desde un enfoque liberal, que existe una situación de fallo en la que, a diferencia de la situación de competencia perfecta, un solo agente o unos pocos de los que funcionan en el mercado, manipulan la condición del producto y pueden afectar la formación de los precios (Buchanan, 1988:86).

En el caso de estudio, la débil participación inicial de Bolivia y los resultados poco favorables para Venezuela generaron un rompimiento de la voluntad política inicial y la posterior denuncia al acuerdo. Aun cuando la situación de los países miembros del acuerdo de complementación industrial parece ser mejor que la de los países no miembros, al haber desarrollado su industria hasta llegar a poseer ensambladoras, no puede considerarse este punto como única referencia para determinar la idoneidad, necesidad y pertinencia de la permanencia del Ecuador en el acuerdo, si bien existen indicios de un desempeño positivo, también se evidencia que Colombia ha obtenido mayores ventajas de este instrumento; lo que hace preciso un análisis más profundo de esta relación.

1.3.3 Logros del convenio

A continuación se presenta de forma sintetizada los beneficios que la industria automotriz de la CAN ha generado, en directa relación con la aplicación del convenio de complementariedad de la industria. Este apartado tiene el fin de presentar la información concluyente para determinar la efectividad del Sistema Jurídico como entidad garante del cumplimiento del instrumento de control del mercado, mismo, que contrario al libre comercio define y limita los alcances de las industrias, su grado de competencia y su grado de complementariedad.

En la Comunidad Andina sólo Colombia y Ecuador son productores y exportadores de vehículos. El convenio de complementación entre Ecuador y Colombia, ha sido positivo para los dos países, pues ha incentivado el desarrollo de una industria automotriz competitiva, con un efecto multiplicador positivo que también ha contribuido al fortalecimiento de ensambladores y proveedores de autopartes y materia prima.

La industria automotriz colombiana se vio afectada por el sobre arancel y por la reducción de hasta 40% para carros terminados y 20% para los CKD en los cupos de importación de vehículos y autopartes que rige desde 2015. Esto se evidencia en los datos entre 2014 y 2015 en los cuales vemos una reducción en las importaciones de algunos productos.

Tabla 9
Comercio bilateral entre Colombia y Ecuador (USD miles)

Producto: 87 Vehículos automóviles, tractores, ciclos, demás vehic. terrestres, sus part							
Código	**Descripción**	**Colombia importa desde Ecuador**			**Ecuador importa desde Colombia**		
		2013	**2014**	**2015**	**2013**	**2014**	**2015**
'8704	Vehículos automóviles para el transporte de mercancías.	27537	60731	47434	93926	136182	73338
'8703	Coches de turismo y demás vehículos automóviles	54804	58759	39865	38328	37095	21321

'8708	Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 8	293	2027	1538	53273	39306	26612
'8706	Chasis de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05	0	0	92	5916	1793	3497
'8702	Vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas	7978	6479	0	0	418	11344

Fuente: Trademap (2015)
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

Como se puede observar en la Tabla 9, es evidente que la Industria en estos dos países ha crecido de manera progresiva, brindando puestos de trabajo y un dinamismo a la economía de estos. En los próximos capítulos se irá desarrollando los sectores en los cuales ha influido el convenio automotor.

Tabla 10
Producción de Vehículos en Colombia y Ecuador

País	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Total	**150 272**	**188 403**	**241 231**	**187 904**	**145 635**	**202 883**	**230 013**	**229 547**	**194 728**	**197 169**
Colombia	106 879	136 640	181 941	116 694	90 074	126 631	154 291	149 931	128 629	134 480
Ecuador	43 393	51 763	59 290	71 210	55 561	76 252	75 722	79 616	66 099	62 689

Fuente: Estadísticas de la Comunidad andina
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

Todo lo descrito nos lleva a uno de los hallazgos de esta investigación: el sistema jurídico de la CAN es debil en el ejercicio de su función de agente organizador y veedor de cumplimiento de los instrumentos que rigen las relaciones de los países adheridos. Remitiendose a la información detallada, las actuaciones de este ente se caracterizan por la ambigüedad. La forma de hacer cumplir las obligaciones que han tenido los países en el Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor no es efectiva, se registra incluso que los países hacen caso omiso a las decisiones que toman los órganos

jurídicos competentes deslegitimando las funciones de esta instancia y desconociendo sus obligaciones frente al convenio.

En este punto el objetivo particular de investigación se ha cumplido al *Describir el rol del Sistema jurídico de la CAN en la vigilancia del cumplimiento de los objetivos del Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor*, donde su papel como garante de control del mercado es insuficiente. De acuerdo con Buchanan, mientras cita a Keynes, la ineficiencia de este órgano institucional y las necesidades intrísecas de las economías particpantes así como las acciones políticas de sus representantes han contribuido a crear un ambiente donde existen lineamientos para un desarrollo planificado de la economía; la fuerza del mercado impera, buscando crecimiento económico, generalmente desproporcional y pugnando por la ansiada libertad de empresa, libre competencia y variedad de productos (Buchanan, 1988:35).

CAPÍTULO II
PARTICIPACIÓN DEL ECUADOR EN EL CONVENIO DE COMPLEMENTACIÓN INDUSTRIAL DEL SECTOR AUTOMOTOR, BENEFICIOS Y RELACIONES DEL TRATADO: CASO ECUADOR-COLOMBIA

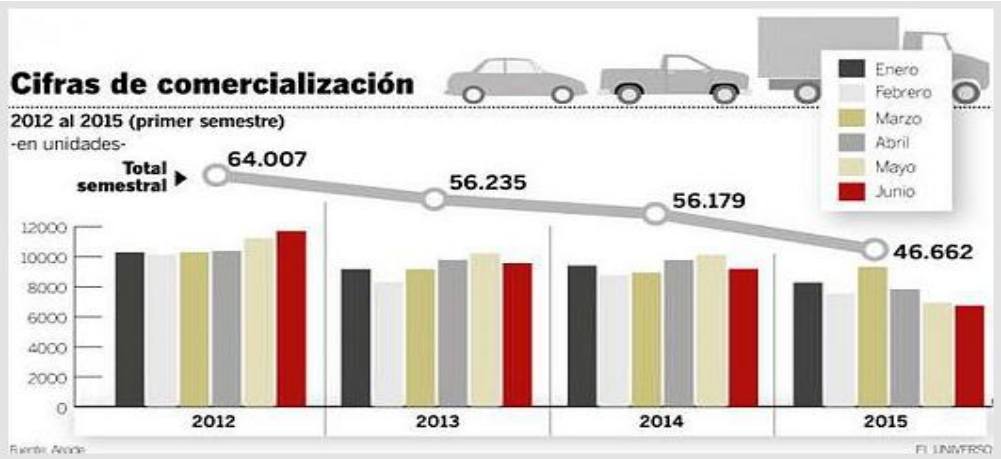
2.1. Sector automotor ecuatoriano

El siguiente apartado ha sido estructurado con el fin de presentar los insumos que contribuyen al análisis de la participación del Ecuador en el Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor, los beneficios y relaciones derivadas de este, en especial con Colombia. Se intenta a través de las siguientes líneas contestar a una interrogante específica: ¿Cómo se han desarrollado las relaciones comerciales generadas entre el Ecuador y Colombia a partir del Acuerdo de Complementación Industrial del Sector Automotor? Misma que encuentra respuesta a partir de la revisión de los datos en función de los beneficios que esta participación ha representado para la industria ecuatoriana. El análisis del sector automotriz ecuatoriano desde un punto de vista económico significaría obviar la coyuntura política y social nacional que ha influido a lo largo de los últimos 10 años en el mercado automotriz nacional. Hasta el año 2012, este sector industrial graficó un crecimiento constante en cuanto a las ventas y unidades. Pero las medidas legislativas y las ordenanzas de los gobiernos autónomos descentralizados cantonales y metropolitanos han tenido un gran impacto en este crecimiento, imponiendo serias limitaciones que impiden un continuo crecimiento.

2.1.1. Importaciones y exportaciones

A partir del 2012 se produjo un decrecimiento acelerado del sector automotriz en el Ecuador, que incluso influyó en el sector textil, con la fabricación de asientos, carrocerías, partes y piezas metálicas, entre otros. En la gráfica 7 se muestra la evolución de las cifras de comercialización semestral del sector automotriz. Donde el volumen de comercialización descendió de 64007,00 millones USD a 46662,00 millones USD en un lapso de 3 años; en otros términos, un decrecimiento de 20000,00 millones de USD.

Gráfico 7
Cifras de Comercialización 2012 – 2015 en millones de dólares



Fuente: El Universo (2016)
Elaboración: Daniel Guayaquil

Para conocer las causas de este decrecimiento se identificará a los actores de este sector y su papel como eslabones de la cadena de producción a fin de contextualizar la propuesta del presente trabajo y hacer un ejercicio de prognosis para los años venideros, introduciendo como variable al Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor.

Dentro del sector automotriz existen tres subsectores: la comercialización, la manufactura y los servicios (Quisiguiña, 2016:12). Por otra parte, de acuerdo al (INEC, 2014:2), hasta el censo realizado en 2014, existían 29.068 establecimientos dedicados al comercio automotriz, de los cuales el 70% realizaban actividades vinculadas al mantenimiento y reparación automotriz y el restante 30%, a la venta de partes, piezas, accesorios, combustibles, entre otros.

Se prevé que subsectores económicos como los dedicados a la compra y venta de repuestos, talleres automotrices, concesionarios, entre otros, están dentro del sector compuesto por el mayoritario 70%. El decrecimiento de este sector que se ha logrado evidenciar en los últimos años, se atribuye a las leyes arancelarias que se han impuesto al mismo. Otro factor que ha incidido en esta crisis es también la reducción de los cupos de exportación.

Según los datos de la Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE), a partir del año 2011, el mercado automotriz decayó su producción en 35,8%; de enero a mayo 2016 existe una reducción del 58%, en otros términos, 13.451 unidades de vehículos menos en relación al mismo período del año 2015. (La Hora, 2016:2) Las cifras para lo que resta del año 2016 no generan mayor expectativa de crecimiento, lo que implica una repercusión en toda la cadena productiva que se relaciona con este sector económico. En este sentido, según esta misma fuente, en el año 2015, la industria automotriz generó 4710 empleos dentro de empresas autopartistas y 1534 empleos en ensambladoras.

Si se realiza una comparación con el mismo período de 2014, se puede evidenciar un decrecimiento, pues se generaron 5046 y 2106 plazas laborales en las empresas autopartistas y ensambladoras respectivamente. Asimismo, la reducción del crecimiento en el parque automotor implica que habrán menos vehículos en los talleres de mantenimiento automotriz; también existe un impacto en los locales que comercian llantas, repuestos, accesorios, entre otros; y, según prevé el portal consultado, las cifras seguirán declinando durante este año.

Durante el año 2014 se vendieron alrededor de 120000 vehículos en todo el país, mientras que en 2015 esta cifra se redujo a 80000; asimismo, durante el primer trimestre de 2016, la capacidad de producción automotriz instalada en el sector industrial decreció y se ocupa solo el 68,3%.

Importaciones

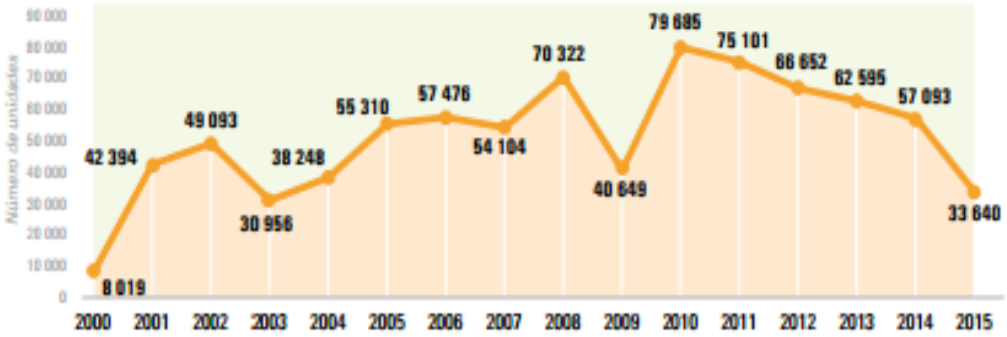
Las importaciones de vehículos han tenido una fluctuación que va a la par con el crecimiento y decrecimiento de la industria automotriz. Los aspectos políticos de mayor influencia en las importaciones se presentaron a partir del año 2007. Según la (AEADE, 2015:56), en este año todos los vehículos menores a 3,5 toneladas estaban gravados con el ICE de 5,5 % como mínimo. La Ley Reformatoria para la Equidad Tributaria estableció una escala tributaria que iba desde el 5% para los autos SUV`S (hasta USD 20000) hasta 35% de impuestos para todo vehículo de más de USD 4000.

En el año 2009, mediante Resolución 494 de 6 de julio se aplicó una salvaguardia cambiaria con Colombia

En el año 2014 cuando el Comité de Comercio Exterior (Comex), mediante la Resolución 66 estableció la restricción de importaciones para vehículos clasificados dentro de 16 subpartidas arancelarias. En julio del mismo año, mediante Resolución 77 se autorizó la utilización de licencias de importación bajo ciertos parámetros exigidos por el Ministerio de Industrias y Productividad. Estas medidas tuvieron un impacto negativo en las importaciones de vehículos, que se redujeron en un 30%, de acuerdo a las estimaciones de (AEADE, 2015:16)

Desde el año 2000 hasta 2015, según cifras de la AEADE, ha existido un crecimiento de las importaciones de vehículos que tiene sus altos y bajos. En el año 2009, a la par con el decrecimiento de la economía mundial se muestra una reducción en las importaciones de casi 30000 unidades, así en el año 2008 se registraron 79322 vehículos importados, mientras que en 2009 solo 40649. Esta cifra creció en el año 2010, llegando a su pico más alto hasta la presente fecha con 79685 unidades.

Gráfico 8
Importación anual de vehículos en unidades 2000-2016



Fuente: AEADE (2015)
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

A partir de ese año ha existido un decrecimiento constante, que se acentúa más en el año 2015 que solo tuvo 33 640 vehículos frente a los 57093 del año 2014. De los 5,250 vehículos vendidos el 53,2% fueron importados mientras que

el 46,8% fueron ensamblados de forma local. La siguiente gráfica muestra el flujo anual de las importaciones en unidades de vehículos:

Si se analizan estas cifras mediante una comparación por segmento, se puede apreciar con mayor exactitud el decrecimiento de este sector industrial, así, en cuanto a automóviles mientras en el año 2014 se importaron 18820 unidades, la cifra cayó a 10846 en 2015; la importación de camionetas se redujo de 5292 en 2014 a 2948 en 2015; los vehículos SUV´S de 14530 a 8107; los VAN'S de 5367 a 2672; los buses de 469 a 361; y, los camiones de 12615 en el año 2014 a 8716 en el año 2015. En este sentido, las cifra totales de vehículos importados en el año 2014 fue de 57093, mientras que en el año 2015 fue tan solo de 33640, (AEADE, 2015: 75).

De acuerdo con el país de origen de los vehículos, el 23,7% proviene de Corea en 2014 y 25,7% en 2015; de Japón el 15,2 % en 2014 y 17,8% en 2015; de China 12,8% y 12,1%; de México 12,7% y 9,7%; de Colombia 10,7% y 11%; desde Estados Unidos 6,4% y 4,5%; de Tailandia 4,6% y 5,4%; de Indonesia 3,6% y 2%; y, de otros países se 7,6% en 2014 frente a 11,9% en 2015. (AEADE, 2015: 75).

Exportaciones

Según datos de la (Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones, 2013), el sector automotor ecuatoriano ha tenido un crecimiento sostenido, en lo que a exportaciones se refiere, es así que al realizar un análisis histórico de las exportaciones desde el año 2007 hasta 2012, se puede apreciar un crecimiento de 6.34 anual y si se hace relación con la cantidad de toneladas exportadas, se puede observar que en cambio solo creció 0.11% anual y con una ligera caída del año 2009 a 2010 y presentando un cuadro de recuperación a partir del año 2011. Según la misma fuente, el monto en dólares de exportaciones de automóviles (valor FOB), a partir del año 2008, ha incrementado en un 21%, a raíz de un crecimiento sostenido de 5%. Desde el punto de vista del volumen (toneladas) el crecimiento anual se evidenció en un 1% con una variación de 5% en promedio. Esto hasta el año 2011, que tuvo un pico de crecimiento para este sector.

2.1.2. Restricciones y barreras del mercado

Las restricciones y barreras de entrada de este sector industrial en Ecuador se dan a causa de la tendencia proteccionista del gobierno ecuatoriano.

Es así que el COMEXI, es el órgano facultado para establecer políticas económicas para regular el comercio exterior en cuanto a bienes, servicios y tecnología, promoviendo el libre comercio, la inversión extranjera y evitando distorsiones en el mercado y corrigiendo situaciones anómalas en las importaciones y exportaciones, se acuerdo con la legislación ecuatoriana en materia de comercio e inversiones. El Código Orgánico de Comercio e Inversiones, publicado en el Registro Oficial Suplemento 351 de 29 de diciembre de 2010, regula el régimen de exportaciones e importaciones en el Ecuador y faculta al ministerio del ramo para implementar políticas tendientes a promover el desarrollo productivo y la transformación de la matriz productiva, mediante la determinación de políticas y la definición e implementación de incentivos, que permitan dejar atrás el patrón de especialización dependiente de productos primarios de bajo valor agregado.

Para esta transformación de la matriz productiva, el Estado debe incentivar la inversión productiva, a través del fomento de: "(…) b. El establecimiento y aplicación de un marco regulatorio que garantice que ningún actor económico pueda abusar de su poder de mercado, lo que se establecerá en la ley sobre esta materia (…)". (Código Orgánico de Comercio e Inversiones, 2010:Art85.).

El artículo 88 del Código Orgánico de Producción, Comercio e Inversiones señala que el Estado impulsará la transparencia y eficiencia en los mercados internacionales y fomentará la igualdad de condiciones y oportunidades, para lo cual, adoptará las medidas comerciales apropiadas para:

> *"d. Restringir las importaciones o exportaciones de productos por necesidades económicas sociales de abastecimiento local, estabilidad de precios internos, o de protección a la producción nacional y a los consumidores nacionales;*

e. Restringir las importaciones de productos para proteger la balanza de pagos. (…)"

En síntesis, el Código Orgánico de la Producción Comercio e Inversiones, busca mediante la implementación de políticas comerciales, el fortalecimiento del control estatal para que las actividades productivas se desarrollen con eficiencia en un mercado libre de distorsiones y con ello garantizar el ejercicio de los derechos de la población a acceder, usar y disfrutar de bienes y servicios de calidad.

De igual manera, el Estado pretende implementar políticas que incentiven la inversión privada, creando un marco regulatorio equitativo y con condiciones similares para todos sus operadores, librando así de prácticas arbitrarias o discriminatorias que afecten a la libre competencia. De acuerdo con la OMC, estas prácticas van en detrimento de uno de los principios del libre comercio: el fomento de una competencia leal; el alcance de acuerdos que permitan los flujos comerciales de forma natural es la meta para la que se prevén estrategias, que en el caso del acuerdo en estudio no son acogidas. Se identifica que no existe una liberalización gradual y transparente del mercado. Sino que más bien se ha hecho uso del derecho al comercio internacional por fuera del acuerdo, generando alianzas con terceros que perjudican a los miembros (OMC, 1994:2). El ministerio del ramo puede crear, modificar o restringir aranceles con el fin de restringir o incentivar las importaciones buscando proteger la balanza de pagos. En fin, lo que busca este cuerpo legal es ofrecer el apoyo para incentivar que se aumente la productividad y eficiencia de del mercado ecuatoriano, adhiriendo de valor agregado a productos primarios y con ello transformar la matriz productiva nacional en miras del fortalecimiento la economía nacional.

2.1.3. El Ecuador en el Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor.

Este Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor fue expedido mediante Resolución de la Secretaría Andina y entró en vigencia en el

territorio ecuatoriano a partir de su publicación en el Registro Oficial 363 de 28 de enero de 2000. De la sola lectura de su texto se desprende que su objeto es

> *"…la adopción de una política comunitaria con el fin de facilitar una mayor articulación entre los productores subregionales, aprovechar los mercados ampliados de la región, así como propiciar condiciones equitativas de competencia en el mercado subregional y un aumento de la competitividad y la eficiencia".*

En aplicación de este Convenio, se brindó asistencia nacional canalizada mediante el Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones de 2010, que prevé incentivos para este y otros sectores.

Las políticas locales influyen en la dinámica de la economía y en el caso del convenio automotor la cartera de Estado deberá actuar en conjunto con los gremios automotrices para la consecución de resultados acorde a los objetivos planteados. Estos resultados se los evaluaron y presentó en el 2005 en la reunión de los gremios del convenio automotor para lo cual cada país tuvo sus declaraciones tras haber estado cinco años en el convenio. Es preciso rescatar las declaraciones de cada país y posterior evaluar cuál ha sido la incidencia en el Ecuador.

Existe una declaración de los Gremios del Convenio Automotor con relación al cumplimiento de la normativa andina del sector (Comunidad Andina, 2005:3)**.**

En esta declaración se obtiene como resultados que la aplicación del convenio y de las normativas locales en cada uno de los tres países, que para el 2005 se encontraban dentro del convenio y en mayor impacto la política común adoptada en el año 2000 ha tenido variaciones en la economía del mismo modo en términos de competencia, empleo y capacidad productiva pero a pesar de estas variaciones ha existido mayor seguridad por parte de los inversionistas a asignar dinero a este sector; no obstante, estos elementos que actúan de forma dinámica y en armonía necesitan seguridades que sean permanentes para construir una industria sólida.

Se menciona en la declaración de los gremios que en cuanto a negociaciones con terceros países se busca un consenso de las propuestas que tenga cada país y que sea acorde a los intereses comunes que se plantearon en el convenio. Para que se cumpla esto solicitaron a los países miembros que tomen en cuenta la normativa andina para que no se vea beneficiado los Estados Unidos en sus tratados de libre comercio y se salvaguarden los intereses comunes de los países.

Para esta declaración los representantes de los gremios tenían conocimiento de un documento elaborado por la Secretaría General el cual era un plan de trabajo mismo que tenía como objetivo: *"Profundizar la integración comercial andina a fin de asegurar un mercado ampliado atractivo, mediante la libre circulación de bienes y servicios al interior del mismo y un tratamiento uniforme a los bienes provenientes de terceros países"* (Comunidad Andina, 2005:2).

Para este plan se había desarrollado cinco puntos en los cuales se iban a intervenir, los mismos que son:

- *Libre circulación de bienes y servicios;*
- *Unión aduanera;*
- *Fortalecimiento del Sistema Jurídico – Institucional;*
- *Plan Conjunto de inversión y desarrollo productivo; y*
- *Programas de apoyo a Bolivia y de colaboración con Ecuador.*

Dentro de este plan se encontraba que para el sector automotor se lo clasificaba dentro de la Unión Aduanera porque se tenía como objetivo dar tratamiento igual a los bienes provenientes de terceros países considerando los acuerdos que no se encontraban dentro de la región. En el plan de trabajo estipulaba alcanzar hasta diciembre de 2005:

- *Crear un régimen único de diferimientos arancelarios.*
- *Valoración conjunta con la Unión Europea.*
- *Coordinación andina para negociaciones con la OMC.*

De acuerdo al Informe de la reunión de trabajo del Convenio Automotor, Lima 2005 (Comunidad Andina, 2005:6) en el que participaron los **representantes** de los gremios conformantes del convenio automotor celebrada en el 2005 en Lima, el Ecuador presentó su preocupación en cuanto a la decisión 580 de la Secretaría General de la CAN en cuanto a la importación de vehículos exentos del pago de tributos lo que lleva a una contradicción con los objetivos del convenio.

La delegación de Venezuela, dentro de esta reunión, enfatizó que a pesar de las dificultades presentadas en los primeros cinco años de aplicación del convenio ha sido un avance en el aspecto económico y social, también menciona que es preciso que las acciones del Comité Automotor deben ser continuas en vista de que emergen temas que necesitan el análisis del mismo; temas como la competitividad y el proceso de la firma de convenios con terceros países y su afectación a la consecución de convenio automotor andino.

Por otro lado la delegación de Colombia, con vistas a futuro, presentó su preocupación en cuanto a los retos que tienen como bloque tomando en cuenta la globalización para que de esta manera los gobiernos puedan plantear propuestas que lleven a unas buenas negociaciones con los demás países en un futuro.

A pesar de haber generado en el 2005 esta declaración y el informe de los representantes de los gremios automotores de cada país, la CAN solo tiene publicado ese encuentro por lo tanto no se puede llegar a determinar las acciones que se tomaron y los avances que registraron los gremios de este sector.

2.2. Sector automotor colombiano

A fin de conocer cómo se han desarrollado las relaciones comerciales generadas entre Ecuador y Colombia a partir del Acuerdo de Complementación Industrial del Sector Automotor en el siguiente apartado se analizan las importaciones y exportaciones del sector, las barreras existentes en el mercado y la caracterización de la participación de la parte colombiana, en función de sus beneficios. Se han detallado las condiciones del mercado interno del sector

automotor en este país a fin de conocer el efecto del convenio en este segmento económico y valorar las ventajas, desventajas, usos y omisiones de este país frente al acuerdo.

2.2.1. Importaciones y exportaciones

De acuerdo con la información recopilada en la investigación de Ronderos, Galán, Ávila, & Niño (2009), la industria automotriz en Colombia se beneficia de un proteccionismo por parte de las políticas de la CEPAL que tiende a impulsar los procesos de industrialización, imponiendo altos aranceles a los bienes finales y aranceles casi nulos para los insumos de manufactura. Aprovechándose de este beneficio, las industrias multinacionales se instalaron en América Latina, sobretodo en Colombia. Estas industrias estaban destinadas al ensamblaje de vehículos para abastecer el mercado local. En Colombia, las multinacionales que se posicionaron mediante este beneficio fueron "…la americana General Motors (GM Colmotores 1956), la francesa Renault (Sofasa 1969) y la japonesa Mazda (CCA 1982)".

Según explica (Ronderos, Galán, Ávila, & Niño, 2009:1),

> *"Así en Colombia el sistema de protección ha estado vigente por más de cincuenta años sin que la "industria naciente" que se quería proteger haya logrado niveles de competitividad que le permitan competir en los mercados internacionales. Los mecanismos de protección del sector automotriz se han dado en el marco de la integración andina que sufrió una modificación en 1993 con el Convenio de Complementación en el Sector Automotor que fue ampliado en 1994 y actualizado en 1999…"*

De acuerdo al análisis económico que el Banco Bilbao Vizcaya Argentaria (BBVA) de Colombia realizó del sector automotor se obtuvo que la industria automotriz en Colombia representó para el año 2013 el 4% del PIB y generó alrededor de 25 mil puestos de trabajo teniendo para el ensamblado de vehículos a ocho ensambladoras. Con referencia a 2012 este sector tuvo una caída del 7% en el 2013 con una producción de casi trescientos mil vehículos. Durante el 2013 la producción de vehículos en el país fue de solo el 32% y el restante fueron vehículos importados y como mayor abastecedor se encuentra México en primer lugar (BBVA, 2013:1).

Para llegar a tener una recuperación de la industria automotriz se consideraba como requisito el mejoramiento de la infraestructura y que los costos de la energía se reduzcan esto con el fin de tener una mayor competitividad y sacarle ventaja a los tratados de libre comercio que el país tenía y podría tener. En compañía de esta ayuda las empresas debían además aprovechar las economías de escala la cual daría una mayor eficiencia a este sector.

Para el 2014 el gobierno colombiano habría anunciado que eliminaran las tasas arancelarias para las importaciones que sirvan de materia prima para el ensamblado de vehículos siempre y cuando estos insumos no sean producidos en el país. Se puede evidenciar como ésta política es diferente al proteccionismo de la industria automotriz ecuatoriana. Esta medida aunque no fue suficiente, sí fue de gran ayuda para la industria.

En el caso de Colombia es más complejo analizar las tasas de desgravaciones arancelarias en vista de que mantiene acuerdos de libre comercio con Canadá, Estados Unidos, México, Europa y con Corea y tienen tasas de desgravaciones a diez años excepto Europa con quien cuenta con una desgravación proyectada a 7 años. Este tiempo debe ser aprovechado a su totalidad para que la industria automotriz pueda mejorar su cadena productiva y que el ingreso de estos acuerdos comerciales no dañe a la industria automotriz colombiana.

Es así que con este panorama el 2013 marcó una diferencia en la industria automotriz colombiana en vista de que se enfrentaba en el 2014 a una desgravación arancelaria en los bienes no producidos en el país, a la reducción de tarifas arancelarias con los países que tenía tratados de libre comercio y tomando en cuenta que el 2013 no fue un buen año en la producción de vehículos; el país se enfrentaba a un nuevo reto de cambiar el panorama con las nuevas medidas que el gobierno había planteado. Para el 2016, el sector automotor en Colombia representa el 3% de la producción bruta industrial, equiparable con el sector de las bebidas y el sector alimenticio en conjunto, según lo refiere la (Unidad de Colombia BBVA, 2016:4). Asimismo explica que:

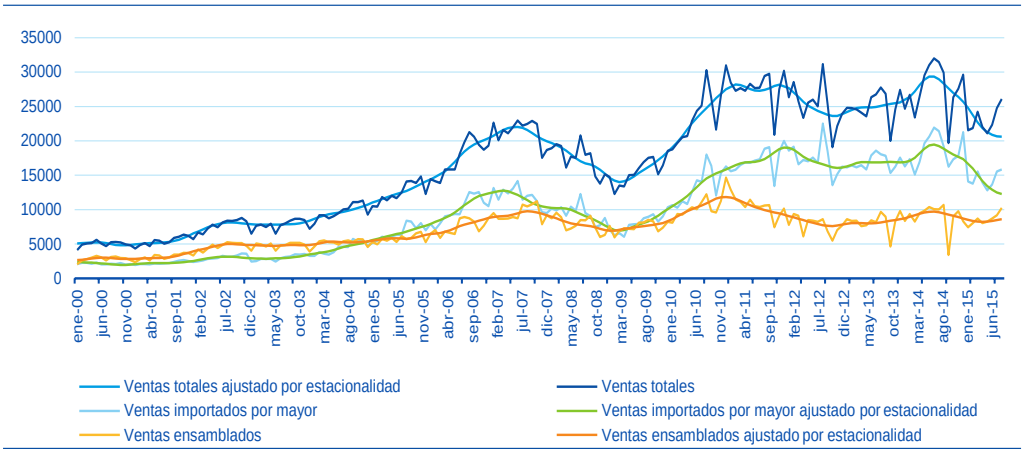
> *En 2014, la producción bruta del sector automotor se ubicó en COP 6,4 billones (0,8% del PIB), siendo el subsector de "fabricación de vehículos automotores y sus motores" el de mayor producción (67,3%), seguido por "autopartes" (16,7%) y "carrocerías" (16%). En ese mismo año, el sector aportó 18,3 mil empleos, el 2,7% del empleo de la industria. De los 3 subsectores, el de autopartes es el más intensivo en mano de obra. Mientras el sector de autopartes aporta el 1,2% del empleo de la industria y el 0,5% de la producción bruta industrial, el sector de "fabricación de vehículos automotores y sus motores" aporta el 0,6% del empleo industrial y el 2% de la producción bruta industrial. Las "carrocerías" se ubican entre los otros dos subsectores en términos de intensidad del trabajo en su producción, aportando 0,9% al empleo de la industria y el 0,5% a la producción. (Unidad de Colombia BBVA, 2016:4).*

En Colombia, dentro de esta estructura productiva tríadica, el subsector que refleja un mayor índice de concentración económica es el de los vehículos, pues solo existen 16 establecimientos de fabricación de vehículos y automotores; le sigue el sector de carrocerías con 75 establecimientos y 112 locales de autopartes. Durante el 2014 las ventas totales de vehículos representaron el 1,9% del PIB colombiano (COP13.4 billones).

Según la información reflejada en (Unidad de Colombia BBVA, 2016:6), en el año 2015 el mercado interno total de vehículos se redujo, al reducirse en 13,1% la demanda interna, mientras que las exportaciones aumentaron en un 16,1% con relación al año 2014, por lo que la comercialización de vehículos se trasladó al espectro internacional. No obstante, esto no contribuyó a que la producción decaiga en un 4.3%. Como lo explica la misma publicación *"…la caída en la demanda doméstica de vehículos se vio parcialmente compensada con el aumento de la demanda externa neta por lo que la producción no debió ajustarse tanto" (*Unidad de Colombia BBVA, 2016:7*).*

En este sentido, en 2015 la demanda externa aumentó en 2,3% y la comercialización interna se contrajo en 2,7%. El resultado de esta dinámica comercial que la composición de la oferta entre importaciones y producción interna fue de 58% y 42% en su orden. En el gráfico 9 se puede observar la tendencia creciente que ha tenido la industria automotriz desde el 2000 hasta el 2015 exceptuando el declive del año 2009 pero retomando su tendencia creciente para el año 2010.

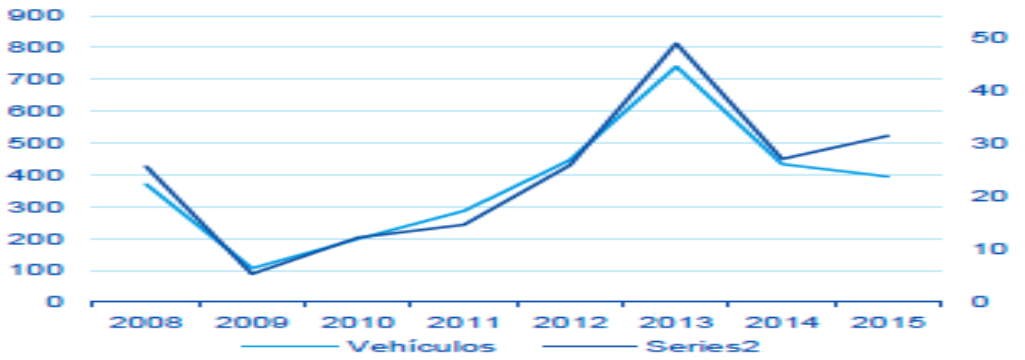
Gráfico 9
Ventas internas y ventas de importados y de ensamblados en el mercado interno (unidades, ventas al por mayor) mensualizado y ajustado por estacionalidad



Fuente: DANE y BBVA
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

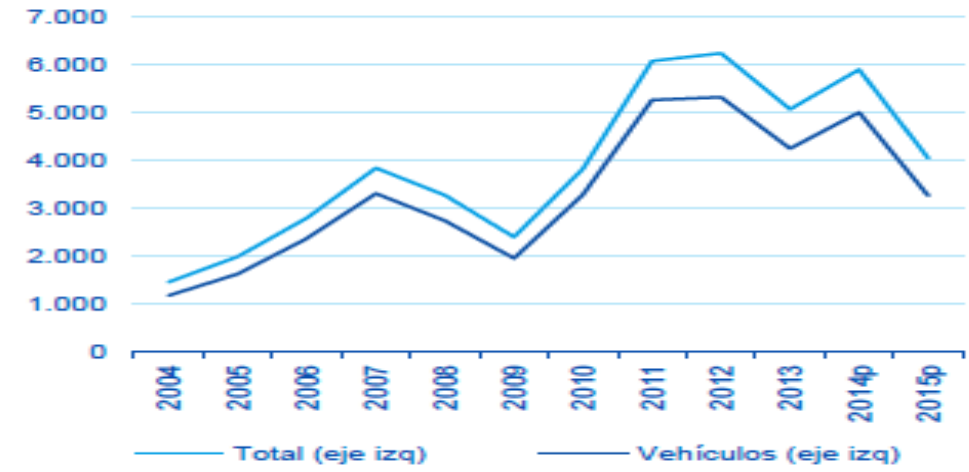
En el gráfico 10 se podrá ver la evolución de las exportaciones de vehículos de Colombia. El gráfico expresa un comportamiento con tendencia creciente; aun cuando en 2013 tras registrar un repunte, el mayor en el registro histórico, empieza un descenso pronunciado a mediados de 2014 que durante el 2015 parece recuperarse. Pese a estas fluctuaciones la naturaleza de esta variable se manifiesta siempre con tendencia positiva.

Gráfico 10
Exportaciones de vehículos (FOB en millones de USD y en Miles de unidades) 2008-2015



Fuente: DANE y BBVA
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

Gráfico 11
Importaciones de vehículos (CIF en millones de USD) 2004-2015



Fuente: DANE y BBVA
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

Para los últimos dos años de los datos presentados, entre el 2014 y 2015 en el caso de las exportaciones en el sector automotor hubo un crecimiento de 16,1% en términos cuantitativos esto representa que en el 2015 se vendieron 7.100 unidades más que el año anterior teniendo como principales países de destino a México y Perú.

En el caso de las importaciones en el sector automotor las mismas que están compuestas en su mayoría por autopartes tuvieron un decaimiento menor en el 2015 a comparación del 2014 y a pesar de que hubo una reducción de las importaciones la brecha del desbalance se redujo porque las exportaciones pasaron de 7 millones en el 2014 a 23,1 millones en el 2015 (BBVA, 2016). En la siguiente tabla se reflejan las cifras del sector automotor colombiano.

Se puede evidenciar que la industria automotriz en Colombia se ha desarrollado de una manera más sólida y esto debido en gran parte a las políticas locales, mismas que no pueden ser calificadas como proteccionismo radical en este sector; sino que más bien su éxito se debe en mayor medida a la capacidad que tienen las ensambladoras colombianas a adaptarse a los cambios que se presentan como los nuevos escenarios arancelarios, situaciones que obligan a las

empresas a ser más competitivas o salir del mercado (Rojas D. y Misas N., 2014:34).

Tabla 11
Resumen de cifras del sector automotor del mercado internacional colombiano

Año	Producción Total	Producción Mercado Nacional	Exportaciones	Importaciones	Balanza Comercial	Consumo Aparente
2000	50.716	34.789	15.927	27.045	- 11.118	61.834
2001	75.997	41.111	34.886	26.414	8.472	67.525
2002	81.000	57.993	23.007	40.709	- 17.702	98.702
2003	32.566	23.233	9.333	52.372	- 43.039	75.605
2004	93.363	63.606	29.757	41.017	- 11.260	104.623
2005	109.333	67.262	42.071	83.159	- 41.088	150.421
2006	138.690	89.951	48.739	135.188	- 86.449	225.139
2007	183.721	113.128	70.593	160.239	- 89.646	273.367
2008	110.766	83.770	26.996	129.898	- 102.902	213.668
2009	91.118	86.144	4.974	91.832	- 86.858	177.976
2010	128.265	116.246	12.019	151.226	- 139.207	267.472
2011	154.261	140.796	13.465	210.216	- 196.751	351.012
2012	138.872	113.074	25.798	212.204	- 186.406	325.278
2013	142.840	94.181	48.659	200.676	- 152.017	294.857
2014	136.243	109.261	26.982	230.409	- 203.427	339.670
2015	131.235	99.936	31.299	180.603	- 149.304	280.539

Fuente: ANDI Colombia (ANDI, 2015)
Elaboración: Daniel Guayaquil

En un mercado de competencia imperfecta, donde los productos no son homogéneos y existe una serie de barreras al comercio la principal ventaja de la industria colombiana es su capacidad para recurrir al máximo aprovechamiento de la tecnología, a incorporar los últimos avances en técnicas productivas y la búsqueda de mayores beneficios a través de una combinación más eficiente y rentable de los factores productivos y a la modernización tecnológica; sin ser sus únicos elementos, la aplicación de políticas desleales con sus vecinos y socios comerciales se convierte también en una herramienta de la industria. El débil compromiso con el convenio es una de las causas reales del progreso de la industria colombiana.

2.2.2. Restricciones y barreras del mercado

De acuerdo con (Ronderos, Galán, Ávila, & Niño, 2009:29), las barreras del mercado automotriz colombiano identificadas en el 2009 se dan por el marcado proteccionismo que se presentaba en la industria automotriz; en ese

sentido, las barreras se dirigen al sector comercial de vehículos. En particular menciona los siguientes aspectos:

- *Protección creciente y prolongada.*
- *Baja incorporación de insumos originarios del país.*
- *Bajo impacto de la protección sobre empleo e inversión.*
- *Alto costo de la protección y alto costo en la generación de empleo.*
- *Distorsiones monopólicas en el mercado resultado de preferencias otorgadas a México.*
- *Un sistema que otorga beneficios a las empresas multinacionales que ensamblan vehículos y a las empresas multinacionales que despachan vehículos desde México a Colombia (en ocasiones ambas son las mismas) en detrimento del ingreso de los consumidores. (Ronderos, Galán, Ávila, & Niño, 2009:29)*

En un estudio publicado por la Superintendencia de Industria y Comercio de Colombia en el 2012, el sector automotor ha sido uno de los más protegidos con una tasa efectiva de protección efectiva de 89%. Debido a los acuerdos comerciales de libre comercio con Europa y Estados Unidos habría una reducción de los aranceles de manera gradual y en algunos casos la eliminación total de aranceles lo cual tendría un impacto directo en la venta de vehículos que tengan este origen.

Pero tomando en cuenta la protección que tiene la industria y la reducción arancelaria al 0% que se negociaron en los acuerdos podría no verse reflejada en la disminución de precios evidente en la venta al público esto más si se toma en cuenta los plazos de desgravación establecidos.

En cuanto a las barreras no arancelarias hay una preocupación por parte de la contraparte de los convenios de Europa y Estados Unidos en vista de que el Gobierno Colombiano en el 2009 promulgó una ley que será aplicada desde el 2012 y que contempla que sean usados y comercializados en el país solo vehículos que usen gasolina E85 la cual está compuesta en un 85% de etanol y 15% de gasolina.

Con este decreto las marcas que comercialicen los vehículos en el país deberán cumplir el siguiente cronograma:

- *Desde el 1 de enero de 2012 el 60% de su provisión anual deberá soportar gasolina E85.*
- *Desde el 1 de enero de 2014 el 80% de su provisión anual deberá soportar gasolina E85.*
- *Desde el 1 de enero de 2016 el 100% de su provisión anual deberá soportar gasolina E85*.

Para el año 2013 todos los vehículos de todas las marcas y modelos que tengan un cilindraje superior a 2.000 centímetros cúbicos deberán sus motores soportar gasolina E85. De acuerdo a un estudio que realizó la Federación Nacional de Productores de Colombia se identificó que para el año 2012 alrededor de 4 marcas no tendrían la infraestructura necesaria para poder cumplir con este decreto.

Otro caso fue el que se presentó con los vehículos con motores a diésel en los cuales se realizaron pruebas en motores de Euro II y no soportaron este tipo de gasolina y en cambio se pudo obtener en las pruebas a motores Euro IV que soportan la gasolina aunque el problema se origina en que la disponibilidad es limitada para este sector.

De esta manera se puede observar que las reducciones arancelarias graduales no generan un impacto directo con la disminución de precios de vehículos. La protección por parte del Gobierno en este sector ha frenado el desarrollo de adaptación de las empresas ensambladoras y manufactureras en términos de competitividad (Presidencia de la República de Colombia, 2014)

La industria colombiana debe adaptarse a los cambios que significan el firmar los tratados de libre comercio los cuales tienen como meta eliminar las barreras que dificulten el libre intercambio de bienes y servicios. La industria automotriz debe trabajar en procesos de innovación tecnológica, mejorar los precios y una mano de obra calificada en conjunto con políticas que no sean

proteccionistas. De acuerdo a un estudio realizado se identificó que para que la industria automotriz colombiana sea competitiva debe pensar en economías de escala, en otros términos deberían especializarse en la manufactura y ensamblado de pocos modelos pero especializarse en la fabricación de ellos (Rojas D. y Misas N., 2014:33).

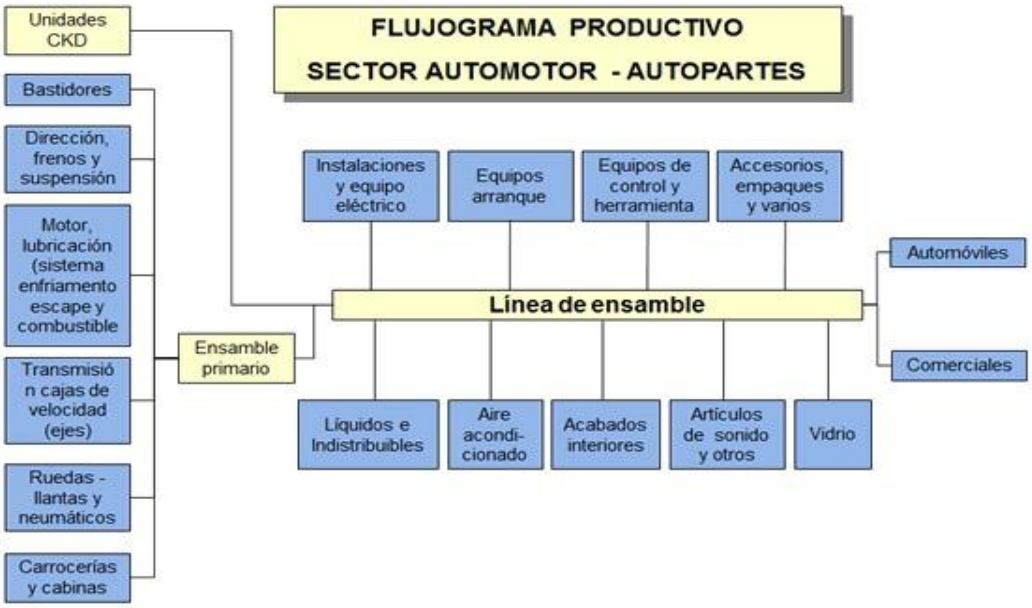
2.2.3. Colombia en el Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor.

Como efecto de la aplicación de este convenio, Ecuador, Colombia y Venezuela han planificado aumentar la producción subregional de vehículos de 212 mil unidades anuales a 500 mil unidades en el plazo de diez años; así como también incrementar las transacciones dentro de la Comunidad Andina sobre vehículos y autopartes que se han constituido en el principal intercambio comercial. Con la aplicación de este instrumento, para que exista libre acceso al mercado regional, deben cumplir con el requisito de origen, esto es compatible con los lineamientos de la OMC. Luego de la última actualización al Convenio se mantiene el arancel de 35% para aquellos vehículos de carga liviana con capacidad para 16 personas como máximo y las de máximo 4,5 toneladas de capacidad de carga. En cambio, para aquellos vehículos catalogados como pesados, cuya capacidad máxima de carga supera las 4,5 toneladas, está en vigencia un arancel del 15% excepto en Ecuador, en donde pagan el 10%. Este instrumento también procura salvaguardar el ambiente, por lo que compromete a los países suscribientes a permitir la transacción de vehículos nuevos, incluso para proteger los derechos de los consumidores y fomentar la propiedad industrial. Inclusive se estableció un programa para la re manufactura de autopartes usadas y que estás tengan las mismas condiciones de autopartes nuevas pero este proceso no se lo ha llevado a cabo debido a la falta de capacidad industrial.

Un punto que también resalta es que la implementación de este instrumento regional fortalece la capacidad para negociar en la CAN, por parte de los países suscriptores, pues aumenta los estándares de calidad internacional de su producción automotriz, por el intercambio de experiencias y conocimientos a nivel internacional. Por otra parte, también coadyuva a la sustitución de

desempeño por norma de origen, delimitando de esta forma las atribuciones del Comité Automotor, que está integrado por los representantes de cada uno de los países.

Gráfico 12
Flujograma productivo del sector automotor



Fuente: Asociación de Industriales de Colombia [ANDI] Colombia (2015)
Elaboración: Daniel Guayaquil

Previa una ronda de negociaciones, el acuerdo permite la adhesión de otros países; no obstante, los miembros originales se separaron y ningún otro país se ha adherido después. Por último, este documento establece un régimen suspensivo de derechos de importación en las ensambladoras, con lo que se pretende introducir materia prima subregional e importada a fin de que el vehículo fabricado circule libre de aranceles. Para la implementación del convenio automotor se establece la cadena productiva de la dinámica industrial automotriz colombiana la cual se compuso conforme lo establece el flujograma que se presenta en el gráfico 12 (ANDI,2015:2).

Es evidente que la cadena se limita a ensamblar vehículos, pero a diferencia del Ecuador; Colombia debe incluir un porcentaje mayor en el producto nacional incorporado lo que se refleja en un mayor desarrollo de la industria así como el de sus sectores conexos. Como se puede evidenciar en la línea de

ensamblado se limita a los accesorios del vehículo más no en lo sustancial de un automotor como lo es un motor, chasis o carrocería.

Para el año 2011 se desarrolló la posible denuncia del convenio automotor andino por parte de Ecuador lo que para Colombia no fue una noticia positiva porque eso significaría que las tasas arancelarias ya no serían del 0% para las importaciones y no tendrían los beneficios arancelarios. Esta posible denuncia tenía como fin negociar un nuevo convenio para el sector lo que llevaría a nuevos términos de negociación.

El representante de la cartera de Estado que lleva el progreso del convenio automotor andino manifestó un gran interés de mantener un convenio con Ecuador. Según el presidente de Alcofa, la autoridad máxima del gremio de automotores de Colombia, manifestó que no sería el fin si no se llegara a concluir un convenio con Ecuador aunque también confesó que el convenio automotor andino dio los frutos esperados, obteniendo una complementación de la industria automotriz de los tres países que en principio firmaron el convenio y esto no solo en el ensamblaje sino también en los sectores conexos de autopartistas y enfatizó que Colombia tuvo efectos positivos .

> *Las ganancias para el país no solo se contabilizan en la producción y exportación de carros de las ensambladoras -además de la generación de empleo y divisas y transferencia de tecnología-, sino también, destacó Llinás, en la estabilidad de las reglas de juego para el sector (técnicas, arancelarias, entre otras) reduciendo la discrecionalidad del Gobierno en la expedición de medidas hacia el mismo.* (Correa, 2011:1)

Ecuador buscaba tener un convenio a fin de fortalecer esta industria, suspendiendo la denuncia hasta que se concrete, luego de nuevas negociaciones, un nuevo instrumento que lleve a un cambio significativo de la industria automotriz y con esto ninguna de las industrias sufra algún tipo de cambio en cuanto a las reglas de juego a corto plazo. Este aplazamiento fue aceptado y celebrado por las autoridades colombianas que encuentran respaldo en este instrumento para sus operaciones comerciales. A pesar de que Colombia cuenta con instrumentos comerciales con socios más fuertes y competitivos que Ecuador,

fue menester contar con un acuerdo con un país vecino y se avizora que el convenio continúe con las mismas preferencias arancelarias para que ninguno de los dos países no tenga fluctuaciones en este sector al menos a corto y a mediano plazo (Correa, 2011:3). A continuación se presenta un análisis de la dinámica comercial del sector automotor, bajo las condiciones del convenio entre el Ecuador y Colombia; esto con el fin de completar la información necesaria para determinar los resultados de esta interacción en términos de beneficios.

2.3. Análisis de la dinámica comercial del Sector Automotor: Colombia Ecuador.

La dinámica del sector automotor entre estos dos países se ve enmarcada en la normativa del convenio, por lo tanto la esencia de las relaciones comerciales se dan en base a una transferencia tecnológica que debía encaminar a un desarrollo conjunto de la industria de los países. Para que exista esta dinámica se toma como principal actor a la unión aduanera que se tiene entre los dos países al tener un arancel común del 0% para las partidas incluidas en el capítulo 87 del arancel de importaciones el cual refiere a automóviles. Estas preferencias arancelarias serían la base de esta dinámica comercial porque permiten que exista un flujo recíproco en cuanto a intercambios dentro de la industria (Comunidad Andina, 2016:12). El comportamiento de las transferencias, o sea el resultado del convenio, no se evidencia solo en términos de balanza comercial sino también en el porcentaje de participación de la industria local en cada vehículo ensamblado. A continuación se analizarán las acciones conjuntas, derivadas del convenio, que contribuyen al cumplimiento de su objetivo primordial y por otro lado se revisarán los resultados de la política comercial y las controversias surgidas a raíz de su aplicación entre los dos países

2.3.1. Planificación de proyectos conjuntos.

La planificación de proyectos conjuntos por parte de los dos países ha sido limitada o nula y se ha visto los resultados en cuanto al cumplimiento del convenio automotor. Cabe mencionar que dentro del convenio automotor se estipula la creación del comité automotor andino la cual según datos de la página oficial de la CAN solo se encuentra el registro de participación en el 2005 de los representantes de las cámaras o gremios de cada país (Comunidad Andina, 2016:7).

Pero en cuanto a los proyectos que se han trabajado para la industria automotriz hay que mencionar que para el caso de Ecuador desde 1979 se impulsó a que la industria automotriz pueda generar un impacto y esto vino acompañada del apoyo del Gobierno con la creación de la Ley de Fomento de la Industria Automotriz la cual tenía como objetivo el impulsar el avance de este sector y dentro de la mencionada Ley se establecía que las empresas que se dedicaran a este sector debían presentar ante la comisión los proyectos que ejecutarían para este sector (Alava, 2014).

Desde la constitución del convenio automotor se dio el poder a las empresas privadas para que puedan manejar esta industria porque eran los representantes de los gremios automotrices quienes conformaban el comité automotor y en este sentido los proyectos que se generaban eran locales y apuntaban al crecimiento de la industria. En principio se buscaba una transferencia tecnológica y en cuanto a esto hay que mencionar que Colombia cuenta con un mayor desarrollo tecnológico que Ecuador en la provisión de autopartes (Cabrera, 2013:5).

Es menester mencionar que a pesar de no haber formulado proyectos entre las dos industrias de manera directa, a través de la CAN se promovieron la Resolución 416 y la Resolución 323, que tratan sobre el funcionamiento de normativa de origen y procedencia de las mercancías. En términos generales la CAN estableció bajo la resolución 416 las normas que deben cumplir las mercancías en cuanto a la norma de origen, para el caso del sector automotor se establece la resolución 323 en donde se detalla los requisitos para este sector.

La resolución 416 ha sido considerada por la CAN para poder clasificar y certificar las normas de origen de las mercancías las mismas que se aplicarán para el intercambio de productos de los países que pertenecen al Acuerdo de Cartagena. Se establece que los materiales originarios de un país deberán cumplir algunos criterios para ser considerados originarios, los materiales serán considerados las materias primas que se incorporen para la producción de mercancías y los íntegramente producidos están considerados todos aquellos productos que no

hayan sufrido ningún cambio y entre ellos se puede clasificar a los productos del reino animal o vegetal que hayan sido cosechados o cazados.

Para clasificar en la norma de origen, el capítulo dos de la resolución 416 establece que serán consideradas originarias aquellas mercancías que sean producidas en el país es y con los materiales de origen del mismo país. En el literal d) del artículo 2 se establece que:

*… Las que no se les han fijado requisitos específicos de origen, cuando resulten de un proceso de ensamblaje o montaje siempre que en su elaboración se utilicen materiales originarios del territorio de los Países Miembros y el valor CIF de los materiales no originarios no exceda el 50 por ciento del valor FOB de exportación del producto en el caso de Colombia, Perú y Venezuela, y el 60 por ciento del valor FOB de exportación del producto en el caso de Bolivia y Ecuador (*Comunidad Andina,1998:3).

Se establece además que tendrán certificado de origen aquellos materiales que no sean originarios de los países pero que hayan sufrido algún cambio en el país miembro y que luego de este proceso se establezca en una partida diferente a la de la original.

Resolución 323: En esta resolución se establecen categorías para los vehículos y de esa manera la categoría 1 se encuentran los vehículos de cargas de hasta 16 personas con una carga máxima menor a diez mil libras, en la categoría 2a están los vehículos con una carga superior a 16 personas y para la categoría 2b se encuentran los demás vehículos que no se encuentren en las dos categorías.

Para la determinación de origen en el sector automotor se define la siguiente fórmula:

$$IS = \frac{MO}{MO + MNO} \times 100$$

Dónde: IS: Integración subregional.

MO: Sumatoria del valor de los materiales originarios de la Subregión, incluyendo CKD compuesto solo por partes o piezas originarias.

MNO: Sumatoria del valor de los materiales y CKD no originarios de la Subregión.

Nota 1: Los materiales originarios y no originarios adquiridos en la Subregión se medirán a precios de factura, los demás en valores CIF.

Nota 2: El denominador (MO+MNO) deberá incluir la totalidad de los materiales que conforman los vehículos.

Con la aplicación de esta fórmula se establecen los valores mínimos en porcentaje de Integración Subregional (IS) que cada país debe cumplir y cómo este valor se incrementa con los años para lo cual establecen las metas en base a la capacidad productiva de cada país y lo determinaron de la siguiente manera para la Categoría 1.

Estas resoluciones han sido un marco jurídico claro, que determina las acciones de cada país en cuanto al rol que desempeñará dentro de la cadena productiva de la industria automotriz razón por la cual no han existido proyectos que involucren la participación conjunta.

2.3.2. Resultados del Examen de política comercial Ecuador- Colombia de la Organización Mundial de Comercio.

La Secretaría de la Organización Mundial del Comercio, el 10 de octubre de 2011 realizó el Examen de las Políticas Comerciales del Ecuador, ejercicio de evaluación del que se desprende un informe, documento en el que se pide explicaciones al gobierno Ecuatoriano por la aplicación de ciertas políticas y prácticas comerciales. El informe establece que durante el período objeto de examen estuvo en vigencia un programa de incentivos al margen de la Política Automotriz de la Comunidad Andina. Este programa de ayuda tuvo como objetivo incentivar la sustitución de vehículos de transporte público antiguos y se reforzó la protección arancelaria de los vehículos automóviles para transporte de pasajeros. También se recalca que:

…se ha aplicado un arancel exterior común del 35 por ciento a la importación de unidades ligeras (categoría 1); respecto de las unidades de la categoría 2, los aranceles

vigentes han sido del 10 por ciento para el Ecuador y del 15 por ciento para Colombia y la República Bolivariana de Venezuela. (OMC, 2011:113).

Otro punto del informe señala que Ecuador notificó en el año 2011, su intención de separarse del Convenio y se ha informado durante el Examen que se mantuvieron negociaciones con Colombia al respecto, pero no existieron acciones afirmativas que lleguen a desmantelar el acuerdo.

En el Examen de Política de la OMC aplicado a Colombia en el 2012, se menciona que, de acuerdo a la información revisada desde el año 2000 al 2011 este convenio daba a las empresas que se dedicaban a la fabricación de autopartes y ensambladoras de vehículos automotores la posibilidad de solicitar la suspensión de tributos aduaneros y daban la oportunidad a que las empresas incorporen materiales originarios de cada país y para este examen el convenio se encontraba en términos de renegociación (OMC, 2011:120).

En la sección 5 referente a manufacturas del mismo examen menciona para el sector automotor el Ministerio de Comercio Industria y Turismo de Colombia ha articulado acciones entre el sector público y privado con el fin de mantener e incrementar la competitividad en este sector por medio de un programa que involucra la transformación productiva a través de la Política de Desarrollo Empresarial PDE para lo cual se desarrolló un análisis en los sectores emergentes la cual busca plantear una nueva estrategia en las industrias en la que se establezcan canales que faciliten una mejor comunicación entre los sectores. Esta Política se enfoca en cuatro puntos específicos:

1. Desarrollo del capital humano;
2. Adecuación de una normativa y regulación a las necesidades de la industria;
3. Atracción de inversión extranjera para fortalecer la industria, el sector y los gremios así como su gestión y promoción; y
4. Mejorar la infraestructura.

Dentro de este examen las autoridades no mencionaron el tema de subsidios y tomando en cuenta que el sector automotor ha sido una de las industrias más protegidas en Colombia.

En cuanto al Convenio Automotor Andino con Ecuador, el informe menciona que, la industria Colombiana ha tenido un beneficio de las medidas aplicadas en cuanto al arancel del 0% a los vehículos y con este acuerdo se aplican aranceles menores al 35% del arancel Nación más Favorecida de la categoría 1 a diferencia de las tasas y restricciones que tienen los vehículos importados (OMC, 2011:130).

En el caso del examen de las políticas comerciales para Ecuador menciona la reforma tributaria en el 2011 para el sector automotor con un incremento de aranceles para este sector debido a una campaña que incentivaba la recaudación de impuestos. Este incremento se lo hizo para los vehículos que superen los 3 mil centímetros cúbicos de cilindraje incluso a los vehículos híbridos con un aumento del arancel del 5% en otros términos pasó del 35% al 40% y de acuerdo a este examen, éste aumento incidió en un 67% de los vehículos importados y para el consumidor final fue un alza del precio entre US$ 300 y US$500 dependiendo el modelo del vehículo (OMC, 2011:127).

Durante el período tomado para este examen se observó que se puso salvaguardias para los parabrisas de otros países excepto los provenientes de Colombia además de las salvaguardias y restricciones cuantitativas en el 2009 debido al déficit en la balanza de pagos lo que contemplaba la colocación de cupos de importación y algunos recargos arancelarios, pero estas barreras han sido colocadas para incentivar el uso de bienes producidos en el Ecuador.

Se identifica que para las normas de origen se cuenta con requisitos específicos estipulados en la Decisión 323 de la CAN. En el 2007 entró en vigencia la Ley del Sistema Ecuatoriano de Calidad lo que significaba que se implementaría un nuevo sistema para evaluar los productos manufacturados en el Ecuador para que los mismos cumplan con los estándares de calidad y seguridad y un cambio en cuanto a los bienes que se producían en el país incluyendo a los

industriales como son los productos de acero, componentes de automóviles e inclusive los neumáticos.

En cuanto al componente nacional el examen comercial menciona que en el caso de Ecuador dentro del convenio automotor con Colombia para el 2009 ya debía cumplirse el porcentaje de componente nacional para los vehículos que se ensamblaran en el Ecuador y que se fijaba en 24,3% lo cual era aplicable la resolución 323 de la CAN en cuanto a la sumatoria de contenido subregional en las partes incorporadas (OMC, 2010:120).

Con esta información presentada por la OMC en sus respectivos exámenes comerciales se puede evidenciar las acciones que cada país ha desarrollado con el fin de impulsar esta industria no obstante las condiciones no han sido lo suficiente como para tener un sector fuerte en términos competitivos sino una industria que está protegida por las políticas de cada Gobierno lo que no permite un mejor desarrollo de este sector y poder enfrentarse a escenarios internacionales.

2.3.3. Análisis del comercio bilateral de bienes de productos del sector automotor.

La política comercial de Ecuador se ha caracterizado por la promoción de una voluntad integracionista enfocada en la región. Donde el arancel es la principal herramienta de política comercial. De manera general, en las relaciones comerciales con Colombia, existen prohibiciones temporales de exportación, restricciones cuantitativas, gravámenes a la industria y precios mínimos de referencia. Existen tres tipos de incentivos fiscales: generales, sectoriales y para zonas deprimidas, también se otorgan incentivos no fiscales a través de préstamos en condiciones favorables y donaciones. En términos sectoriales, existen medidas arancelarias aplicables a 8 sectores, uno de ellos el sector automotor (Alava, 2014:4).

Algunas de las medidas de 2014 que entraron en vigencia en enero del 2015, afectaron a los cupos de importación de los vehículos, autopartes o repuestos, debido a la modificación de normas técnicas e incremento de aranceles

a subpartidas pertenecientes a los vehículos, donde el subsector de las autopartes se vio involucrado. Se trata de un arancel del 21 % a todas las exportaciones colombianas que lleguen a ese mercado, lo que en la práctica significa el encarecimiento del producto que llega al consumidor final. Esto generó malestar entre los empresarios colombianos que han encontrado en Ecuador un mercado potencial para la comercialización de sus productos. Según el Ministerio de Comercio, Industria y Turismo Colombiano, al 2015 2.500 empresas de este país, el 50 por ciento de ellas pequeñas y medianas, comercializan en Ecuador (MinComercio, 2015:1).

Entre enero y octubre de 2014 las importaciones a Ecuador llegaron a 1.542 millones de dólares, mientras que las exportaciones hacia Colombia fueron de 753 millones de dólares. Las salvaguardias, de acuerdo con el Ministerio de Comercio Exterior Colombiano, "*van en contra del espíritu de diálogo y trabajo conjunto que ha caracterizado a la relación comercial entre las dos naciones."* Además, *"ignora el hecho de que Ecuador y Colombia tienen estructuras productivas complementarias"* (MinComercio, 2015:2).

Por otro lado, la industria ecuatoriana en 2014 tuvo un despunte, varias fueron las firmas que apostaron por la inversión y la creación de espacios productivos encaminados a la generación de empleo. Un ejemplo de esto es la empresa Dana Transejes Ecuador, que inauguró en agosto de 2014 su planta de fabricación de ejes y cardanes, en el norte de Quito con una inversión de USD 7 millones, generando cerca de 60 empleos (El Comercio, 2014, 2).

En 2013 se vivió un impulso el subsector de ejes y cardanes, que presentó un crecimiento originado por la inversión motivada por el proceso de implementación de las salvaguardias, en marzo de 2015 se registra otro repunte del crecimiento de este subsector gracias a la iniciativa de la empresa ambateña Importadora Alvarado que en *joint venture* con la firma tailandesa Fortune Parts Industry (FPI) planteó un proyecto de inversión para detener la importación y armar una planta de producción de autopartes con participación en el mercado del convenio (Líderes, 2015:1). La aplicación de políticas proteccionistas contraviene el espíritu de las relaciones comerciales en el marco del convenio. El Ecuador ha

justificado su decisión con base en el perjuicio que representan, para esta economía dependiente del dólar, las fluctuaciones que esta moneda ha tenido durante los últimos años y la ventaja que Colombia tiene en relación a su capacidad para aplicar política monetaria en tiempos difíciles. Es así que desde el punto de vista práctico, la coyuntura política global influye en las decisiones estatales limitando al mercado, aplicando barreras y ejecutando acciones que revierten los efectos de los ciclos naturales; en el caso de estudio se revela una vez más que la regulación del mercado a través del convenio no se logra; haciendo uso de su soberanía e incluso incumpliendo sus compromisos, las naciones buscan proteger sus intereses económicos con base en criterios diversos que siempre son económicos.

2.3.4. Controversias

De acuerdo a la página oficial de la Comunidad Andina en la sección de controversias se lleva en cuenta todos los procedimientos administrativos y solución de controversias presentadas a la CAN; al realizar la búsqueda de las controversias existentes entre Ecuador y Colombia en el sector automotor se puedes identificar dos expedientes desde el año 2000 referente a este sector, las cuales son (Comunidad Andina, 2010:2)

Año 2000

Demanda 26-AI-2000 (Tribunal de Justicia de la CAN, 2000:3)

En el 2000 Ecuador interpone una demanda ante la Secretaría General de la Comunidad Andina en contra de Colombia denunciando una contravención al convenio originada al permitir la importación de vehículos usados al territorio colombiano. Según los autos, este proceso va en contra artículo 5 del Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor. Por parte del Gobierno de Colombia se alega que esta importación de la realizó en 1994, antes de entrar en vigencia el nuevo Convenio Automotor, por lo que no se ha violado ningún artículo del nuevo instrumento. Colombia además argumenta que los vehículos usados que fueron importados con el fin de ser donados y utilizados para fines

sociales. Esta respuesta no fue suficiente como para justificar su acción considerando que además existe una cláusula del convenio que obliga a las partes a importar solo vehículos nuevos a fin de salvaguardar intereses ambientales de la región. Pese a la argumentación, más favorable a la parte ecuatoriana, la resolución final de la CAN fue desestimar la demanda a consecuencia de que Ecuador no solicitó la condena en el momento procesal oportuno.

Demanda SG-IN-131 (Tribunal de Justicia de la CAN, 2002:3)

La demanda fue presentada por la Secretaría General en contra del Gobierno del Ecuador ante una autorización gubernamental a la importación de vehículos usados, con la que se buscaba reducir los sobrecostos en el transporte público, permitiendo el ingreso de vehículos de hasta tres años de antigüedad, violando lo estipulado en el Convenio Automotor Andino en sus salvaguardas ambientales. El dictamen de la Secretaría General fue claro y se evidenció que Ecuador había incumplido con lo dispuesto en el Convenio Automotor Andino por lo que se dispuso terminar con esas acciones concediendo treinta días plazo para que suspenda la importación de los vehículos usados.

Otras controversias se han presentado dentro de este convenio y en el marco de la CAN, pero estas no han sido constatadas por la Secretaría General o el Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina; un ejemplo es el de la denuncia de Venezuela para salir de la CAN a pesar de haber registrado las mejores cifras en el año 2006 llegando a contabilizar un intercambio entre países de la comunidad de casi nueve millones de dólares lo que significaba un record para el bloque fue indiscutible la salida de Venezuela al ver que Perú y Colombia estarían participando en acuerdos de libre comercio con los Estados Unidos lo cual iba en contra del objetivo principal de la Comunidad Andina (Rodriguez, 2008:2).

En septiembre de 2010, el Ecuador presenta otro expediente para ser considerado en el seno del Sistema Jurídico de la CAN, en esta oportunidad el país habría denunciado la salida del Convenio Automotor con el fin de negociar un nuevo acuerdo con Colombia. No obstante con la Resolución No. 26 presentada por el Comité de Comercio Exterior del Ecuador en agosto de 2011 dispuso al

Ministerio de Comercio Exterior que ante la Secretaría General de la CAN se suspenda la denuncia del Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor y que se revise el convenio con equipos técnicos de los dos países para que se articule de mejor manera con demás instrumentos que tiene la CAN en este sector. Estas controversias son las que han generado mayor documentación e interés internacional alrededor del Convenio Automotor Andino su resolución y manejo jurídico, dan cuenta de la debilidad que tienen los órganos de control para hacer efectivos los dictámenes. Otro punto de análisis es la inoperancia de los funcionarios nacionales a cargo del seguimiento de estos casos, que como se pudo observar son abandonados y pierden las oportunidades procesales para ser considerados y ganados.

En constancia de lo anterior, puede inferirse que la participación del Ecuador en el Convenio Automotor, en especial en los procesos de resolución de controversias ha sido reducida y débil. La capacidad negociadora y de seguimiento de los casos es inferior a la capacidad de la parte colombiana, que muestra mayor cercanía con los órganos de control, procesos de monitoreo eficientes y más controversias resueltas a su favor aun cuando Colombia mantiene tratados de libre comercio con otros actores. Esto se traduce en un incumplimiento del convenio y en términos cuantitativos un deterioro para la industria porque los productos que ingresen a Colombia tienen tratos preferenciales lo que abarata sus costos finales. Esta realidad es incompatible con los objetivos del libre comercio, así las arbitrariedades de los miembros del convenio revierten la intención primigenia de eliminar barreras y comentar los mercados para un desarrollo más armónico de las economías del sector en los dos países (Bustelo, 1992:98).

Para la industria automotriz ecuatoriana la permanencia en este convenio no beneficia al consumidor final sino a la industria ensambladora cuyos intereses no se alinean con las necesidades de los mercados laborales nacionales: aumentar el valor agregado ecuatoriano en los bienes manufacturados no es una prioridad para este segmento. Keynes, explica que la causa principal del desempleo corresponde la insuficiencia de la demanda agregada. Un cambio negativo en las expectativas de los empresarios, comosucede en el caso de estudio, puede provocar una disminución de su demanda de bienes de inversión. Esto produce

una serie de reacciones en cadena en la que el empleo se reduce de manera paulatina en diferentes ramas industriales. La consiguiente disminución en la capacidad adquisitiva de los trabajadores puede agravar el círculo vicioso prolongando de forma indefinida la situación de desempleo (Buchanan, 1988:96).

Así se da cumplimiento al segundo objetivo particular al *análizar la participación del Ecuador en el Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor, los beneficios y relaciones derivadas de este, especialmente con Colombia*. Con este hallazgo final se reafirma que en caso de existir una denuncia del convenio, este acto estaría justificado en función del cumplimiento de los objetivos del mismo y sus resultados para la economía nacional.

CAPÍTULO III
ANÁLISIS DE LA BALANZA COMERCIAL DEL SECTOR AUTOMOTOR ECUATORIANO Y PERPECTIVAS 2018

3.1. Análisis de los resultados de la participación del Ecuador en el Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor

A través de estos apartados finales se busca identificar los efectos del Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor en la balanza comercial de Ecuador con Colombia, planteando sus perspectivas frente a una denuncia del convenio, para esto se han compilado datos estadísticos cuyo desarrollo histórico permiten la revisión y proyección en el tiempo de los resultados del convenio.

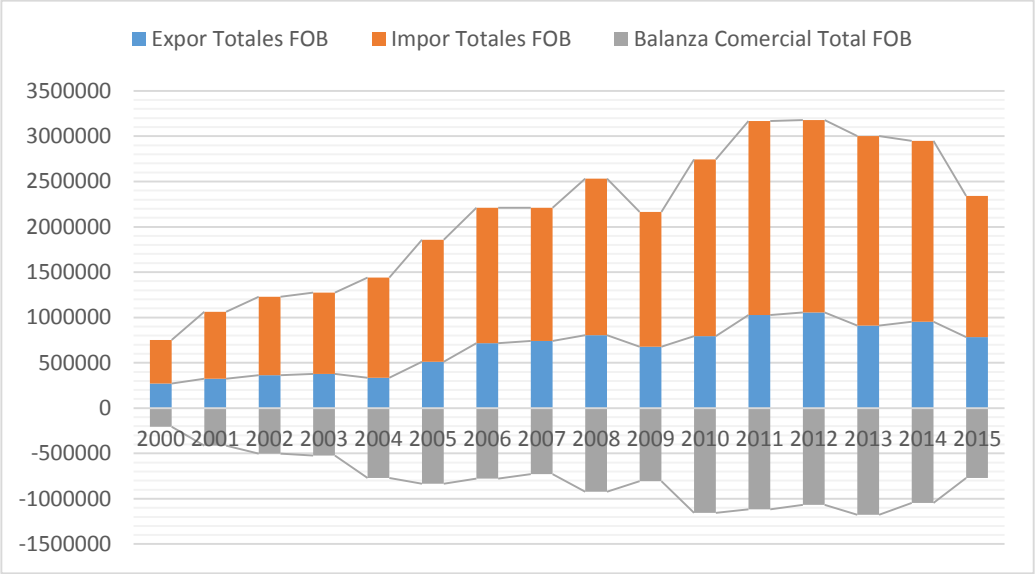
Desde el año 2000 con la implementación del Convenio se planteó como objetivo principal articular las industrias automotrices de los países participantes, con el pasar de los años el convenio se fue debilitando con el no cumplimiento del convenio de los países signatarios. Venezuela denunció el convenio como reacción a las intenciones colombianas de firmar tratados bilaterales de libre comercio con países que no pertenecían a la CAN (ANDES, 2014:2). Tras esta gestión los únicos países que mantienen el acuerdo son Colombia y Ecuador; las acciones de Colombia con la firma de esos tratados perjudicaban la esencia del Convenio Automotor al obtener ventajas comerciales con terceros países y a la vez ingresarlos a Ecuador con los beneficios tributarios. Existen algunos factores con los que se puede identificar cuanto impacto tuvo el Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor y conocer cuánto representa para el Ecuador el mantener este acuerdo comercial.

3.1.1 Balanza Comercial

Para el análisis de la la balanza comercial Ecuador Colombia se toma en cuenta datos desde el 2000 hasta el 2015 en valores totales, conforme lo indica el siguiente gráfico. Los valores que presenta la balanza comercial son negativos para Ecuador demostrando que importamos más productos de aquellos que

exportamos al país vecino y lo cual se evidencia en la información presentada la misma que hace una relación a la balanza total y la balanza del capítulo 87 del arancel ancional referente a vehículo automotores. Desde el año 2000 tiene una tendencia creciente el déficit comercial llegando al punto más alto en el 2013 y reduciéndose la brecha a partir de ese año.

Gráfico 13
Balanza comercial total Ecuador-Colombia 2000-2015 en miles de USD FOB

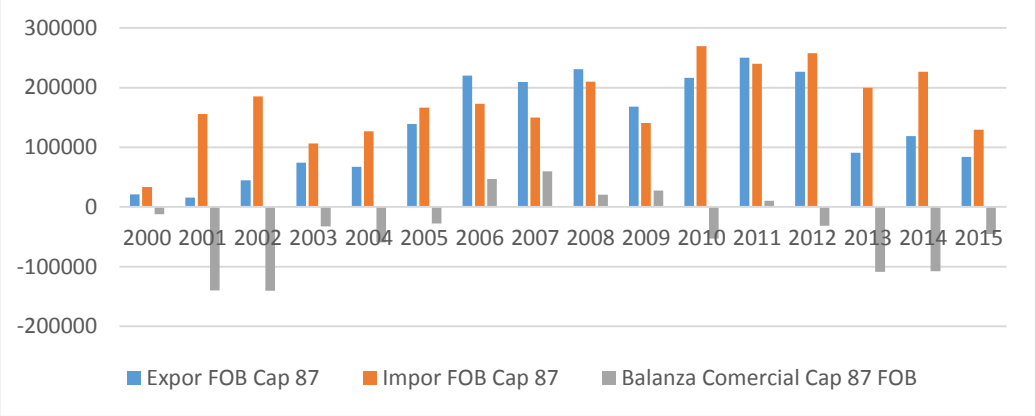


Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

Para relacionar cuanto representa el sector automotor con los datos presentados de la balanza comercial total Ecuador – Colombia se puede observar en el Gràfico 14. Desde el inicio del convenio automotor en el año 2000 hasta el año 2005 el Ecuador ha tenido una balanza negativa en el sector automotor, a partir del 2006 hasta el año 2009 se presenta una balanza comercial positiva observandose que a partir del año 2010 la balanza tiende a ser negativa teniendo los déficits más altos en el año 2013 y 2014 y a partir del año 2015 tiende a recuperarse este déficit (ver gráfico 14).

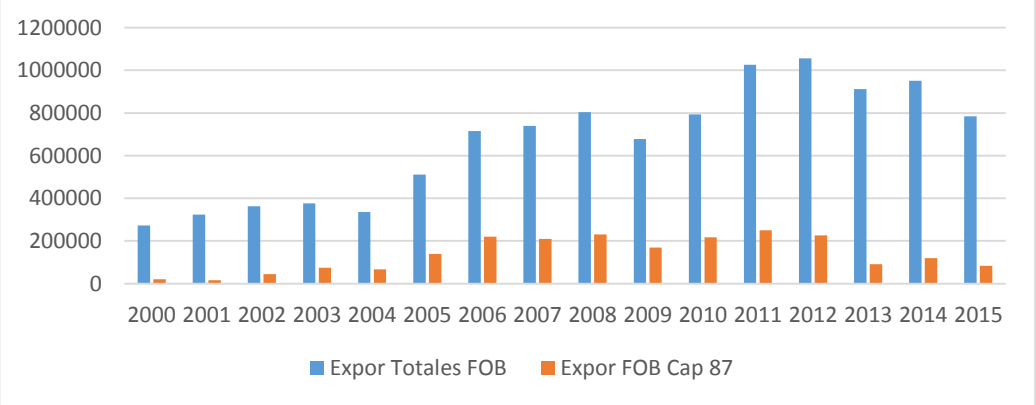
De acuerdo con datos del Banco Central del Ecuador, la relación de exportaciones totales Ecuador-Colombia representadas en el capítulo 87 del arancel correspondiente a vehículos (gráfico 15) Se puede observar que en el año 2008 llega a tener una mayoy participación de exportaciones en el sector automotor con relación a su total de exportaciones.

Gráfico 14
Balanza comercial de vehículos Ecuador-Colombia (capítulo 87) Arancel en miles USD (FOB)



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

Gráfico 15
Exportaciones totales vs. Exportaciones (Cap 87) Miles de USD (FOB)



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

En cuanto al porcentaje que ha representado las exportaciones del Ecuador a Colombia desde el 2000 hasta el 2015 en el sector automotor versus el total de las exportaciones es mínima a comparación de lo que importamos de Colombia en el mismo sector como lo demuestra la balanza comercial del Cap 87 del arancel.

Gráfico 16
Exportaciones de vehículos Ecuador-Colombia 2000-2015- Miles de USD (FOB)



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

Se puede evidenciar con esta información que la balanza comercial en el sector automotor es negativa para Ecuador y tomando en cuenta que es el único país con el que cuenta un trato peferencial en términos arancelarios se debe tomar en cuenta nuevos escenarios o tomar medidas que puedan fortalecer la industria automotriz en el Ecuador para que sea competitiva.

3.1.2. Inversión

Hay que tomar en cuenta que el Ecuador cuenta con 4 empresas ensambladoras de vehículos: AYMESA, MARESA, OMNIBUS OBB y CIAUTO la última abrió asus operaciones en el Ecuador en el año 2012 lo que ha significado una inversión no solo de estas cuatro ensambladoras sino que además se ha dado lugar a que empresas autopartistas puedan fortalecer sus actividades para el empleo de su producción en los vehículos CKD o vehículos desarmados.

La inversión e innovación se encuentra relacionado en este sector en vista de que algunas plantas han renovado sus equipos con el fin de incrementar su producción y ser más eficaces en el ensamblado.

En abril de 2013, la compañía ensambladora MARESA, inauguró el Sistema de Pintura ELPO, con una inversión de USD $ 8 000 000. La implementación de este sistema contó con un 35% de cooperación de empresas nacionales y un 65% de transferencia de tecnología extranjera.

Esta inversión representa sin duda un avance significativo dentro de la industria del ensamblaje en el Ecuador, dentro de la cadena productiva del sistema automotriz, así como el desarrollo de nuevos proveedores. En el caso, se reconoce una plena participación del Gobierno ecuatoriano, a través de políticas que generan condiciones favorables para el desarrollo de esta industria (MIPRO, 2012).

En el caso de la ensambladora Omnibus OBB la inversión que realizó entre los años 2011 y 2013 fue de 70 millones de dólares la cual fue empleada para la construcción de una nueva planta para la pintura de vehículos la cual según esta empresa es la de mayor eficiencia y con mayor desempeño a nivel de la región. Esta inversión también tuvo impacto en la mejora de equipos para el ensamblaje de nuevo modelos que la marca ha introducido además de invertir en talento humano técnico nacional y de otros países para la mejora de su ensamblado (GM OMB, 2014). Sin duda esta inversión corrobora con el planteamiento del convenio automotor el cual está direccionado a un incremento de transferencia tecnológica para llegar a ser competitivos.

La empresa ensambladora Aymesa la cual estaba destinada a producir vehículos de la marca Kia y Hyundai, ha abierto sus puertas a la marca Volkswagen con el fin de aprovechar su equipamiento para lo cual se ha planteado para el 2017 ensamblar dos mil camionetas en esta planta y en términos de inversión significa 17 millones de dólares. Según proyecciones de una alianza con Alemania para el año 2018 se abrirá una nueva planta de ensamblado con una inversión de 70 millones de dólares.

La empresa ensambladora CIAUTO fue creada en 1970, toma este nombre a partir del año 2013 en el mismo año que abrió su planta ensambladora a carros

bajo la marca Great Wall con una inversión de 25 millones de dólares y con expectativas a invertir 50 millones de dólares en los siguientes cinco años (Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones, 2013). Esta ensambladora de Ambato tiene como objetivo el incorporar a las empresas autopartistas que trabajan en conjunto con ellos a sus instalaciones para lo cual disponen de un área de 20 hectareas (Líderes, 2015).

La revista colombiana, Dinero, en marzo de 2014, analizó respecto de una supuesta crisis de la industria automotriz colombiana, debido a la preferencia por vehículos ensamblados en el exterior, en un 67%, que coincide con la intención de algunas industrias relacionadas al sector, de invertir en Ecuador, debido a las condiciones positivas para rentabilizar esas inversiones (ANDES, 2014).

Uno de los casos más representativos, es el de la empresa colombiana CHAID NEME, quien, en una alianza estratégica con el grupo ecuatoriano GM OBB del Ecuador, con una inversión de USD 3 000 000, se implementó el proyecto de amortiguadores, lo que generó la creación de cerca de 30 plazas de empleo y con miras a la exportación hacia mercado vecinos, como Perú (Líderes, 2014).

Para la Cámara Automotriz de Colombia, Ecuador desarrolla políticas que reconocen el aporte de la industria y los resultado saltan a la vista, como el caso de la ensambladora Chevrolet en Ecuador, misma que se llevó el reconocimiento de la empresa estadounidense por ser la más productiva y de desarrollo tecnológico, frente al resto de ensambladoras de dicha marca en la región, incluyendo a México.

En Ecuador, hoy por hoy y con la entrada en vigencia de las salvaguardias cambiarias, la apertura comercial se ha visto afectada por una tendencia proteccionista, que busca alentar la producción nacional, esto a fin de desacelerar la salida de dólares del país, por importaciones (ANDES, 2014).

El sector automotor está perjudicado por la salvaguardias de balanza de pagos y castigada con otro 35% por salvaguardia cambiaria. Esto también ha

tenido repercusiones en el otorgamiento de crédito bancario, provocando la reducción de ventas en el mercado automotriz. A la par, existe un riesgo de la pérdida de empleo (Vela, 2014:14). Tomando en cuenta los avances que han tenido y que mantienen las empresas ensambladoras, hay que considerar también que la incorporación de materiales originarios en Ecuador se limita a autopartes que no son esenciales para el funcionamiento de un vehículo como lo son motores, transmisiones entre otros, las autopartes que se incorporan a los vehículos ensamblados en el país en su mayoría no son de origen ecuatoriano sino que a su vez son elaborados a base de productos extranjeros.

3.1.3. Capacidad productiva y competitiva

En virtud de la dolarización y de la entrada en vigencia del Convenio de Complementación del Sector Automotor, el mercado automotor se vio impulsado de tal manera, que para el año 2001, la producción en este campo representó el 117.17% más que el año 2000.

Parte del desarrollo del campo automotriz, deviene de las alianzas estratégicas que desarrolle la industria, tal es el caso del grupo GM OBB del Ecuador, que en cooperación con la CAF y la Corporación Ecuatoriana de la Calidad Total (CECT) desarrollaron el "Modelo de Gestión para la Competitividad", con el objetivo de lograr en los proveedores de autopartes locales un mejor manejo de la cultura de calidad.

Para los años 2007 y 2008 las tres empresas ensambladoras GM OBB del Ecuador, Aymesa y Maresa reflejaban un inversión de más de 29 millones de dólares

En la década actual, GM OBB del Ecuador, Aymesa y Maresa, despuntaron en el mercado, con la implementación de plantas de ensamblaje, con inversiones representativas, no inferiores a 20 millones de dólares.

Incluso el Gobierno ecuatoriano, motivó a las ensambladoras con la suscripción de acuerdos para el desarrollo de partes locales, impulsando el cambio de la matriz productiva, generando materia prima y manufactura local (Bermeo, 2014).

Para el 2014, eran 29.068 los establecimientos que se dedicaban al desarrollo de actividades relacionadas con el comercio automotriz, en Ecuador, de los cuales, el 70% atiende el mantenimiento y reparación de vehículos y el 30% restante, se fija en la venta de partes, accesorios de vehículos y venta al por menor de combustibles y vehículos.

Uno de los principales factores que ha incidido en el decrecimiento de esta industria, en lo que se refiere al sector mayoritario antes referido, es la disminución en la asignación de cupos para la importación de vehículos.

Para el año 2002, el ensamblaje local representaba el 30.34% del total de las ventas y las importaciones el 69.66%. Para el año 2013, el ensamblaje representaba el 48.77%, mientras que las importaciones correspondían al 51.23%. Pero, para el año 2015, la evolución de ventas fue negativa en todas las categorías, resultado esto, de la aplicación de medidas económicas.

El incremento de los impuestos arancelarios, es otra de las medidas de carácter económico que incidió de manera negativa en el desarrollo de la industria automotriz, además, se incrementaron los impuestos arancelarios a las importaciones de vehículos y repuestos.

El incremento de estos impuestos repercute en el sector manufacturero, poque las partes que se deben importar para el efecto no han sido excluidas de estas medidas y por tanto encarecen el valor de los vehículos, provocando en los ecuatorianos el desinterés para la adquisición de un vehículo (Quisiguiña, Evolución del Sector automotor Ecuatorino, 2016).

La competitividad de la industria automotriz se ve limitada porque no ha existido un plan dentro del cambio de la matriz productiva en el Ecuador la cual

pueda generar una mayor incorporación de tecnología a los productos terminados. El aporte de Ecuador dentro de esta industria es bajo porque no se ha invertido en industrias que aporten un cambio significativo en la esencia del bien terminado. La industria del ensamblado ha mejorado y las plantas de cada uno de sus representantes ha mejorado equipos y ha implementado mejor maquinaria para armar los vehículos; no obstante, no ha invertido en conocimiento con el fin de generar nuevas tecnologías que aporten a esta industria.

3.2. Perspectivas del Ecuador en el Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor

El futuro del Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor es dificil de determinar, aun cuando su tendencia predominante ha sido a la baja durante el período de análisis, la operación y resultados de este instrumento dependen de factores diversos que pueden generar cambios en la tendencia de los últimos años. Se requiere entonces, detallar el comportamiento de las exportaciones e importaciones del sector automotor de los dos países a través de su información histórica y proyectar esos datos hasta generar una aproximación a la perspectiva futura de la industria.

A fin de medir el crecimiento de la industria, principal objetivo del acuerdo, se valorarán las tendencias de producción, inversión, diversificación de productos, diversificación de mercados y como indicador de especial interés la información del impacto del comercio de este sector en el sistema tributario ecuatoriano. Esta información refleja los rubros arancelarios que grava el Ecuador a los automotores y autopartes importadas que son dos: FODINFA, porcentaje destinado al Fondo de Desarrollo para la Infancia y el impuesto a consumos especiales (ICE). De este anáslisis se desprende uno de los hallasgos de este trabajo de investigación. Determinar el impacto tributario del sector automotor es una tarea dificil para el Ecuador, toda vez que no se puede determinar con exactitud la participación del producto ecuatoriano incorporado

3.2.1. Proyección de la Balanza Comercial.

En el gráfico No. 17 se puede observar que existe una tendencia creciente en las importaciones y exportaciones en el periodo 2000-2012. La lectura que arrojan los años 2013, 2014 y 2015 es que existe un retroceso agregado, producto de factores vinculados con los ciclos económicos globales, como la recesión económica producto de la burbuja inmobiliaria de 2008 y las fluctuaciones en el valor de la moneda de socios comerciales como Colombia y Perú.

Gráfico 17
Proyección Exportaciones e Importaciones Totales 2000-2018



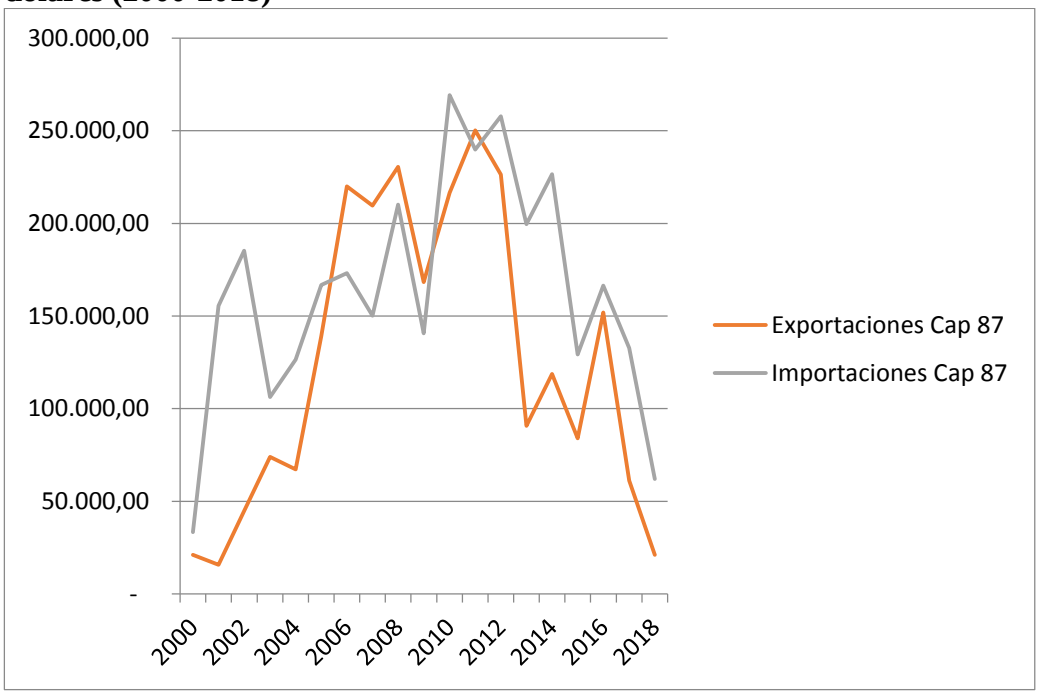
Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

Según los datos predichos por el modelo de medias móviles[4], método estadístico que permite predecir valores futuros de una series de datos, durante los años 2016, 2017 y 2018, las importaciones tenderán a decrecer, esto puede estar explicado por la política arancelaria del Ecuador que busca reducir el nivel de importación en Ecuador. En cuanto a la exportación, la modelización indica que no aumentaran significativamente y que parecería se mantendrán constantes

[4] Modelo autorregresivo de medidas móviles: Dada una serie temporal de datos Xt, el modelo ARMA es una herramienta para entender y, aún más, para predecir futuros valores de la serie. El modelo está formado por dos partes, una parte autorregresiva (AR) y otra de media móvil (MA). El modelo se conoce con el nombre de modelo ARMA (p,q), donde p es el orden de la parte autorregresiva y q es el orden de la parte de media móvil (Novales, 2000).428

durante los años 2016, 2017 y 2018. Esto es congruente y verificable porque existe una crisis global de materias primas, al ser Ecuador un productor de este tipo de bienes, resulta improbable que el nivel de exportaciones tienda aumentar.

Gráfico 18
Evolución de las Exportaciones e Importaciones del capítulo 87 en miles de dólares (2000-2018)



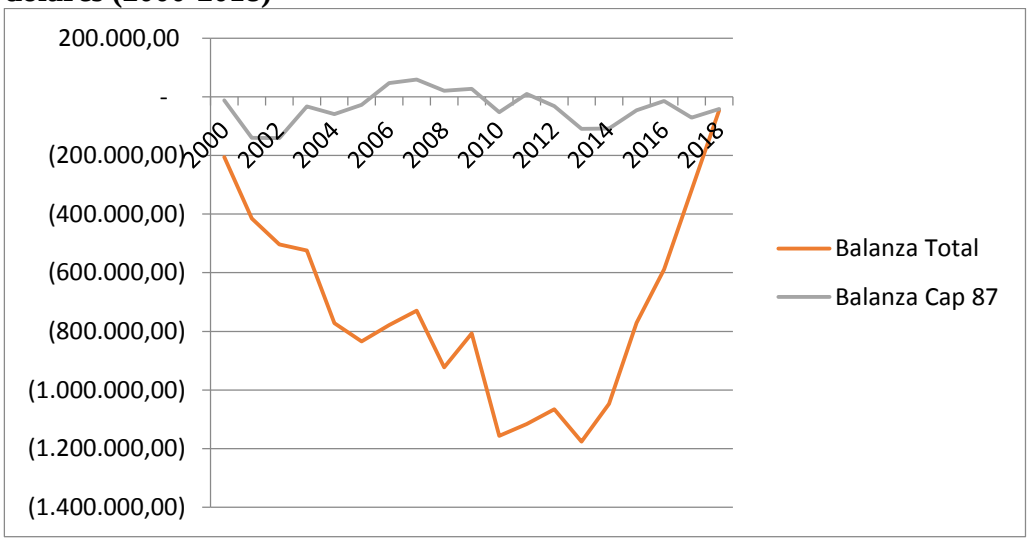
Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

En cuanto al capítulo 87, las gráficas indican que el comportamiento no responde a un patrón determinado, no existe una tendencia ni positiva ni negativa, para que este sector responde a las políticas de comercio internacional, manejadas por el Ministerio de Comercio Exterior, en cuanto al otorgamiento de cutos de importación al igual que el manejo de los países donde se exporta los mencionados productos. En rasgos generales, las exportaciones e importaciones poseen una brecha mínima en comparación al total de exportaciones e importaciones.

Si bien existen variaciones marcadas entre cada año, si realizamos un análisis de tendencial, podemos observar en el gráfico que desde el año 2000 hasta el año 2011 existió un crecimiento pronunciado sobre la importación de vehículos. E

En los años subsecuentes la tendencia se revirtió, esto puede estar explicado por el aumento del poder adquisitivo, en el primer periodo, lo que provoco la adquisición masiva de automotores, a partir del segundo periodo la política internacional buscó estabilizar la balanza mediante el incremento del precio de automotores extranjeros para desincentivar el consumo en Ecuador. Según los modelos realizados mediante econometría de series de tiempo, las exportaciones y las importaciones tenderán a caer. Si bien los modelos realizados en esta investigación solo toman sus valores pasados, los procesos tendenciales y estacionales para predecir valores futuros, es posible que la política comercial, pueda cambiar los datos predichos. Del análisis realizado a los largo de este documento, se puede determinar que la tendencia es decrecer o aumentar.

Gráfico 19
Evolución de la Balanza total vs. La balanza del capítulo 87 en miles de dólares (2000-2018)



Fuente: Banco Central del Ecuador
Elaboración: Daniel Guayaquil (2015)

En cuanto al saldo de la balanza comercial total y del capítulo 87, se puede establecer que existe un valor negativo en la balanza total, significativamente alta en varios de los años analizados, mientras que un pequeño saldo negativo en el capítulo 87. Según los modelos de predicciones, el saldo total de la balanza comercial tenderá a ser mínimo en el año 2018, esto responde a la política gubernamental. Mientras que la balanza comercial del capítulo 87 se mantiene estable en el tiempo.

3.2.2. Proyección de crecimiento de la industria.

El crecimiento de la industria automotriz está ligado a la adpatación que tenga la misma en cuanto a los nuevos requerimientos de los países que importan vehículos y en otros términos con un ejemplo específico el cambio de la tecnología para apuntar a vehículos que sean híbridos lo cual implica una preparación técnica distinta a la del ensamblado de vehículos con combustión a gasolina. Lo cual no solo está en boom por el tema de ahorro en combustible sino también ligado a las políticas ambientales que regulan y controlan las emisiones de los automotores (PROECUADOR, 2013:29).

Los requerimientos internacionales están dirigidos a nuevas tecnologías innovadoras por lo cual la industria ecuatoriana debería estar en condiciones de poder producir estos tipos de vehículos, pero las normas mínimas de calidad y de valor agregado para vehículos ensamblados en el Ecuador están por debajo de otras industrias como para poder competir con estándares no solo mundiales sino también regionales.

En un estudio presentado por PROECUADOR se proyecta que la industria automotriz genere nuevas plazas de trabajo y que este crecimiento sea acompañado con una recaudación de impuestos en el sector por medio de un crecimiento de la industria. Además de generar vehículos generen menor impacto amibiental.

Para el año 2020 se proyecta que a nivel mundial se vendan120 millones de vehículos lo cual podría ser una oportunidad para la industria ecuatoriana si logra adaptarse a los lineamientos. Se predice también que al existir una mayor oportunidad en el sector se mejore la competitividad lo que se vería reflejado en los precios (PROECUADOR, 2013:15).

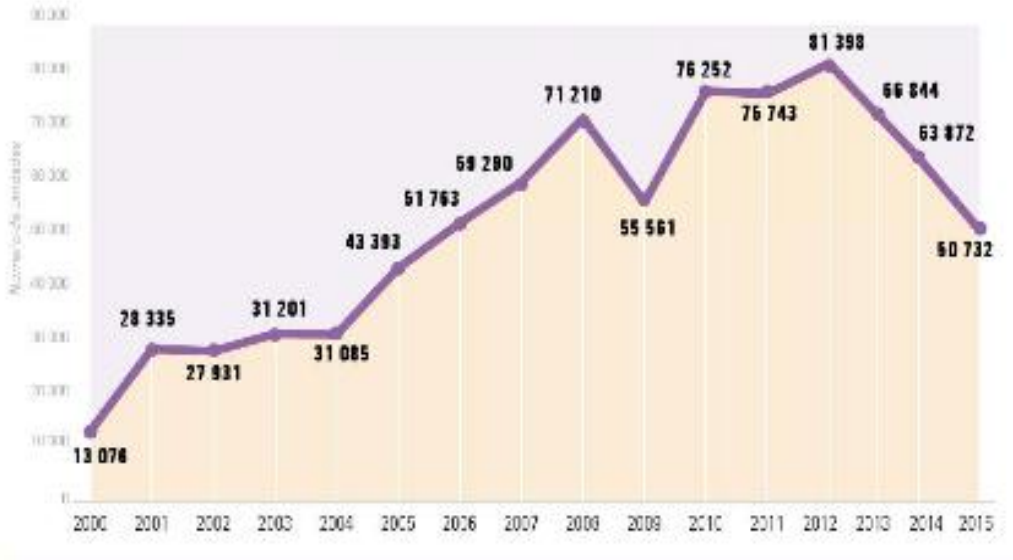
En cuanto a nuevos escenarios se prevé la entrada en vigencia del acuerdo entre Ecuador y la Unión Europea lo cual para el sector automotor significaría un avance en el cambio de la matriz productiva implementado en el Ecuador a travéz del Plan Nacional del Buen Vivir, además de un crecimiento y desarrollo de varias

industrias entre estas la automotriz. El impacto que tiene el ingreso del Ecuador al convenio será gradual para lo cual los aranceles se irán reduciendo por períodos con el fin de proteger a la industria nacional y que la misma se adapte a la competencia de los países europeos y competir cuando las desgravaciones lleguen al 0% (PUCE, 2014:2).

Según el artículo publicado por la facultad de economía de la Pontifica Universidad Católica del Ecuador, en cuanto a los consensos generados en las mesas de negocio entre la Unión Europea y Ecuador, la industria automotriz debido a su mano de obra calificada podrá generar una propia industria automoriz la cual fabrique autos con partes 100% ecuatorianas lo cual llevaría a que un consumo interno a corto plazo y a largo plazo pueda introducirse esta producción en mercados internacionales. Con el crecimiento de la industria se reduciría el desempleo en Ecuador(PUCE, 2014:2).

Para Ecuador el escenario en el primer semestre del 2016 fue negativo porque se registró una reducción de ventas del 38,61% con referencia al mismo período en el 2015. Pero a pesar de esta reducción en comparación con junio del 2016, el mes de julio del mismo año tuvo un incremento en sus ventas en 22.43% esto es 5.250 unidades más (AEADE, 2016:2).De este aumento de 5.250 unidades vendidas en julio con respecto al mes anterior se obtuvo que el 53,2% fueron vehículos importados y el 46,8% restante fueron vehículos ensamblados en el país. Como se puede evidenciar en el mismo período se obtuvo una reducción considerable aunque en el último mes de ese período tuvo una recuperación y se espera que esa tendencia continue (AEADE, 2016:4). En el siguiente gráfico se puede obtener un detalle de las ventas de vehículos en el Ecuador y cuál ha sido la tendencia desde el año 2.000. En este gráfico que muestra las ventas de vehículos ensamblados en el Ecuador ha tenido un decrecimiento desde el 2012 (AEADE, 2016:3).

Gráfico 20
Producción de vehículos en Ecuador en unidades (2000-2016)



Fuente: AEADE
Elaboración: Daniel Guayaquil

El gráfico 20 se puede observar que para el 2015 se sensamblaron 50.732 vehículos y en comparación con las importaciones de vehículos para el año 2015 representado en el siguiente gráfico llega a representar que vehículos importados llega a ser el 39,8% y los vehículos ensamblados en Ecuador llega a ser el 60,1% por lo cual el 2015 a diferencia de años anteriores llego a producir y vender más vehículos hechos en Ecuador que los importados.

Gráfico 21
Importación anual de vehículos en unidades (200-2015)



Fuente: AEADE (2015)
Elaboración: Daniel Guayaquil

En conclusión se ve como el 2015 se ensamblaron más vehículos que los que se importaron y por tal razón hay que reconocer que la industria puede tener un gran potencial de crecimiento frente a las importaciones y podría ocupar un mayor mercado nacional.

3.2.3. Proyección del impacto en el sistema tributario.

Según el Ing. Nixon Acaro, experto Tributario del Servicio de Rentas Internas (SRI), entrevistado para esta investigación; determinar la proyección del impacto tributario en el sector automotor es complejo y los resultados de dicho proceso no serían 100% relaes, la información requerida para lograr un cálculo exacto no se encuentra levantada por pninguna de las entidades generadoras de estadística nacional o sus pares colombianos. Esto se debe a la dificultad de rastrear en número de gravámenes nacionales y extranjeros que debe soportar el automotor terminado, tomando en consideración que el origen de las autopartes es variado así como la normatiba tributaria a la que cada pieza se somete (Acaro, 2016). Así el procedimiento matemático reglamentario sería el siguiente:

1. Se grava el arancel que de acuerdo a la ley vigente del 2015 se ecuentra el Ad Valorem en 15% para los CKD y en el caso de los CBU en 40% sobre el valor CIF,
2. Se calcula el FONDINFA del 0,5% sobre la base CIF,
3. Se calcula el ICE de acuerdo a la tabla de valores que presena el SRI de acuero al rango de precios,
4. Se suma la base imponible más el arancel, más el FONDINFA y más el ICE y ese resultado se lo multiplica por el 14% de IVA de acuerdo a la ley vigente para el 2016.
5. Una vez obtenido el IVA se suman todos los cálculos realizados y se obtiene el valor del vehículo.

De acuerdo a la Decisión 323 de la CAN se establece que el valor incorporado que deben tener los vehículos ensamblados en el Ecuador es del 24,3% y el resto del componente vendría del CKD. No obstante este Valor

Agregado Ecuatoriano no se lo puede determinar porque no se presentan los valores que representan el 24,3% para lo cual una determinación del impacto tributario se lo podría representar de la siguiente manera:

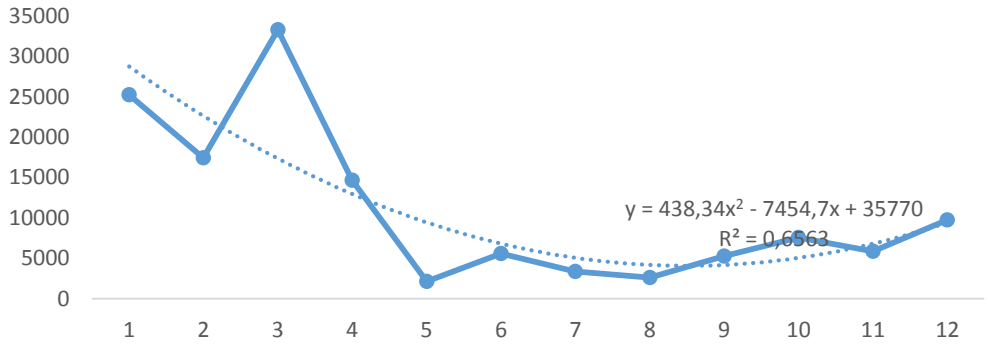
1. Para el 2015 los vehículos CKD tienen el impuesto del 15% a diferencia de los CBU que tienen el arancel del 40%; lo cual genera una diferencia del 25%.
2. Teniendo como supuesto de que la diferencia del 25% es lo que se deja de percibir por impuestos se calcula el IVA de ese valor.
3. Otro supuesto refiere a que para tomar una proyección se toman los datos históricos pero se tienen las siguientes variaciones en cuanto al sector automotor:
   a. Se establece desde el 2015 el arancel del 15% para los CKD,
   b. El IVA en el 2015 era del 12%,
   c. Se toman estos datos para realizar la proyección por lo que no se toman en cuenta factores externos que modifiquen esta información en el 2016.
4. Entonces se define el impacto tributario en cuanto al iva que deja de percibir por el 25% del arancel en base al valor CIF de las importaciones de los vehículos.

Con los supuestos mencionados se realiza el método de cálculo el cual será en base a una proyección polinómica porque el grado de ajuste de los datos es más cercano a 1 lo cual permite una proyección que se acerca más a la realidad que otros modelos.

Según Wooldrich (2008) el R cuadrado es una de las mejores medidas de bondad de ajuste de un modelo. El término R cuadrado es una cantidad que puede interpretarse como un factor (porcentaje) de reducción de la incertidumbre, valor que entre más se aproxime a uno más poder explicativo tendrá el modelo (Wooldridge, 2008). De esta manera, se ha escogido esta ecuación ($y = 438{,}34x2 - 7454{,}7x + 35770$) con tendencia polinómica puesto que su R cuadrado, entre el resto de tendencias, fue el que más se aproximó a 1 (0,6563). Gracias a este modelo polinómico de regresión, se puede hacer una predicción donde la

incertidumbre (varianza) está disminuida en un 65, 63%. Se puede apreciar que la tendencia de las importaciones (precio CIF) es negativa. Esto porque la variable registro valores por USD 25’216.000,11 en enero de 2015; mientras que en diciembre del mismo año la misma obtuvo valores por USD 9’731.000,14. La tasa de variación de este periodo fue de -62%, lo que corrobora la tendencia negativa de la serie.

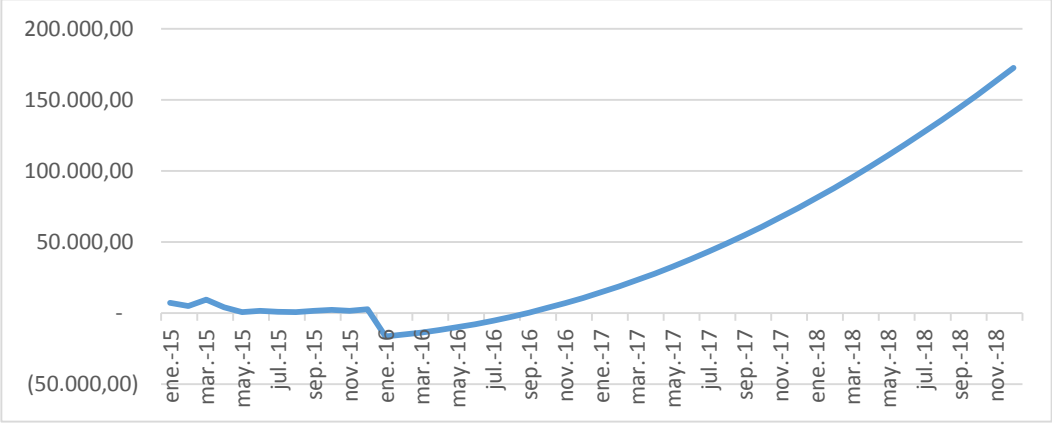
Gráfico 22
Tendencia polinómica de regresión de las importaciones CIF



Elaboración: Daniel Guayaquil.
Fuente: Banco Central del Ecuador, 2016.

En base al anterior gráfico en donde se presenta la tendencia del año 2015 se elaboró la proyección a 3 años (2016-2018) para lo cual se anexa la tabla de proyección realizada para los 3 años y se realizará un análisis de la proyección realizada con el siguiente gráfico.

Gráfico 23
Proyección de recaudación por concepto de aranceles (2015-2018)



Fuente: BCE
Elaboración: Daniel Guayaquil

En cuanto a la recaudación por concepto de aranceles se puede determinar que para el 2016 habrá una reducción de recaudación de impuestos, a partir del mismo mes la tendencia es creciente llegando a ser ascendente hasta el 2018.

3.3. Nuevos escenarios económicos: entrada en vigor del Acuerdo Comercial con la Unión Europea

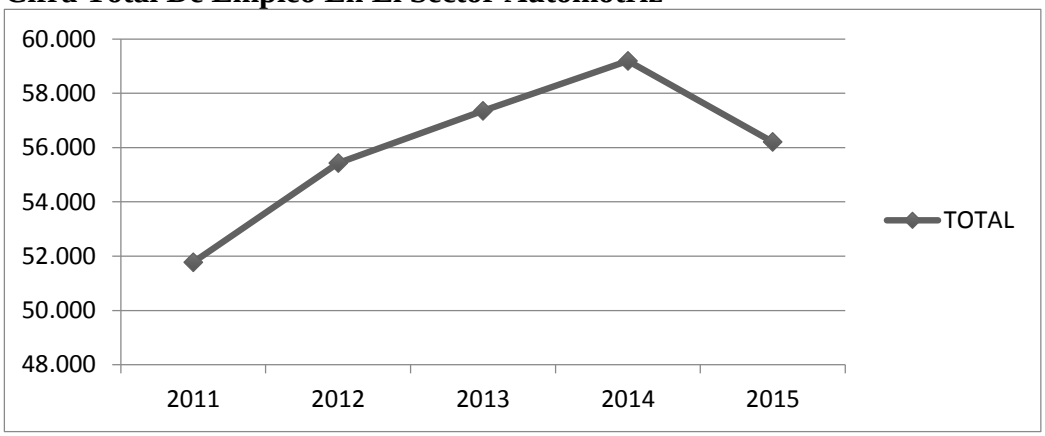
A fin de cumplir uno de los objetivos de investigación y argumentos de justificación del presente trabajo investigativo, se presenta a continuación una construcción predictiva de las tendencias económicas del mercado automotor considerando los escenarios probables en el corto y mediano plazo. La necesidad de tener una visión a futuro de los distintos escenarios que pueden afectar a una industria es imperiosa, por lo cual se ha previsto en este punto analizar los escenarios que pueden influir o impactar en el convenio del sector automotor en el marco de la CAN. Se han considerado variables de toda índole, incluyendo los impactos sociales de la intervención estatal en las dinámicas naturales del mercado, en especial la influencia de las variaciones en el mercado laboral, motor económico de importancia.

3.3.1. Impacto en el mercado laboral

El impacto en términos laborales será analizado porque para diciembre del 2015 la empresa Maresa cerró una línea de producción lo que significó que 700 empleados de la planta perderían su empleo. Para el 2017 la empresa Volkswagen pretende ocupar las instalaciones (Méndez, 2015) de la ensambladora Aymesa con el fin de producir una línea de sus vehículos en el 2017 además que se pretende que por medio de un proyecto que se está analizando implementarlo entre el 2018 y el 2024 se generen al menos 5000 nuevos empleos en esta planta ensambladora (El Telégrafo, 2016).El contexto político es otro factor que se debe desarrollar con el fin de determinar cuáles serían las afectaciones positivas y negativas de las medidas que el Ejecutivo implemente con el fin de aprovechar los beneficios que tiene la industria automotriz. El acuerdo comercial con la Unión Europea y otros escenarios en el sector son determinantes para conocer el rumbo que tome el

convenio automotor andino. De acuerdo con el Censo Nacional Económico 2010, a nivel Nacional existen 29.587 establecimientos de comercio del sector automotriz, las provincias con mayor número de establecimientos es Guayas con 6.545, seguido por Pichincha con 6.362, Azuay con 2.356 y emplea a 56.000 personas. De los 29.587 establecimientos dedicados al comercio automotriz, 70% de ellos están dedicados al mantenimiento y reparación, por otro lado el 30% se dedican a la venta de partes repuestos, a la venta de combustibles y vehículos. Las plazas de empleo a nivel nacional en el sector automotriz estuvieron en alza, debido a la creación de empresas de autopartes, el aumento del poder adquisitivo y capacidad de endeudamiento del consumidor. Desde el 2014 la industria empezó tener una contracción debido a la reducción de cupo de importación y al aumento de aranceles, lo que repercute en la contratación de mano de obra para estos sectores.

Gráfico 24
Cifra Total De Empleo En El Sector Automotriz



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador
Elaboración: Daniel Guayaquil

Al 2015 la industria automotriz empleaba a 56.209 personas a nivel nacional, un -5,3% con respecto al 2014, en consecuencia de la reducción de producción, debido a la baja expectativa de conservación de empleo por parte de los consumidores lo que se refleja en una disminución de la demanda de vehículos.

El sector que se ha visto más afectado es el de Comercializadoras y Ensambladoras, porque los clientes prefieren ser más precavidos en las deudas que adquieren y al haber poca demanda estos sectores han reducido su producción y por ende la mano de obra.

Tabla 12
Cifras Empleo Del Sector Automotriz

SECTOR	2011	2012	2013	2014	2015
Ensambladoras	2.706	2.806	2.494	2.106	1.534
Autopartistas	4.651	4.875	4.847	5.046	4.710
Talleres	13.832	15.000	16.316	16.548	15.967
Comercializadoras e Importadoras	13.511	14.028	14.085	15.012	13.971
Venta de Autopartes	17.074	18.723	19.606	20.485	20.027
DIRECTOS	20.868	21.709	21.426	22.164	20.215
INDIRECTOS	30.906	33.723	35.922	37.033	35.994
TOTAL	51.774	55.432	57.348	59.197	56.209

Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador
Elaboración: Daniel Guayaquil

La reducción de ventas afecta también a los negocios relacionados a la industria como de llantas, alfombras, asientos, vidrios, entre otros, es como de 37.033 empleados en 2014, se redujo a 35.994 en 2015.

Se espera que el sector de mantenimiento pierda 70 millones de dólares y el de transporte de vehículos 2’800.000 dólares. El 2016 no tuvo inicio favorecedor para la industria, la contracción económica, los aranceles y cupos a los vehículos han afectado a las ventas del sector. Pese a esto, a principios de agosto se firmó un acuerdo entre Volkswagen de Alemania y FISUM de Ecuador con el fin de empezar a ensamblar la camioneta Amarok en el país, se prevé que este proyecto genere 5.000 empleos directos y 10.000 empleos indirectos (El Telégrafo, 2016).

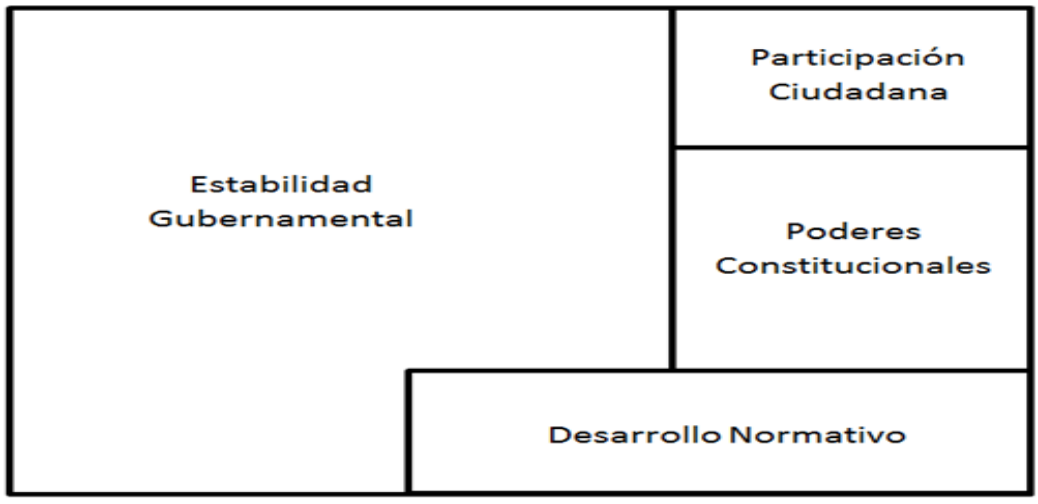
La reducción paulatina de aranceles hasta 2017, además de la firma del acuerdo con la Unión Europea, crea una expectativa dentro de la industria, si bien no aumentará la demanda e importación de vehículos, las empresas podrán planificar de mejor manera su producción y así conseguir costos más eficientes que los actuales.

3.3.2. Contexto político y matriz productiva post 2016.

La contextualización política de un "Acuerdo de Voluntades", supone desde un inicio el respeto ideológico de los firmantes y, establecer y punto de equilibrio entre el dar, hacer y no hacer. La integración de los sectores estratégicos se convierte en pilares fundamentales de las relaciones entre poderes u órganos de los Estados.

Los avances de la relación entre Ecuador y la Unión Europea, con el pasar de los últimos tres años, se ha venido fortaleciendo tomando en cuenta los acuerdos de tercera generación los mismos que en la actualidad son de gran relevancia y más aún desde la firma del Acuerdo Marco de Cooperación, instrumento internacional que define el marco jurídico y técnico para la cooperación entre las partes. En este contexto, Ecuador ha manifestado su voluntad política de continuar con las negociaciones para decidir adherirse o no al Acuerdo Multipartes con la UE, como lo han hecho sus vecinos Colombia y Perú, u optar por otra opción como es el ingreso al MERCOSUR para negociar con la UE como un bloque.

Gráfico 25
Diagrama de la propuesta política aplicada en Ecuador desde 2007 en relación a sus pilares fundamentales



Fuente: Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador
Elaboración: Daniel Guayaquil

El Contexto Político del acuerdo de voluntades busca una estrategia de apertura comercial y de inserción competitiva en economía mundial, con

diversificación de mercados y de productos y un objetivo común de expansión y diversificación del comercio y la inversión, para lograr mayor crecimiento económico.

Ante lo cual, la República del Ecuador ha pretendido desde el año 2007 con una propuesta de contexto político ideológico alineada al cambio de la matriz productiva, que se refleja en el documento técnico denominado: "Plan Nacional de Desarrollo", misma que, busca sumarse a la integración internacional, mostrando los pilares fundamentales de cambio traducidos en cuatro: (i) Estabilidad Gubernamental, (ii) Poderes Constitucionales, (iii) Participación Ciudadana y, (iv) Desarrollo Normativo.

El Plan Nacional de Desarrollo se define como: "El instrumento al que se sujetarán las políticas, programas y proyectos públicos; la programación y. ejecución del presupuesto del Estado; y la inversión y la asignación de los recursos públicos; y coordinar las competencias exclusivas entre el Estado central y los gobiernos autónomos descentralizados. Su observancia será de carácter obligatorio para el sector público e indicativo para los demás sectores". (Constitución Política del Ecuador, 2008:Art.280),

El eje fundamental que merece atención es el desarrollo normativo puesto que, los cambios en la legislación ecuatoriana se han adecuado para alcanzar el desarrollo de la matriz productiva, entre los cuales, la organización estructural del Estado ecuatoriano, que fomentará el desarrollo productivo y la transformación de la matriz productiva, mediante la determinación de políticas y la definición e implementación de instrumentos e incentivos, que permitan dejar atrás el patrón de especialización dependiente de productos primarios de bajo valor agregado de acuerdo al Código Orgánico de la Producción, Comercio e Inversiones a partir del año 2010 (COPCI, 2010: Art. 5)

El ente encargado de la planificación nacional ha definido los ejes para la transformación de la matriz productiva definidos en el siguiente orden:

1. *Diversificación productiva basada en el desarrollo de industrias estratégicas-refinería, astillero, petroquímica, metalurgia y siderúrgica y en el establecimiento de nuevas actividades productivas-maricultura, biocombustibles, productos forestales de madera que amplíen la oferta de productos ecuatorianos y reduzcan la dependencia del país.*

2. Agregación de valor en la producción existente mediante la incorporación de tecnología y conocimiento en los actuales procesos productivos de biotecnología (bioquímica y biomedicina), servicios ambientales y energías renovables.

3. Sustitución selectiva de importaciones con bienes y servicios que ya producimos actualmente y que seríamos capaces de sustituir en el corto plazo: industria farmacéutica, tecnología (software, hardware y servicios informáticos) y metalmecánica.

4. Fomento a las exportaciones de productos nuevos, provenientes de actores nuevos -particularmente de la economía popular y solidaria-, o que incluyan mayor valor agregado -alimentos frescos y procesados, confecciones y calzado, turismo-. Con el fomento a las exportaciones buscamos también diversificar y ampliar los destinos internacionales de nuestros productos. La transformación esperada alterará profundamente no solamente la manera cómo se organiza la producción, sino todas las relaciones sociales que se desprenden de esos procesos. Seremos una sociedad organizada alrededor del conocimiento y la creación de capacidades, solidaria e incluyente y articulada de manera soberana y sostenible al mundo. Los esfuerzos de la política pública en ámbitos como infraestructura, creación de capacidades y financiamiento productivo, están planificados y coordinados alrededor de estos ejes y se ejecutan en el marco de una estrategia global y coherente que permitirá al país superar definitivamente su patrón de especialización primario-exportador (SENPLADES, 2012:12).

El Plan Nacional de Desarrollo expone en el objetivo No. 10 - Impulsar la transformación de la matriz productiva, a través de una producción basada en la economía del conocimiento, para la promoción de la transformación de las estructuras de producción y que, dentro de lo que determina la Constitución de la República del Ecuador, establece la construcción de un "sistema económico justo, democrático, productivo, solidario y sostenible, basado en la distribución igualitaria de los beneficios del desarrollo" (Constitución Política del Ecuador, 2008:Art.276),

Los principios e instrumentos fundamentales de la articulación internacional de la política comercial del acuerdo bilateral deben potenciar la

sustitución estratégica de importaciones, fomentar y diversificar las exportaciones, facilitar las operaciones de comercio exterior más aún cuando la República del Ecuador ha iniciado un proceso de adaptación de mercados internacionales.

Las circunstancias que constituyen elementos para la finalización de negociaciones entre la República del Ecuador y la Comunidad Europea, suponen tomar decisiones a nivel del Estado ecuatoriano tratando de evitar alterar las políticas comerciales que se han expedido, de este modo el objeto de la negociación es favorecer intereses, pero deben existir alternativas de solución en caso de abandonar el proceso de acuerdo, en un análisis descriptivo existen cuatro pasos básicos para inventar opciones, (i) el problema, (ii) análisis, (iii) enfoques e, (iv) ideas para la acción, encontrándonos cerca de un nuevo proceso electoral se convierten en preguntas elementales que nos permita tomar decisiones en el mundo real (Patton, 1995: 78).

Es menester recordar que parte esencial de un proceso de cambio constituyen los actores y, el Estado ecuatoriano vincula el sector público y privado, los cuales haciendo uso de los principios e instrumentos buscan desarrollar estrategias que permitan implementarse en el territorio y así, establecer objetivos locales.

3.3.3. Influencia del acuerdo comercial con la Unión Europea sobre el sector automotor ecuatoriano.

En el Ecuador el sector automotriz en los últimos años se ha convertido en uno de los sectores que se han visto afectados por la toma de decisiones en políticas comerciales, se debe tomar en cuenta que el sector automotriz es amplio, está compuesto de un sector importador, exportador y productor. Las importaciones del sector automotriz generan beneficiosos para la economía del país, algunos de ellos son el aumento de ingresos por motivo de impuestos y el aumento considerable de plazas de trabajo.

La falta de acuerdos comerciales muestra que las decisiones a nivel de políticas comerciales han caído en meras expectativas proteccionistas, dicho de

otra manera, la restricción de productos conlleva el alza de precios y desestabiliza la economía.

El 11 de junio de 2012 el Comité de Comercio Exterior aprobó mediante Resolución No. 66 la restricción cuantitativa anual de importación para vehículos, dicha medida establece cupos restringidos para la importación de vehículos automotores, si en las condiciones que se han negociado los textos de acuerdo del convenio la normativa ecuatoriana debe acoplarse considerando que respetará el "libre comercio" (Registro Oficial 725, 2012:66).

La organización automotriz en el Ecuador se encuentra desarrollada de la siguiente manera:

> - *Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana (CINAE)*
> *Esta Cámara fue creada con la finalidad de fortalecer la industria automotriz a través de la cooperación de organismos públicos y privados, brindando asistencia técnica y apoyo a las empresas afiliadas* (CINAE, 2010:1).
>
> - *Asociación Ecuatoriana Automotriz (AEA)*
> *Esta asociación desde sus inicios está encargada de vigilar leyes, decretos, acuerdos, regulaciones que dispongan los gobiernos de turno, tanto a nivel nacional como seccional, con el fin que las decisiones que se tomen no repercutan en las actividades de sus asociados* (AEA, 2015:1).
>
> -Cámara Nacional de Fabricantes de Carrocerías (CANFAC)
> Esta cámara asocia a los proveedores de carrocerías, están localizados en la Provincia de Tungurahua, específicamente en la ciudad de Ambato. La principal empresa dedicada a esta actividad es la Industria Metálica Cepeda (IMCE) (CANFAC Ecuador, 2010:1).
>
> -*Asociación de Empresas Automotrices del Ecuador*
> *Esta asociación fue creada en el año 1946, abarca a los distribuidores o concesionarios de vehículos automotores, así como de los negocios complementarios de esta industria como llantas, accesorios, repuestos, talleres, entre otros. La misión principal es apoyar a todos los asociados brindando servicios de defensa gremial, asesoría legal y comercial, capacitación así como estadísticas del sector* (AEADE, 2016:2).

La influencia de un acuerdo de voluntades por ningún motivo se consideraría un acuerdo que desvirtúe el objetivo final del comercio justo, ante esto se toma en cuenta los siguientes aspectos que el texto del acuerdo influiría en el sector automotriz:

1.- Proveedores de servicios contractuales. Tanto el Ecuador como la Unión Europea permitirán el suministro de servicios en su territorio mediante la presencia de personas físicas, por proveedores de servicios contractuales de las partes, respectivamente para cada uno de los sectores siguientes:

> -Servicios especializados en tecnología, ingeniería, mercadeo y ventas para el sector automotriz.
> -Mantenimiento y reparación de equipos, incluidos los equipos de transporte, en especial en el contexto de un contrato de servicios de posventa o de post arrendamiento (Negociación Ecuador-UE-Paquete de Cierre, 2016:11).

> -Medidas de Salvaguardia Multilateral, si como resultado de las concesiones en virtud del presente Acuerdo, las importaciones de un producto originario de una de las Partes al territorio de otra Parte han aumentado en tal cantidad, en términos absolutos o en relación con la producción nacional y se realizan en condiciones tales que causan o amenazan causar daño grave a los productores nacionales de productos similares o competidores, la Parte importadora podrá adoptar las medidas apropiadas en las condiciones y de conformidad con los procedimientos establecidos.

2. Objetivos para fortalecer la cooperación que contribuya a la implementación y el aprovechamiento de este Acuerdo entre el Ecuador y la UE.

> - Esta cooperación será desarrollada en el marco jurídico e institucional que regula las relaciones de cooperación entre las Partes, que tiene como uno de sus principales objetivos el impulsar un desarrollo económico

sostenible que permita alcanzar mayores niveles de cohesión social y, en particular, reducir la pobreza.

- Para lograr los objetivos a los que hace referencia el párrafo antes descrito, las Partes acuerdan prestar particular importancia a las iniciativas de cooperación dirigidas a:

(a) mejorar y crear nuevas oportunidades de comercio e inversión, fomentando la competitividad y la innovación, así como la modernización productiva, la facilitación del comercio y la transferencia de tecnología;

(b) promover el desarrollo de las MIPYMES, usando al comercio como una de las herramientas para la reducción de la pobreza;

(c) promover un comercio justo y equitativo, facilitando el acceso a los beneficios del presente Acuerdo por todos los sectores productivos, en particular los más débiles;

(d) fortalecer las capacidades comerciales e institucionales en este ámbito para la implementación y aprovechamiento del presente Acuerdo (Negociación Ecuador-UE-Paquete de Cierre, 2016:11).

La industria automotriz ecuatoriana busca el dinamismo a nivel internacional que genera ingresos representativos en la recaudación de impuestos, tasas y aranceles y su alta competitividad con las regiones de Colombia, Perú, Chile, México y Brasil aspira convertirse el principal motor de transformación en el cambio de la matriz productiva.

3.3.4. Perspectivas de futuras negociaciones comerciales sobre el sector automotor ecuatoriano.

El objetivo de las negociaciones que el Ecuador busca en general es que sus productos se vendan en los mercados internacionales sin pagar aranceles, además de la protección de sus inventos y propiedad intelectual, el crecimiento económico del país en las futuras negociaciones depende del desarrollo de varios elementos que coadyuven al crecimiento del sector automotriz.

La Planeación Estratégica es fundamental en el desarrollo de la visión y misión que el sector automotriz debe considerar, con un énfasis en el desarrollo de nuevas tecnologías, ensamblaje, tecnología verde, importaciones y exportaciones.

A pesar de que no se ha modificado el Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor en el 2011 luego de que Ecuador había denunciado y posterior a ello desistido de la salida del convenio automotor el Ecuador no ha planteado nuevos escenarios distintos al que se tiene con Colombia en el marco de la CAN.

Si bien es cierto Ecuador no tiene una política económica similar a la de Colombia en cuanto a tratados bilaterales en el sector automotor, no depender solo de un socio y como lo aplica la teoría de libre comercio, es imperioso para la industria automotriz ecuatoriana, que deberá alcanzar una alta competitividad en el mercado con el fin de adaptarse a los mercados internacionales y no correr el riesgo de desaparecer.

El ingreso de Ecuador a la firma de un acuerdo con la Unión Europea, el mismo que está como objetivo firmarlo en noviembre de 2016, es un avance en el sector porque las desgravaciones que se prevén, a pesar de ser en varios años, ya es un paso para que la industria pueda adaptarse y mejorar en términos competitivos (El Telégrafo, 2016).

Para finalizar este capítulo se recalca que la industria automotriz ecuatoriana no produce y no transforma en forma sustancial sus insumos además que la relación entre Importaciones vs. Costo de producción es elevado. En términos de Valor Agregado Ecuatoriano incorpora mínima producción ecuatoriana tomando en cuenta que la industria ensambladora de vehículos en Ecuador tiene la más alta protección efectiva, aunque según las ensambladoras dicen estar imposibilitadas de competir sin protección. Este interés proteccionista, responde a una incapacidad de la industria de adaptarse a las adversas condiciones del mercado (Buchanan, 1988:80). Los esfuerzos estatales por controlar la demanda a través de medidas fiscales y favorecer la oferta interna a través de subsidios, desde el punto de vista d la libertad del mercado, genera distorciones sustanciales, revirtiendo los efectos "positivos" evitando el crecimiento natural de las empresas. Si bien la intención de interrvenir en el mercado es lograr un mayor fgrado de eficiencia existen fallos en la relación comercial y limitaciones en el

proceso político deribados de la defensa de los intereses de la industria local. En este caso se evidencian fallos de la competencia que no han podido ser subsanados a través del convenio (Bustelo, 1992:77). Las importaciones y exportaciones desde y hacia Colombia son de operadores relacionados en los dos países lo cual puede incurrir en una industria que está monopolizada. Esto nos lleva a pensar que existe un reparto expreso de mercado lo cual impide una real competencia y genera un alto impacto fiscal para la protección de una industria que cumplió 40 años y no ha mostrado avances significativos. El Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor tiene características de un acuerdo entre empresas relacionadas, más que de un acuerdo de complementación entre países andinos. Con este último hallazgo, se logra cumplir el tercer objetivo de investigación: *Identificar los efectos del Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor en la balanza comercial de Ecuador con Colombia y sus perspectivas frente a una posible denuncia del convenio*.

VI. ANÁLISIS

El objetivo principal de este estudio fue analizar la implementación del Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor de la CAN 2008- 2018 pero para conocer a profundidad la situación del sector automotor de cada país fue preciso ahondar la información desde la creación del convenio en el año 2000 para lo cual los capítulos antes desarrollados fueron desarrollados con el fin de analizar los factores que intervienen en esta industria.

Con el fin de cumplir con el objetivo planteado la información recolectada viene de las fuentes oficiales de la Comunidad Andina así como de los representantes que conforman el Comité Automotor de la Comunidad Andina los cuales son los representantes de los gremios automotrices. Además de presentar la información de las distintas carteras de Estado de los países que conforman el mencionado convenio automotor los mismos que cuentan con información oficial. Fue preciso para este trabajo contar con la información presentada por la Organización Mundial de Comercio OMC en el examen comercial.

La metodología empleada para esta investigación es descriptivo-predictivo, por la naturaleza de la temática, se busca recopilar información a fin de describir la situación del Ecuador dentro del Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor en el marco del Libre Comercio; no obstante, el trabajo que se plantea busca trascender a la mera descripción y presentar como resultado consecuente un pronóstico económico que aborde una posible situación futura construida a partir del análisis de la base descriptiva.

Si bien esta investigación profundiza en el análisis causal y examina escenarios supuestos a través de herramientas econométricas no es su fin convertirse en un trabajo concluyente sino que más bien pretende proponer una base para generar interés académico y político que pueda desembocar en una investigación más minuciosa. La investigación se estructura a partir de la evaluación de indicadores, mayoritariamente cuantitativos e imprescindibles para describir un proceso y generar una serie de indicios y hallazgos útiles para

efectuar un pronóstico. El principal insumo lo constituyen datos económicos, manifestaciones políticas, y sobre todo, información estadística emitida por las entidades oficiales encargadas.

La información que se recopila en esta investigación ha sido sintetizada y analizada porque se busca comprender la implementación del Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor y como las políticas implementadas por los países signatarios han influido en las teorías de libre comercio y poder identificar en qué medida las medidas implementadas han tenido impacto en el desarrollo de la economía. Para poder tener esa información se necesitó de investigar en fuentes oficiales así como entrevistas a expertos en los temas relacionados al sector automotor.

En principio se presenta la conformación del convenio automotor y se describe los antecedentes para la creación de este instrumento, el ámbito de aplicación, además de presentar cuáles son las instancias jurídicas que mantiene la Comunidad Andina y cuál es su capacidad de legislar de manera supranacional. La configuración de un instrumento legal, de índole comercial, que vincula a dos países y sus esfuerzos con un solo objetivo, es un proceso de negociación que se efectúa con el fin de mejorar las condiciones de una o varias industrias aprovechando las ventajas que cada uno de los socios pueda aportar al proyecto; el desarrollo de este tipo de iniciativas, responden, a la manifestación de una voluntad política de favorecer el crecimiento de un sector económico con potencial competitivo pero que requiere de un empuje propiciado por las alianzas comerciales positivas que el estado, en ejercicio de su "bien ser" pueda generar a través de su capacidad de negociación. Estas ideas, tomadas de la corriente económica liberal, son las que han guiado a las naciones a convertirse en socios estratégicos en el ámbito productivo y comercial, llegando a mantener procesos de construcción de los mercados que tienden a una integración regional cada vez más necesaria para afrontar los retos del mercado globalizado. Con estos elementos estos elementos, se puede llegar a concluir que, las naciones y su voluntad política no han mantenido un compromiso que fue guiado por sus propios intereses comerciales, esto ha generado debilidad en las instancias institucionales encargadas de la gestión de la mediación sobre las disputas que

pudiera generar el convenio. Desde la teoría del Liberalismo Comercial, la capacidad del mercado para desarrollarse es una prioridad que debe ser potenciada sin barreras políticas; no obstante, esta misma dinámica demanda la creación de alianzas que se legitiman a través de una institucionalidad reconocida por las naciones. En el caso de la CAN este proceso se ha debilitado frente a los intereses particulares de cada nación, esto se evidencia cuando la gestión de regulación del Sistema Jurídico y sus resoluciones no han sido acatadas, la debilidad de las medidas correctivas, coercitivas y sancionadoras es notoria, porque los países prefieren evitar una confrontación en el marco de la CAN y prefieren resolver los asuntos entre países de manera extraoficial.

Lo anterior pone en evidencia que, aun cuando, de acuerdo a la teoría : la ventaja absoluta asegura que el Libre Comercio será beneficioso para dos países que se dedican a fabricar distintos bienes y que son efectivos haciéndolo a mayor escala; esta ventaja no se hará efectiva si los dos países compiten entre ellos. En el Convenio Automotor, el Comité Subregional de la Industria Automotriz no definió de forma explícita algo relacionado con la competencia por la producción de componentes; factor que fue dejado a la deriva permitiendo que pese al acuerdo de complementariedad se dé una voraz competencia entre los signatarios.

Este grado de competencia es respaldado por los registros y expedientes de una serie de controversias derivadas del acuerdo, las controversias dentro de la Comunidad Andina son atendidas por el Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina o por la Secretaría General no obstante para el caso automotor desde el 2000 se han presentado dos denuncias ante la secretaría general esto en gran medida porque los representantes de los gremios pertenecen al sector privado y ellos lo trasladan a los representantes de las carteras de Estado los mismos que en lugar de conciliar en los tribunales han aplicado a lo largo de los años medidas internas que han sobreprotegido a la industria automotriz lo que dificulta a una integración del sector.

Se pudo identificar además las características de las industrias automotrices que cada país tiene y cómo ha desarrollado su capacidad

productiva. Y en qué medida el convenio automotor ha logrado un cambio en la industria automotriz de cada país. En un contexto de globalización, el estado liberal propone la utilización de este fenómeno para agilizar la transferencia de tecnología. En el caso del acuerdo, motivo de esta investigación, el proceso de intercambio tecnológico y apertura de mercados como política económica nacional son dos aspectos que no llegan a concretarse. En el caso ecuatoriano, la tecnología necesaria para pasar de un ensamblaje de CKD's (Complete Knock-Down) a una producción completa de vehículos, hace que la ensambladoras busquen una estabilidad de su producción llevándolos a firmar nuevos acuerdos con otros países y bloques económicos. Viéndose beneficiado Colombia al obtener una transferencia tecnológica, adaptando nuevos procesos que permitan una mayor optimización de sus recursos y haciéndolo más competitivo en este sector; pero al mismo tiempo irrespetando el convenio firmado con Ecuador, lo que lleva a que hayan disminuciones en la producción regional, incremento en los precios y desencadenando conflictos comerciales y deterioro de las relaciones de los actores económicos involucrados en el sector.

De acuerdo al análisis de la información presentada en el segundo capítulo se obtuvo que el comportamiento de Colombia y Ecuador ha sido disparejo y de esa manera se puede determinar que el objetivo del convenio en tener una transferencia tecnológica y poder ser un distribuidor de vehículos para la región no se ha cumplido a pesar de haber transcurrido más de quince años. Otro punto analizado en el segundo capítulo refiere a las restricciones o barreras arancelarias y no arancelarias que los países han impuesto para este sector, inclusive se llegó a determinar que la industria automotriz de Colombia era la más protegida de las industrias y por otra parte el sector automotor de Ecuador no ha sido la excepción debido al ajuste arancelario que ha tenido a lo largo de los años con terceros países para proteger a la industria. El Estado Liberal propone que haya una mayor producción enfocada a la búsqueda de un estado de bienestar social consecuente con la estabilidad económica y el dinamismo de los mercados; no obstante, en el transcurso de los años en los que el Convenio Automotor ha permanecido vigente, no se ha logrado alcanzar las metas planteadas. Situación ante la que el Ecuador no cuenta con una posición oficial, al no existir la manifestación explícita de la voluntad política de dar por terminado el acuerdo

o por el contrario permanecer en él. Aun cuando Colombia y Ecuador han mantenido liberaciones aduaneras los beneficios no han sido equilibrados, pues el mayor incentivo lo han recibido los autopartistas quienes se dedican a la fabricación de las partes que no componen los CKD's y de esta manera aportan al valor final del vehículo así la participación ecuatoriana no ha podido superar el 4%, este dato es trascendental y demuestra que los beneficios del convenio son mínimos.

Frente a la falta de resultados en el desarrollo tecnológico y con otros competidores que entran de manera preferencial en Colombia, el Ecuador puede recurrir a pocas herramientas para llamar la atención de los consumidores. Las ventajas que Ecuador parecía conseguir con este convenio han desapareciendo paulatinamente dejando al Ecuador fuera del grupo de más competitivos del sector en América Latina, evitando que esta industria pueda alcanzar mayor desarrollo en el largo plazo. La ventaja comparativa por lo tanto es inexistente, claro está, no solo por el irrespeto de los términos de negociación por falta de Colombia y la falta de seguimiento y evaluación del convenio sino también, por la naturaleza misma de las industrias ecuatorianas que tienen aún procesos deficientes en relación a la calidad y la innovación.

En el tercer capítulo se puede determinar en términos cuantitativos lo que representa para el sector automotor ecuatoriano permanecer en este convenio y no mantener acuerdos con otros países o bloques, es así que se presenta en el tercer capítulo el análisis de la balanza comercial entre Ecuador y Colombia en el sector automotor, obteniendo como resultado un déficit en todos los años desde el 2000 fecha en la que se suscribió el convenio. Por otro lado en términos de inversión se presenta para el 2017 en adelante una inversión privada de una marca alemana para ensamblar vehículos en Ecuador lo cual significaría un aumento de competitividad, de plazas de trabajo y de un crecimiento global de la industria automotriz.

Se desarrolla una proyección de la balanza comercial, del impacto tributario y del crecimiento de la industria para el período 2016-2018 obteniendo como resultado un incremento en el déficit en el sector automotor entre

Colombia y Ecuador además de presentar el impacto que podría tener la entrada en vigencia de nuevos acuerdos o futuras negociaciones en el sector automotor la cual podría mejorar el escenario de esta industria.

VII. CONCLUSIONES

En base a la información antes presenta se puede concluir que la hipótesis de trabajo plateada: "La denuncia del Ecuador, frente al Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor sería una consecuencia de los reducidos beneficios que el país recibe producto de la debilidad del Sistema Jurídico de la CAN y la inobservancia de los términos del Acuerdo De Cartagena por parte de sus miembros, esto se haría evidente en la evolución anual de la balanza comercial Ecuador-Colombia desde el 2008 y sus perspectivas futuras en el escenario hasta el año 2018" se cumple en su totalidad. Se determina que denunciar este convenio es la mejor opción para el Ecuador bajo los siguientes argumentos concluyentes:

- El Sistema Jurídico de la CAN es débil y no cuenta con un mecanismo para ejecutar sus resoluciones; por tanto, este órgano no tiene la capacidad plena para garantizar el cumplimiento de las obligaciones asumidas por los estados miembros del Convenio Automotor. Esto se hace evidente cuando, ejecutando su rol de autoridad jurídica competente para administrar demandas y mediar controversias, no puede ejercer ningún tipo de presión, económica o política a fin de hacer cumplir sus disposiciones. Los reiterados actos de omisión, descritos en esta investigación, dan cuenta de que los del Convenio, sistemáticamente han desconocido la autoridad de esta instancia.

- El Convenio Automotor no ha cumplido con el objetivo de promover la transferencia tecnológica y la complementación de la industria, por lo que, partiendo del análisis de sus cláusulas, la declaración de nulidad o denuncia por parte de Ecuador está plenamente justificada.

- El Convenio ha sido violado; en relación a la participación de Colombia, en un Tratado de Libre Comercio con los Estados Unidos, aplicando condiciones que vulneran los objetivos del

acuerdo y que perjudican al mercado automotor que la Comunidad Andina intentó crear con la firma del acuerdo de complementación. El trato preferencial que Colombia concede a los productos e insumos procedentes de los Estados Unidos, abaratan sus costos, generando una condición de ventaja frente a su único socio en el marco del acuerdo: el Ecuador.

- El impacto de los resultados de la aplicación del Convenio de Complementación del Sector Automotor, para la parte ecuatoriana, se reflejan en los beneficios que el Estado ecuatoriano ha procurado a la industria del ensamblaje nacional, sus empresas han recibido numerosos incentivos crediticios y fiscales. Estas empresas están fuertemente protegidas por un escudo fiscal que restringe las importaciones al elevar los aranceles gravados y limitar los cupos de ingreso. Si bien, estas medidas se implementaron con el fin de motivar e incrementar la participación de valor agregado nacional a los procesos de ensamblaje, el beneficio no llega al consumidor final, pues las distorsiones generadas en el mercado son, entre otras, el encarecimiento de los vehículos, tanto importados como nacionales. No se evidencia tampoco un real incremento de la participación de los productores nacionales de autopartes en el vehículo terminado.

- La industria automotriz ecuatoriana no produce y no transforma sustancialmente sus insumos. La relación importaciones vs. costo de producción tampoco proyecta beneficios, al ser más elevado en comparación con Colombia. En términos de Valor Agregado, se incorpora una mínima producción ecuatoriana, aun cuando la industria ensambladora de vehículos en Ecuador tiene la más alta protección efectiva que la industria Colombiana. No obstante las ensambladoras, a través de su gremio AEADE, han manifestado de forma reiterada que "están imposibilitadas de competir sin protección".

- Debido a la dinámica de este negocio, en relación a las barreras de entrada que representa la magnitud del capital necesario para establecer una nueva inversión en este sector, existe un reparto expreso de mercado en un número reducido de productores. Este hecho, impide una real competencia e influye en el alto impacto fiscal para la protección de una industria, que cumplió 40 años y no ha mostrado avances significativos. El Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor tiene características de un acuerdo entre empresas relacionadas, más que de un acuerdo de complementación entre países andinos.

VIII. RECOMENDACIONES

Se recomienda al Ministerio de Comercio Exterior Ecuatoriano efectuar una evaluación de cumplimiento de los objetivos establecidos en el Convenio de Complementación Industrial del Sector Automotor en el marco de la CAN así como una revisión del impacto de las medidas fiscales resultantes del acuerdo. Considerando que los efectos no han generado un real proceso de complementación industrial, ni incrementado la participación del valor agregado nacional al proceso de ensamblaje y comercialización de vehículos, que tampoco representa beneficios para los consumidores finales sino que más bien constituye una barrera para la liberalización del comercio y que no existe evidencia de un aprovechamiento del intercambio tecnológico; se recomienda denunciar este convenio y evaluar la posibilidad de firmar un nuevo instrumento con el vecino país.

A las empresas ensambladoras, miembros de Comité Automotor Andino se les recomienda incorporar a su industria un Valor Agregado Ecuatoriano mayor al que en la actualidad aportan, permitiendo la participación diversificada de pequeños actores dedicados a la manufactura. Una intervención en la cadena productiva, en pos del alcance de estándares internacionales y fortalecimiento de procesos asociativos puede incrementar la capacidad de las pequeñas productoras de autopartes y accesorios para participar de la industria. El impacto de esta medida sería el mejoramiento de la producción de vehículos en términos de eficiencia y competitividad.

A los sectores conexos que se dedican a la manufactura de autopartes que tienen como fin incorporar sus productos en el proceso de ensamblado en el país, se puede recomendar que adopten una política de uso de materia prima nacional, cuyo origen pueda ser rastreado y que este aporte fructifique los resultados nacionales macro términos cuantitativos.

Es recomendable que el Ministerio de Industrias y Productividad ejecute su rol como articulador de la industria a fin de diversificar la cartera de beneficiarios de los proyectos nacionales de incentivo a la industria. La inclusión del subsector

manufacturero y autopartista en programas de impulso a la innovación e inversión es determinante para incrementar la calidad de sus productos y obtener un mayor desempeño y participación en la cadena productiva automotriz. Esto en combinación con un proceso de retiro paulatino y estratégico de los escudos fiscales que han sobreprotegido a las empresas ensambladoras. De este modo se genera un impacto multiplicador y la maduración de una industria que ha sido sobreprotegida durante 40 años.

Los Ministerios competentes deben generar nuevas propuestas de comercio que incentiven a la industria automotriz a una competencia directa con actores internacionales para generar una competitividad mayor a la que se tiene en el país tomando como ejemplo la suscripción del convenio con la Unión Europea lo cual tendría una incidencia directa en el sector automotor.

IX. REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

Libros

Buchanan, J. M. (1988). *Economía y Política.* Atlanta: Business & Economie.

Bustelo., P. (1992). *Economía del Desarrollo: un análisis histórico.* , Madrid: Editorial Complutence.

David Mitrany, Maxwell Garnett. (1950). *World unity and the nations.* London: Towards world government 3.

Daron., A y Robinson., J. (2014). *Por qué fracasan los países: los orígenes del poder, la prosperidad y la pobreza.* Madrid, Editorial Crítica.

Patton., B. (1995). *Sí, De acuerdo. Como Negociar sin Ceder.* Barcelona: Grupo Editorial Norma.

Viner, J. (1996). *Comercio Internacional y Desarrollo Económico.* Madrid: Tecnos.

Disertaciones o Tesis de Grado

Alava, F. (febrero de 2014). *Tesis de Grado para la obtención de Magister en Negocios Internacionales y Comercio exterior*. (U. d. Económicas, Editor) Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de La balanza comercial del sector automotriz ecuatoriano 2005-2012: http://repositorio.ug.edu.ec/bitstream/redug/5225/1/Alava%20Vera, %20Mar%C3%ADa%20Fernanda.pdf

Padilla E. y Sequera J. . (2004). *El sector automotor en Venezuela*. Recuperado el 05 de junio de 2016, de BIBLIOTECA VIRTUAL de Derecho, Economía y Ciencias Sociales: http://www.eumed.net/libros-gratis/2007a/247/5.htm

Porras P. y Guerrero C. (septiembre de 2012). *Análisis estratégico del sector automotriz en Colombia* . Obtenido de Tesis previa a la obtención del grado de Administrador de Negocios Internacionales para la Universidad del Rosario : http://repository.urosario.edu.co/bitstream/handle/10336/3955/1020727693-2012.pdf?sequence=3

Restrepo, M. (2010). *LOS EFECTOS DE LA POLÍTICA COMERCIAL: EL CASO DEL G-3 Y LA CUOTA DE IMPORTACIÓN EN EL MERCADO AUTOMOTRIZ COLOMBIANO*. Obtenido de Revista Indexada de la Pontificia Universidad Javeriana Colombia:

http://revistas.javeriana.edu.co/index.php/vnijuri/article/view/14431/11619

Rojas D. y Misas N. (2014). *El sector automotriz en la industria colombiana enfrentando la globalización* . Recuperado el 23 de septiembre de 2016, de Universidad San Buenaventura: http://bibliotecadigital.usbcali.edu.co/jspui/bitstream/10819/2337/1/Sector_Automotriz_Globalizacion.pdf

Publicaciones

AEA. (2015). *Asociación Ecuatoriana Automotriz.* Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de http://www.aea.com.ec

AEADE. (2016). Obtenido de http://www.aeade.net/index.php?option=com_content&task=view&id=13&Itemid=41.

AEADE. (2016 de julio de 2016). *Participación de ventas por segmento*. Recuperado el 25 de septiembre, de https://sites.google.com/site/aeadeecuador/sector-en-cifras

ANDES. (10 de abril de 2014). *La Protección de Ecuador a la industria automotriz genera interés en inversionaistas colombianos.* Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de Agencia Pública de Información de Ecuador y Sudamérica: http://www.andes.info.ec/es/noticias/proteccion-ecuador-industria-automotriz-genera-interes-inversionistas-colombianos.html

ANDI. (2015). *Asociación Nacional de Empresarios de Colombia.* Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de Sector Automotriz: http://www.andi.com.co/cinau

Andina, C. (16 de Septiembre de 1999). *Reglamento para el funcionamiento del Comité Automotor.* Obtenido de http://www.wipo.int/edocs/lexdocs/treaties/es/acaas/trt_acaas.pdf

Automotriz Colombia. (1999). *Texto completo del Convenio de Complementación.* Recuperado el 07 de junio de 2016, de Texto completo del Convenio de Complementación

Automotriz Colombia. (1999). *VENEZUELA COLOMBIA Y ECUADOR suscribieron Convenio Automotor Andino.* Recuperado el 07 de junio de 2016, de http://www.automotriz.net/articulos/convenioand1.html

BBVA. (2013). *Situación automotriz Colombia.* Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de Análisis Económico: https://www.bbvaresearch.com/wp-content/uploads/migrados/140410_Situaci_nAutomotriz_Colombia2013_tcm346-444417.pdf

BBVA. (2016). *Situación Automotriz Colombia.* Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de https://www.bbvaresearch.com/wp-content/uploads/2016/04/SituacionAutos2016VersionFinal.pdf

Behar, J. (mayo de 1980). *Una interpreatación crítica de la integración latinoamericana*. Obtenido de Comercio exterior, vol30,núm.5: http://revistas.bancomext.gob.mx/rce/magazines/420/1/RCE1.pdf

Bermeo, J. (28 de agosto de 2014). *Desarrollo, Retos y Modernización de la Industria Automotriz Ecuatoriana*. Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de CINAE: http://www.scpm.gob.ec/wp-content/uploads/2014/10/Juan-Bermeo.pdf

Cabrera, F. (2010). *Finalizó el convenio automotor andino, y ahora qué?* Recuperado el 06 de junio de 2016, de http://www.revistagestion.ec/wp-content/uploads/2013/07/191_003.pdf

CAN. (2010). *Cómo funciona el SAI, Sistema andino de Integración.* Recuperado el 16 de junio de 2016, de http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=5&tipo=SA&title=como-funciona-el-sai

CAN. (2010). *Procesos administrativos, Resolución de controversias*. Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de http://www.comunidadandina.org/Solcontroversias.aspx?fr=88

CAN. (2010). *Sistema de Integración Andina.* Recuperado el 16 de junio de 2016, de http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?tipo=SA

CANFAC Ecuador. (2010). Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de http://canfacecuador.com/

CEPAL. (2012). *SOLUCIÓN DE CONTROVERSIAS EN LA COMUNIDAD ANDINA (CAN).* Obtenido de http://idatd.cepal.org/soluciones/Template-CAN-explicacion.pdf

CHEVROLET. (2010). *Historia de la industria automotriz venezolana*. Recuperado el 05 de junio de 2016, de https://www.globalbuypower.com/content_data/LAAM/VE/es/GBPVE/organizacion/Historia.htm

CINAE. (2010). *Cámara de la Industria Automotriz Ecuatoriana.* Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de http://www.cinae.org.ec.

CINAE. (2010). *Historia de la industria ecuatoriana.* Recuperado el 06 de junio de 2016, de http://www.cinae.org.ec/index.php/la-indutria/66-historia-de-la-industria-ecuatoriana

CINAE. (2014). *Desarrollo, Retos y Modernización de la Industria Automotriz Ecuatoriana.* Recuperado el 06 de JUNIO de 2016, de http://www.scpm.gob.ec/wp-content/uploads/2014/10/Juan-Bermeo.pdf

Colegio de Economistas de Madrid. (2002). *Técnicas de Predicción y Herramientas Econométricas: Aplicaciones prácticas y profesionales* . Obtenido de Escuela de Economía : http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:UtVLQii_6rgJ:www.antoniopulido.es/documentos/con020406.pps+&cd=2&hl=es&ct=clnk&gl=ec

Comunidad Andina. (s.f.). Obtenido de http://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwii3qiGmszNAhXB7B4KHeHfARkQFggaMAA&url=http%3A%2F%2Fintranet.comunidadandina.org%2FDocumentos%2Fdecisiones%2Fdec425.doc&usg=AFQjCNFNzgAjMGoLqj8PdiFr_TRDr5sQ_A&bvm=bv.125801520,d.d

Comunidad Andina. (10 de Marzo de 1996). *TRATADO DE CREACION DEL TRIBUNAL DE JUSTICIA DE LA COMUNIDAD ANDINA.* Obtenido de http://www.tribunalandino.org.ec/sitetjca1/TCREACION.pdf

Comunidad Andina. (25 de Junio de 1997). *Reglamento de la Secretaría General de la Comunidad Andina*. Obtenido de http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/decisiones/dec409.doc

Comunidad Andina. (14 de Diciembre de 1997). *Reglamento de Procedimientos Administrativos de la Secretaría General de la Comunidad Andina.* Obtenido de http://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&ved=0ahUKEwii3qiGmszNAhXB7B4KHeHfARkQFggaMAA&url=http%3A%2F%2Fintranet.comunidadandina.org%2FDocumentos%2Fdecisiones%2Fdec425.doc&usg=AFQjCNFNzgAjMGoLqj8PdiFr_TRDr5sQ_A&bvm=bv.125801520,d.d

Comunidad Andina. (18 de abril de 2005). *Declaración de los gremios del Convenio Automotor con relación al cumplimiento de la normativa andina del sector.* Recuperado el 15 de septiembre de 2016, de http://www.comunidadandina.org/documentos/actas/dec18-4-05.htm

Comunidad Andina. (18 de abril de 2005). *Informe de la Reunión de Trabajo de los Representantes de los Gremios Conformantes del Convenio Automotor.* Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de Política Automotriz: http://www.comunidadandina.org/automotor/auto3.htm

Comunidad Andina. (2010). *Solución de Controversias*. Obtenido de http://www.comunidadandina.org/SolControversias.aspx?fr=99

Comunidad Andina. (noviembre de 2012). *Comisión de la Comunidad Andina.* Recuperado el 07 de junio de 2016, de http://www.comunidadandina.org/Seccion.aspx?id=21&tipo=SA

Comunidad Andina. (04 de junio de 2016). *Política Automotriz.* Obtenido de http://www.comunidadandina.org/automotor.htm

CONAPRI. (abril de 2006). *Convenio Automotor Andino protege a la industria regional.* Recuperado el 08 de junio de 2016, de http://web.conapri.org/ArticleDetailIV.asp?articleid=237231&CategoryId2=14555

Consejo Nacional Electoral. (2011). *Resultados de la Consulta Popular* . Recuperado el 15 de 02 de 2015, de http://noticiasenlinea.com.ec/politica/13270_resultados-de-la-consulta-popular-fueron-proclamados-oficialmente-por-el-cne.html

Constitución Política del Ecuador. (2008). Recuperado el 16 de 03 de 2015, de http://www.justicia.gob.ec/wp-content/uploads/downloads/2014/04/Constituci%C3%B3n-Politica-del-Ecuador.pdf

Correa, J. (10 de abril de 2011). *En carreras para salvar el convenio automotor andino*. Recuperado el 23 de septiembre de 2016, de Revista Portafolio Sector de Economía y Negocios: http://www.portafolio.co/negocios/empresas/carreras-salvar-convenio-automotor-andino-148404

Correa, J. (4 de abril de 2011). *En carreras para salvar el convenio automotor andino.* Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de El Tiempo: http://www.eltiempo.com/archivo/documento/MAM-4484397

Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones. (2013). *PROECUADOR.* Recuperado el 31 de agosto de 2016, de Análisis del Sector

Automotriz: http://www.proecuador.gob.ec/wp-content/uploads/2013/07/PROEC_AS2013_AUTOMOTRIZ1.pdf

El Comercio. (20 de September de 2009). *El país renegociará un convenio automotor*. Recuperado el 07 de junio de 2016, de http://www.elcomercio.com/actualidad/pais-renegociara-convenio-automotor.html

El Financiero. (2012). *Metro Andina anuncia inversión en ensambladora.* Obtenido de http://www.la-razon.com/index.php?_url=/suplementos/financiero/Metro-Andina-anuncia-inversion-ensambladora_0_1666633456.html

El Telégrafo. (21 de septiembre de 2016). *Casinelli viaja a Estados Unidos por plazos con la Unión Europea.* Obtenido de Economía: http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/8/cassinelli-viaja-a-estados-unidos-por-plazos-con-la-union-europea

El Telégrafo. (5 de agosto de 2016). *Convenio con Volkswagen abrirá una planta automotriz en Manta*. Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/8/convenio-con-volkswagen-abrira-una-planta-automotriz-en-manta

El Telégrafo. (15 de agosto de 2016). *Convenio de Volkswagen abrirá una planta automotriz en Manta*. Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de Redacción economía: http://www.eltelegrafo.com.ec/noticias/economia/8/convenio-con-volkswagen-abrira-una-planta-automotriz-en-manta

El Universo. (16 de 08 de 2013). *El gobierno pone fin a la iniciativa Yasuní ITT y avala su explotación* . Recuperado el 20 de 02 de 2015, de http://www.eluniverso.com/noticias/2013/08/16/nota/1295016/gobierno-pone-fin-iniciativa-yasuni-itt-avala-su-explotacion

Enciclopedia jurídica. (2014). *Coerción.* Recuperado el 16 de junio de 2016, de http://www.enciclopedia-juridica.biz14.com/d/coerci%C3%B3n/coerci%C3%B3n.htm

GM OMB. (2014). *Procesos de producción.* Recuperado el 25 de septiembre de 2015, de Responsabilidad empresarial en todo ámbito: https://www.gmobb.ec/produccion-y-tecnologia/

Gómez, Á. (04 de 05 de 2010). *Institucionalidad y problemáticas de la Comunidad Andina de Naciones.* Recuperado el 11 de junio de 2016, de https://www.google.com.ec/url?sa=t&rct=j&q=&esrc=s&source=web&cd=1&cad=rja&uact=8&ved=0ahUKEwij_N7_j6vNAhXIXR4KHYl2Dx8QFggaMAA&url=https%3A%2F%2Fdialnet.unirioja.es%2Fdescarga%2Farticulo%2F4784579.pdf&usg=AFQjCNEJBdoS7GS3b8ZiiK7I8qux_72sbg&bvm=bv.12427257

Instituto de Promoción de Exportaciones e Inversiones. (febrero de 2013). *La ensambladora Ciauto opera en Ambato.* Recuperado el 25 de seotiembre de 2016, de http://www.proecuador.gob.ec/2013/02/19/la-ensambadora-ciauto-opera-en-ambato/

La Hora. (28 de junio de 2016). *La Hora Nacional*. Recuperado el 9 de septiembre de 2016, de 2016 pinta mal para la producción de vehículos: http://lahora.com.ec/index.php/noticias/show/1101958325/-

1/2016_pinta_mal_para_la_producci%C3%B3n_de_veh%C3%ADculos.html#.V97ZuyGLTIU
Líderes. (2014). *Dos nuevas plantas: amortiguadores y ejes.* Recuperado el 25 de septiembre de 2015, de http://www.revistalideres.ec/lideres/nuevas-plantas-ejes-amortiguadores.html
Líderes. (16 de febrero de 2015). *En Ciauto se producirá nuevo modelo M4.* Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de http://www.revistalideres.ec/lideres/ciauto-modelo-ecuador-ambato.html
Méndez, T. (14 de diciembre de 2015). *Importante ensambladora del Ecuador suspende sus operaciones*. Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de Ecuavisa: http://www.ecuavisa.com/articulo/televistazo/noticias/124172-importante-ensambladora-ecuador-suspende-sus-operaciones
MinComercio. (07 de enero de 2015). *Colombia reacciona ante medidas de slavaguardia adoptadas por Ecuador; Ecuador genera medidass de castigo para Perú y colombia*. Obtenido de https://es.panampost.com/rebeca-morla/2015/01/07/ecuador-castiga-importaciones-de-colombia-y-peru-para-protegerse/
MIPRO. (2012). *Ministerio de Industrias y Productividad.* Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de Nueva inversión privada de USD 8 millones en sector automotor ecuatoriano: http://www.industrias.gob.ec/nueva-inversion-privada-de-usd-8-millones-en-sector-automotor-ecuatoriano/#
Monet Ubc. (2010). *Creación y desviación del comercio* . Obtenido de http://baobab.uc3m.es/monet/monnet/IMG/pdf/creacion_y_desviacion_de_comercio.pdf
Negociación Ecuador-UE-Paquete de Cierre. (2016). Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de http://www.comercioexterior.gob.ec/wp-content/uploads/2014/09/TEXTOS-NEGOCIADOS-EN-EL-ACM.pdf.
Niguiris, R. (04 de junio de 2016). *Carros y clásicos.* Obtenido de Más 40 años de ventas de vehículos en Colombia 1969-2011: http://www.carrosyclasicos.com/historia/513/mas_40#.V1MyxXnmrIU
Novales, A. (2000). *Econometría*. Obtenido de Modelos de series temporales : https://www.ucm.es/data/cont/media/www/pag-41459/Series%20temporales%20Econometria%20Novales.pdf
Pacto Andino. (1964). Recuperado el 08 de junio de 2016, de http://pactoandinohcs.blogspot.com/
Presidencia de la República de Colombia. (2010). *Archivo General* . Recuperado el 04 de junio de 2016, de Línea sucesoria de presidentes de Colombia: http://web.archive.org/web/20131029210051/http://web.presidencia.gov.co/asiescolombia/presidentes/65.htm
Presidencia de la República de Colombia. (2014). *Documentos de promoción y competencia*. Recuperado el 23 de septiembre de 2016, de Estudios económicos: http://www.sic.gov.co/recursos_user/documentos/promocion_compe

tencia/Estudios_Economicos/Estudios_Economicos/Estudios_Mercado/Estudiosobreelsectorautomotor.pdf

PROECUADOR. (2013). *Análisis del Sector automotor*. Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de Dirección de Inteligencia Comercial e Inversiones: http://www.proecuador.gob.ec/pubs/analisis-sector-automotriz-2013/

PUCE. (01 de abril de 2014). *"Consenso entre la Unión Europea y Ecuador en la reducción de aranceles para autos Europeos"*. Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de Economía y finanazas Internacionales, Proyecto Académico de la Facultad de Economía: http://www.puce.edu.ec/economia/efi/index.php/economia-internacional/14-competitividad/179-consenso-entre-la-union-europea-y-ecuador-en-la-reduccion-de-aranceles-para-autos-europeos

Quisiguiña, C. (05 de enero de 2016). *Evolución del Sector automotor Ecuatorino.* Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de BCM en Ecuador: http://www.bcmecuador.com/single-post/2016/01/05/Evoluci%C3%B3n-del-Sector-automotriz-Ecuatoriano-2011-2015

Quisiguiña, C. (enero de 2016). *Evolución del Sector automotriz Ecuatoriano 2011- 2015.* Recuperado el 31 de agosto de 2016, de http://www.bcmecuador.com/#!Evoluci%C3%B3n-del-Sector-automotriz-Ecuatoriano-2011-2015/c7a5/568c19af0cf276c4b01f0703

Registro Oficial 725. (15 de junio de 2012). *Suplemento 725.* Obtenido de http://www.aduana.gob.ec/files/pro/leg/res/2013/RO%20Resoluciones%2063%2066%20y%2067%20COMEX.pdf

Rodriguez, I. (2008). *La crisis de la CAN, las razones tras la salida de Venezuela*. Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de Dirección de Análisis e Información: http://www.venamcham.org/demo/analisis/unid_week_abril27.htm

Sasaki, A. (2012). *El sistema de sanciones por incumplimiento en el ámbito de la Comunidad Andina.* Recuperado el 16 de junio de 2016, de http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1870-46542012000100009

SENPLADES. (2012). Transformación de la Matriz Productiva Revolución productiva a través del conocimiento y el talento humano . En *Documento de trabajo.* Quito,: SENPLADES 1a edición .

SICE. (1997). *Decisión 563: Codificación del Acuerdo de Intergración subregoinal Andino.* Recuperado el 11 de junio de 2016, de http://www.sice.oas.org/trade/junac/decisiones/dec563s.asp

SICE. (2000). *Sistema de Información sobre comercio exterior.* Recuperado el 06 de junio de 2016, de Convenio de Complementación en el Sector Automotor: http://www.sice.oas.org/CAN/agreauto_s.asp

SICE. (2010). *PROTOCOLO MODIFICATORIO DEL ACUERDO DE INTEGRACIÓN SUBREGIONAL ANDINO (ACUERDO DE CARTAGENA).* Recuperado el 11 de junio de 2016, de http://www.sice.oas.org/trade/junac/carta_ag/Trujillo.asp

Sistema de Información del comercio Exterior SICE. (2010). *Convenio de Complementación en el Sector Automotor.* Recuperado el 07 de junio de 2016, de http://www.sice.oas.org/CAN/agreauto_s.asp

Solano, C. (20 de August de 2013). *La política comercial de Colombia: del pasado al futuro*. Obtenido de Bridges news: http://www.ictsd.org/bridges-news/puentes/news/la-pol%C3%ADtica-comercial-de-colombia-del-pasado-al-futuro

Subgerencia General del Banco de la República . (2015). *Economía Colombia.* Recuperado el 05 de junio de 2016, de Apertura económica: http://www.banrepcultural.org/blaavirtual/ayudadetareas/economia/apertura-economica

Tribunadl de Justicia de la Comunidad Andina. (2010). *Institucional.* Recuperado el 11 de junio de 2016, de http://www.tribunalandino.org.ec/sitetjca1/index.php?option=com_content&view=article&id=1&Itemid=2

Tribunal Andino. (2010). *ACUERDO DE INTEGRACION SUBREGIONAL ANDINO.* Recuperado el 07 de junio de 2016, de http://www.tribunalandino.org.ec/sitetjca1/T_Acuerdo%20de%20Cartagena.pdf

Tribunal de Justicia de la CAN. (20 de marzo de 2000). *Proceso26-AI-2000*. Recuperado el 25 de septiembre de 2016, de http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/DocumentosEntrada/E00000312011.pdf

Tusell, F. (octubre de 2011). *Análisis de Regresión: introducción teórica y práctica básica en R*. Obtenido de http://www.et.bs.ehu.es/~etptupaf/nuevo/ficheros/estad3/nreg1.pdf

Vela, M. (2014). Salvaguaria, artificio que limita el comercio. *Gestión 183*, 14. Obtenido de Gestión 183: http://www.revistagestion.ec/wp-content/uploads/2013/07/183_002.pdf

Wooldridge, J. M. (2008). *Introducción a la econometría: un enfoque moderno*. Recuperado el 18 de septiembre de 2016, de https://books.google.com.ec/books?id=5vnq3IZS7a8C&pg=PA394&lpg=PA394&dq=wooldrich+grado+de+ajuste+r&source=bl&ots=WZTDfU5R1G&sig=UbCX5ahbnwb3yQc_vnrp7IVdMGw&hl=es&sa=X&ved=0ahUKEwjcj4nUvprPAhWLlB4KHWBnC7wQ6AEIIjAB#v=onepage&q=wooldrich%20grado%20de%20ajus

Entrevistas

Acaro, N. (2016, Enero 25)*Entrevista el Convenio Automotor impacto fiscal, por Daniel Guayaquil*

ANEXO 1

CONVENIO DE COMPLEMENTACION EN EL SECTOR AUTOMOTOR

Los Gobiernos de Colombia, Ecuador y Venezuela.

VISTOS: Los Artículos 62 y 63 del Acuerdo de Cartagena, las Decisiones 298, 370 y 444 de la Comisión, las Resoluciones 355 de la Junta y 163 de la Secretaría General y los artículos 1 y 43 del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia del Acuerdo de Cartagena modificado por el Protocolo de Cochabamba;

CONSIDERANDO:

Que los avances registrados en la integración andina requieren instrumentos para promover acciones que faciliten una mayor articulación de los procesos productivos y especializaciones industriales con miras a contribuir con los objetivos económicos y sociales previstos en el Acuerdo de Cartagena;

Que se hace necesario fortalecer e impulsar el desarrollo de la industria automotriz en la Subregión, aprovechar el mercado ampliado subregional, promover las exportaciones de los productos automotores, atender las exigencias de los acuerdos de integración regionales y aprovechar las oportunidades derivadas de los mismos;

Que los países participantes en el Convenio han decidido poner en marcha una estrategia integral orientada a proyectar una industria automotriz acorde con las exigencias internacionales;

APRUEBAN:

Artículo 1.- Celebrar el siguiente Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor que tiene por objeto la adopción de una política comunitaria con el fin de facilitar una mayor articulación entre los productores subregionales, aprovechar los mercados ampliados de la región, así como propiciar condiciones equitativas de competencia en el mercado subregional y un aumento de la competitividad y la eficiencia.

Artículo 2.- Los beneficios previstos en el presente Convenio para las industrias del sector automotor tienen por objeto:

a) Lograr la transferencia tecnológica que garantice el incremento de su productividad y competitividad.

b) Generar inversiones productivas adicionales.

c) Adelantar programas de desarrollo de proveedores de la Subregión, y

d) Ofrecer a los consumidores andinos productos con mejores calidad y precio.

A tal efecto, se realizará anualmente una evaluación del cumplimiento de estos objetivos con base en cuyos resultados los Gobiernos decidirán los ajustes y correcciones necesarios, incluso la suspensión de los beneficios aquí previstos si fuere del caso.

Artículo 3.- El ámbito de los vehículos del presente Convenio figura en el Anexo 1.

Artículo 4.- Para el ámbito de los vehículos del Anexo 1 se adopta las siguientes categorías:

Categoría 1: Comprende los vehículos para el transporte de pasajeros hasta de 16 personas incluido el conductor; y los vehículos de transporte de mercancías de un peso total con carga máxima inferior o igual a 4,537 toneladas (o 10 000 libras americanas), así como sus chasis cabinados.

Categoría 2a: Comprende los vehículos con carrocería para el transporte de pasajeros de más de 16 personas incluido el conductor.

Categoría 2b: Comprende los demás vehículos no incluidos en las categorías 1 y 2a.

Artículo 5.- Para los vehículos de la Categoría 1, los Países Participantes establecerán un Arancel Externo Común del 35% y para los bienes automotores de las Categorías 2a y 2b un Arancel Externo Común del 15% en el caso de Colombia y de Venezuela, y del 10% en el caso del Ecuador.

Artículo 6.- Con el propósito de garantizar condiciones mínimas de seguridad, de protección del medio ambiente, de defensa del consumidor y de propiedad industrial, los Países Participantes sólo autorizarán la importación de vehículos nuevos, del año- modelo en que se realiza la importación o siguiente. Igualmente sólo se autorizarán importaciones de componentes, partes y piezas nuevos y sin reconstruir o reacondicionar.

Artículo 7.- Para los efectos del presente Convenio de Complementación Industrial, los Países Participantes aplicarán a las compañías fabricantes de bienes automotores que así lo soliciten y previo el cumplimiento de las normas que correspondan, un régimen aduanero suspensivo de derechos mediante el cual los bienes automotores se producen y/o ensamblan en una zona aduanera y luego se ingresan al territorio aduanero de la Subregión mediante el pago de la tarifa arancelaria que corresponda.

Las compañías que se acojan al régimen de que trata el presente artículo, serán registradas ante la Secretaría General de la Comunidad Andina por parte del organismo oficial competente de cada País Participante.

Artículo 8.- Se crea un Comité Automotor conformado por los Países Participantes en el presente Convenio cuya composición es la misma del Comité Subregional de la Industria Automotriz creado mediante Decisión 298 de la Comisión. El Comité, cuyo Reglamento se incluye en el Anexo 2, tendrá como funciones principales las de contribuir al desarrollo de las industrias automotriz y conexas y recomendar a los gobiernos o a los organismos comunitarios las acciones que considere adecuadas para el cumplimiento del presente Convenio, de los objetivos de la integración y el desarrollo de la oferta productiva conjunta

ampliada.

La Secretaría General de la Comunidad Andina actuará en calidad de secretaría técnica del Comité Automotor.

El Comité tendrá, adicionalmente, las siguientes atribuciones:

a) Evaluar la incidencia del presente Convenio en el desarrollo del sector.

b) Realizar actividades tendientes a fomentar el comercio intrasubregional.

c) Evaluar la aplicación del Arancel Externo Común de bienes relacionados con el sector automotor, con miras a plantear su modificación cuando las circunstancias así lo ameriten.

d) Evaluar la aplicación de los Requisitos Específicos de Origen exigidos a los productos del sector y recomendar su modificación en caso que sea necesario.

e) Promover la aplicación de mecanismos que fomenten las exportaciones de bienes automotores de la Subregión.

f) Conformar subcomités con el fin de analizar aspectos especializados relacionados con el sector.

g) Formular recomendaciones y propuestas específicas referidas a la armonización de políticas vinculadas al sector automotor entre los Países Participantes en materias ambiental, técnica y de mejoramiento tecnológico, de normalización y certificación de calidad y de modernización industrial, entre otras.

h) Evaluar el comportamiento de las importaciones de productos del sector desde terceros países y solicitar las medidas correctivas a los Países Participantes.

i) Recomendar el establecimiento de una política de exportaciones del sector automotor.

j) Proponer las modificaciones en la NANDINA que se consideren necesarias.

k) Recomendar una política común para las negociaciones con terceros.

l) Supervisar el cumplimiento de los compromisos del presente Convenio, mediante la inclusión en su agenda de reuniones de los casos de incumplimientos dictaminados por la Secretaría General, con el propósito de presentar recomendaciones a las autoridades nacionales o a los organismos comunitarios, orientadas a la solución del problema y a la interpretación de las disposiciones del Convenio cuando a ello hubiere lugar**.**

m) Las demás que le asignen los organismos competentes.

El Comité impulsará, además, acuerdos de coproducción, subcontratación, operaciones conjuntas de comercio exterior, capacitación de mano de obra, y desarrollos conjuntos, así como otras modalidades de acuerdos que faciliten una mayor articulación de los procesos productivos.

Artículo 9.- Cualquier País Miembro de la Comunidad Andina, no participante en el Convenio podrá plantear su incorporación al mismo, para lo cual los Países Participantes aprobarán las condiciones de dicha incorporación, las que serán puestas en conocimiento de la Comisión. Las condiciones de incorporación serán publicadas mediante Resolución de la Secretaría General en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena.

Artículo 10.- El presente Convenio será puesto en conocimiento de la Comisión y tendrá una vigencia de diez años, prorrogables automáticamente por períodos iguales. Cualquiera de las partes podrá retirarse del Convenio, para lo cual comunicará su intención a los Países Participantes por conducto de la Secretaría General con una anticipación no inferior a un año a la fecha de su retiro.

Artículo 11.- Los acuerdos que suscriban los Países Participantes para la aplicación y desarrollo del presente Convenio, serán publicados mediante Resolución de la Secretaría General de la Comunidad Andina.

Artículo 12.- El presente Convenio se publicará en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena de conformidad con lo establecido en el Artículo 43 del Tratado de Creación del Tribunal de Justicia del Acuerdo de Cartagena modificado por el Protocolo de Cochabamba y entrará en vigencia a partir del 1º de enero del 2000.

Disposición Transitoria.- El Gobierno de Venezuela estudiará los mecanismos de instrumentación del Convenio en las materias aduanera y arancelaria para asegurar la compatibilidad del mismo con sus normas jurídicas, explorando en particular la adopción de un régimen aduanero suspensivo o especial. En tal sentido, se reserva el derecho de proponer a los otros países que suscriben el Convenio los ajustes instrumentales del Convenio que garanticen tal compatibilidad.

Lima, 16 de setiembre de 1999

POR EL GOBIERNO DE COLOMBIA

Marta Lucía Ramírez de Rincón Ministra de Comercio Exterior

Jaime Alberto Cabal Sanclemente Ministro de Desarrollo Económico

POR EL GOBIERNO DEL ECUADOR

Julián García Miranda Subsecretario de Comercio Exterior e Integración

POR EL GOBIERNO DE VENEZUELA

Juan de Jesús Montilla
Saldivia Ministro de
Producción y Comercio

Anexo 1

Nandina	Descripción	Categoría
87021010	Vehículos automóviles para el transporte de un máximo de 16 personas, incluido el conductor, con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diesel o semidiesel)	1
87029091	Demás vehículos automóviles para el transporte de un máximo de 16 personas, incluido el conductor, excepto con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diesel o semidiesel)	1
87032100	Demás vehículos con motor de émbolo o pistón alternativo, de encendido por chispa, para el transporte de personas, de cilindrada inferior o igual a 1.000 cm3	1
87032200	Demás vehículos con motor de émbolo o pistón alternativo, de encendido por chispa, para el transporte de personas, de cilindrada superior a 1.000 cm3 pero inferior o igual a 1.500 cm3	1
87032300	Demás vehículos con motor de émbolo o pistón alternativo, de encendido por chispa, para el transporte de personas, de cilindrada superior a 1.500 cm3 pero inferior o igual a 3.000 cm3	1
87032400	Demás vehículos con motor de émbolo o pistón alternativo, de encendido por chispa, para el transporte de personas, de cilindrada superior a 3.000 cm3	1
87033100	Demás vehículos con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diesel o semidiesel), de cilindrada inferior o igual a 1.500 cm3	1
87033200	Demás vehículos con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diesel o semidiesel), de cilindrada superior a 1.500 cm3 pero inferior o igual a 2.500 cm3	1
87033300	Demás vehículos con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diesel o semidiesel), de cilindrada superior a 2.500 cm3	1
87039000	Demás vehículos, excepto con motor de émbolo o pistón alternativo, de encendido por chispa y motor de émbolo o pistón de encendido por compresión (diesel o semidiesel)	1
87042100	Demás vehículos para el transporte de mercancías, con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diesel o semidiesel), de peso total con carga máxima inferior o igual a 5 t	1 y 2 b
87043100	Demás vehículos para el transporte de mercancías, con motor de émbolo o pistón, de encendido por chispa, de peso total con carga máxima inferior o igual a 5 t	1 y 2 b
87060010	Chasis, de los vehículos de la partida 87.03	1
87021090	Demás vehículos automóviles para el transporte de más de 16 personas, incluido el conductor, con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diesel o semidiesel)	2 a
87029010	Trolebuses, excepto con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diesel o semidiesel)	2 a
87029099	Demás vehículos automóviles para el transporte de más de 16 personas, incluido el conductor, excepto trolebuses, excepto con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diesel o semidiesel)	2 a
87012000	Tractores de carretera para semiremolques	2 b
87042200	Demás vehículos para el transporte de mercancías, con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diesel o semidiesel), de peso total con carga máxima superior a 5 t pero inferior o igual a 20 t	2 b
87042300	Demás vehículos para el transporte de mercancías, con motor de émbolo o pistón, de encendido por compresión (diesel o semidiesel), de peso total con carga máxima superior a 20 t	2 b
87043200	Demás vehículos para el transporte de mercancías, con motor de émbolo o pistón, de encendido por chispa, de peso total con carga máxima superior a 5 t	2 b

87049000	Demás vehículos para el transporte de mercancías, excepto con motor de émbolo o pistón de encendido por compresión (diesel o semidiesel), o de encendido por chispa	2 b
87051000	Camiones grúa	2 b
Nandina	**Descripción**	**Categoría**
87052000	Camiones automóviles para sondeo o perforación, excepto los concebidos para uso fuera de la red de carreteras.	2 b
87053000	Camiones de bomberos	2 b
87054000	Camiones hormigonera, excepto los concebidos para uso fuera de la red de carreteras.	2 b
87059010	Unicamente coches regadores y análogos para la limpieza de vías públicas	2 b
87059090	Los demás vehículos automóviles para usos especiales	2 b
87060090	Chasis de vehículos automóviles de las partidas 87.01, 87.02, 87.04 y 87.05	1 y 2 b

ANEXO 2

REGLAMENTO PARA EL FUNCIONAMIENTO DEL COMITÉ AUTOMOTOR

Artículo 1.- El Comité Automotor tendrá el carácter de asesor de los órganos de la integración subregional y de los Países Participantes, en los asuntos relativos al desarrollo de la integración industrial del sector automotor.

Artículo 2.- Cada País Participante designará sus representantes al Comité.

Artículo 3.- La presidencia del Comité se alternará anualmente entre los Países Participantes y será asumida por el representante gubernamental designado oficialmente.

Artículo 4.- El Comité se reunirá en forma ordinaria dos veces al año y en forma extraordinaria cuando sea convocado por la Secretaría General o por el Presidente del Comité, ante el requerimiento de al menos un País Participante.

Artículo 5.- Las sesiones del Comité se celebrarán de manera alternativa en cada País Participante por orden alfabético, o en la sede de la Secretaría General. En casos especiales podrán modificarse el orden o el lugar correspondientes.

Artículo 6.- El Comité podrá instalarse y sesionar formalmente con la presencia de los representantes de por lo menos tres Países Participantes.

Artículo 7.- Cuando el Comité lo estime conveniente podrá recomendar a la Secretaría General que solicite la colaboración de organismos o entidades especializados para analizar problemas que sean de interés común para los Países Participantes en materias relacionadas con el sector.

Artículo 8.- El resultado de las deliberaciones del Comité se hará constar en un informe que elaborará la Secretaría General y lo remitirá a los Países Participantes. Cuando no hubiere unanimidad en alguna de las materias sometidas a discusión, en el informe se consignarán aquellas opiniones emitidas en el curso del debate cuya inclusión soliciten los representantes de los Países.

ANEXO 3

COMUNIDAD ANDINA
SECRETARIA GENERAL

ΡΕΣΟΛΥΧΙΟΝΕΣ

26 ΔΕ ΝΟςΙΕΜΒΡΕ ΔΕ 1999

RESOLUCION 323

Sustitución de las Resoluciones 336 y 442 de la Junta del Acuerdo de Cartagena sobre Requisitos Específicos de Origen para productos del sector automotor

LA SECRETARIA GENERAL DE LA COMUNIDAD ANDINA,

VISTOS: El Artículo 113 del Acuerdo de Cartagena, las Decisiones 416, 417 y 422 de la Comisión y las Resoluciones 336 y 442 de la Junta del Acuerdo de Cartagena;

CONSIDERANDO: Que la evolución de la industria subregional hace

ΡΕΣΟΛΥΧΙΟΝ 323

Que corresponde a la Secretaría General fijar requisitos específicos de origen para los productos que así lo requieran;

RESUELVE:

Artículo 1.- Sustituir las Resoluciones 336 y 442 de la Junta del Acuerdo de Cartagena por la presente Resolución.

Artículo 2.- Para los efectos de la presente Resolución, los bienes automotores que figuran en el Anexo 1 se agrupan en las categorías definidas a continuación:

Categoría 1: Comprende los vehículos para el transporte de pasajeros hasta de 16 personas, incluido el conductor; y los vehículos de transporte de mercancías de un peso total con carga máxima inferior o igual a 4 537 toneladas (o 10 000 libras americanas), así como sus chasis cabinados.

Categoría 2a: Comprende los vehículos con carrocería para el transporte de pasajeros de más de 16 personas, incluido el conductor.

Categoría 2b: Comprende los demás vehículos no incluidos en las categorías 1 y 2a.

Artículo 3.- Se fija como Requisito Específico de Origen para los bienes automotores incluidos en las subpartidas NANDINA que se relacionan en el Anexo 1 de la presente Resolución, el cumplimiento de un porcentaje de integración subregional -IS- el cual se calculará a nivel de categoría y por períodos anuales, de acuerdo con la definición de categorías establecida en el Artículo 2 y conforme a la siguiente fórmula:

$$IS = \frac{MO}{MO + MNO} \times 100$$

Donde:

IS: Integración subregional.

MO: Sumatoria del valor de los materiales originarios de la Subregión, **incluyendo** CKD compuesto exclusivamente por partes o piezas originarias.

MNO: Sumatoria del valor de los materiales y CKD no originarios de la Subregión.

Nota 1: Los materiales originarios y no originarios adquiridos en la Subregión se medirán a precios de factura, los demás en valores CIF.

Nota 2: El denominador (MO+MNO) deberá incluir la totalidad de los materiales que conforman los vehículos.

Los porcentajes mínimos de integración subregional exigidos según categoría serán los siguientes:

CATEGORIA 1

Año **Calendario**	*Colombia, Perú y Venezuela*	*Bolivia y Ecuador*
2000	24,8	14,3
2001	25,8	15,7
2002	26,8	17,1
2003	27,8	18,6
2004	28,8	20,0
2005	30,4	21,4
2006	31,5	22,1
2007	32,6	22,9
2008	33,7	23,6
2009	34,6	24,3

CATEGORIA 2a

Año Calendario	**Colombia, Perú y Venezuela (vehículo)**	**Colombia, Perú y Venezuela (chasis)**	*Bolivia y Ecuador* **(vehículo)**	Bolivia y Ecuador (Chasis)
2000	24,7	13,5	14,3	6,0
2001	25,7	14,0	15,7	6,5
2002	26,7	14,5	17,1	7,0
2003	27,7	15,0	18,6	7,5
2004	28,9	15,5	20,0	8,0
2005	30,1	16,0	21,4	8,5
2006	31,3	16,5	22,1	9,0
2007	32,5	17,0	22,9	9,5
2008	33,7	17,5	23,6	10,0
2009	34,9	18,0	24,3	10,5

CATEGORIA 2b

Año **Calendario**	Colombia, Perú y Venezuela	Bolivia y Ecuador
2000	13,5	6,0
2001	14,0	6,5
2002	14,5	7,0
2003	15,0	7,5
2004	15,5	8,0

2005	16,0	8,5
2006	16,5	9,0
2007	17,0	9,5
2008	17,5	10,0
2009	18,0	10,5

Parágrafo: En el cálculo del IS de los vehículos de la categoría 2a, en cuanto se refiere al chasis, solamente podrá llevarse al factor MO el valor de sus materiales que cumplan su respectiva norma de origen.

Artículo 4.- Se entiende por CKD el conjunto formado por materiales para el ensamble de los bienes automotores del Anexo 1. La importación de materiales que constituyen el CKD podrá efectuarse de diferentes orígenes, siempre que formen parte del mismo CKD, estén destinados al ensamble de bienes automotores y siempre que cumplan, como mínimo, con el siguiente grado de desensamble:

1. Estructura de la cabina o carrocería sin pintura de acabado, desarmada en los siguientes componentes: Piso, laterales de cabina y techo, cuando lo tenga.

2. Chasis desensamblado.

3. Bastidor de chasis desensamblado, o ensamblado en rieles y travesaños.

4. Tren motriz desensamblado en los siguientes conjuntos: motor, transmisión, embrague, frenos, suspensión y ejes delanteros y traseros.

Parágrafo: El concepto de CKD comprende también los materiales de carrocería de los bienes automotores de la categoría 2a.

Artículo 5.- Para el cálculo de la Integración Subregional (IS) de los bienes automotores comprendidos en el Anexo 1, en cuyo ensamblaje se utilicen subensambles no expresados en el texto de una subpartida NANDINA producidos o ensamblados en el territorio de los Países Miembros, se procederá así:

a) Los subensambles se desagregarán en sus componentes que sí se encuentren expresados en una subpartida NANDINA y se determinará el origen de cada uno de ellos;

b) Aquellos componentes que resulten ser no originarios se llevarán al factor MNO y la diferencia entre el valor del subensamble y el de los componentes llevados al factor MNO, se llevará al factor MO.

Se exceptúan de lo dispuesto en el presente artículo, los subensambles que figuran en el Anexo 3 de esta Resolución.

Parágrafo: Para la determinación del origen de los subensambles destinados al mercado de reposición, se aplicarán las normas de origen establecidas en la Decisión 416 o en el artículo 6 de esta Resolución.

Artículo 6.- Para los productos de las subpartidas NANDINA relacionados en el Anexo 2, que no cumplan con los literales b) o e) del artículo 2 de la Decisión 416, se fija como Requisito Específico de Origen la condición de que el valor CIF de los materiales no originarios no exceda el 55% del valor FOB del producto. Para Bolivia y Ecuador el valor CIF de dichos materiales no podrá exceder el 60% del valor FOB del producto.

Artículo 7.- La presente Resolución entrará en vigencia a partir del 1 de enero del 2000.

Artículo 8.- En cumplimiento del artículo 17 de la Decisión 425 de la Comisión, comuníquese a los Países Miembros la presente Resolución.

Artículo Transitorio.- Para las empresas establecidas en Venezuela antes del 30 de junio de 1999 y que sólo ensamblen vehículos de la categoría 2a con una producción inferior a 100 unidades anuales y comunicada a la Secretaría General de la Comunidad Andina y demás países participantes del Convenio, los Países Miembros podrán reconocer como requisito específico de origen para los chasis de los vehículos mencionados los siguientes porcentajes de integración subregional -IS-, para el período comprendido entre el año 2000 a 2004 inclusive.

Año Calendario	IS Chasis
2000	11,0
2001	11,5
2002	12,0
2003	13,0
2004	14,0

Dada en la ciudad de Lima, Perú, a los veintiséis días del mes de noviembre de mil novecientos noventa y nueve.

SEBASTIAN ALEGRETT

Secretario General

NANDINA DECISION 422	*Descripción*	Categoría
87021010	Vehículos automóviles para el transporte de un máximo de 16 personas, incluido el conductor, con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel)	1
87029091	Demás vehículos automóviles para el transporte de un máximo de 16 personas, incluido el conductor, excepto con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel)	1
87032100	Demás vehículos con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa, para el transporte de personas, de cilindrada inferior o igual a 1.000 cm^3	1
87032200	Demás vehículos con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa, para el transporte de personas, de cilindrada superior a 1.000 cm^3 pero inferior o igual a 1.500 cm^3	1

NANDINA DECISION 422	*Descripción*	Categoría
87032300	Demás vehículos con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa, para el transporte de personas, de cilindrada superior a 1.500 cm^3 pero inferior o igual a 3.000 cm^3	1
87032400	Demás vehículos con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa, para el transporte de personas, de cilindrada superior a 3.000 cm^3	1
87033100	Demás vehículos con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel), de cilindrada inferior o igual a 1.500 cm^3	1
87033200	Demás vehículos con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel), de cilindrada superior a 1.500 cm^3 pero inferior o igual a 2.500 cm^3	1
87033300	Demás vehículos con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel), de cilindrada superior a 2.500 cm^3	1
87039000	Demás vehículos, excepto con motor de émbolo (pistón) alternativo, de encendido por chispa, y motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel)	1
87042100	Demás vehículos para el transporte de mercancías, con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel), de peso total con carga máxima inferior o igual a 5 t	1 y 2 b
87043100	Demás vehículos para el transporte de mercancías, con motor de émbolo (pistón), de encendido por chispa, de peso total con carga máxima inferior o igual a 5 t	1 y 2 b
87060010	Chasis, de los vehículos de la partida nº 87.03	1
87021090	Demás vehículos automóviles para el transporte de más de 16 personas, incluido el conductor, con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel)	2 a
87029010	Trolebuses	2 a
87029099	Demás vehículos automóviles para el transporte de más de 16 personas, incluido el conductor, excepto trolebuses, excepto con	2 a

NANDINA DECISION 422	*Descripción*	Categoría
	motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel)	
87012000	Tractores de carretera para semirremolques	2 b
87042200	Demás vehículos para el transporte de mercancías, con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel), de peso total con carga máxima superior a 5 t pero inferior o igual a 20 t	2 b
87042300	Demás vehículos para el transporte de mercancías, con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel), de peso total con carga máxima superior a 20 t	2 b
87043200	Demás vehículos para el transporte de mercancías, con motor de émbolo (pistón), de encendido por chispa, de peso total con carga máxima superior a 5 t	2 b
87049000	Demás vehículos para el transporte de mercancías, excepto con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel), o de encendido por chispa	2 b
87051000	Camiones grúa	2 b
87052000	Camiones automóviles para sondeo o perforación, excepto los concebidos para uso fuera de la red de carreteras	2 b
87053000	Camiones de bomberos	2 b
87054000	Camiones hormigonera, excepto los concebidos para uso fuera de la red de carreteras	2 b
87059010	Unicamente coches regadores y análogos para la limpieza de vías públicas	2 b
87059090	Los demás vehículos automóviles para usos especiales	2 b
87060090	Chasis de vehículos automóviles de las partidas n^{os} 87.01, 87.02, 87.04 y 87.05	1 y 2 b

NANDINA	
DECISION 422	**DESCRIPCION**
8301.20.00	- Cerraduras del tipo de las utilizadas en vehículos automóviles
8301.60.00	- Partes
8409.91	- - Identificables como destinadas, exclusiva o principalmente, a los motores de émbolo (pistón), de encendido por chispa:
8409.91.10	- - - Bloques y culatas
8409.91.30	- - - Bielas
ex 8409.91.60	- - - Carburadores y sus partes, del tipo de los utilizados en vehículos automóviles
8409.91.70	- - - Válvulas
8409.91.80	- - - Cárteres
	- - - Las demás
8409.91.91	- - - - Equipo para la conversión del sistema de carburación de vehículos automóviles para su funcionamiento con gas combustible
8409.91.99	- - - - Las demás
8409.99.30	- - - Inyectores y demás partes para sistemas de combustible
ex 8413.30	- Bombas de carburante, aceite o refrigerante, para motores de encendido por chispa o compresión, del tipo de los utilizados en vehículos automóviles:
8413.30.20	- - Las demás, de inyección
8413.30.91	- - - De carburante
8413.30.92	- - - De aceite
ex 8413.30.99	- - - Las demás, de agua
8414.80.10	- - Compresores para vehículos automóviles
8414.90	- Partes:
ex 8414.90.10	- - De compresores, de las subpartidas n^{os} 8414.30.40 y 8414.80.10

84.15		Máquinas y aparatos para acondicionamiento de aire que comprendan un ventilador con motor y los dispositivos adecuados para modificar la temperatura y la humedad, aunque no regulen separadamente el grado higrométrico.
8415.20.00	-	Del tipo de los utilizados en vehículos automóviles para sus ocupantes
ex 8421.23.00	- -	Aparatos para filtrar el aceite en los motores de encendido por chispa o compresión, del tipo de los utilizados en vehículos automóviles
8421.29.90	- - -	Los demás
ex 8421.31.00	- -	Filtros de entrada de aire para motores de encendido por chispa o compresión, del tipo de los utilizados en vehículos automóviles
ex 8421.99.10	- - -	Elementos filtrantes para filtros de motores de encendido por chispa o compresión, del tipo de los utilizados en vehículos automóviles
8424.89.10	- - -	Lavaparabrisas
8481.80.30	- -	Válvulas para neumáticos
	- -	Los demás:
8483.10.91	- - -	Cigueñales
8483.10.92	- - -	Arboles de levas
8483.10.93	- - -	Arboles flexibles
ex 8484.10.00	-	Juntas o empaquetaduras metaloplásticas del tipo de las utilizadas en vehículos automóviles
ex 8484.90.00	-	Juegos o surtidos de juntas, del tipo de los utilizados en vehículos automóviles
85.07		Acumuladores eléctricos, incluidos sus separadores, aunque sean cuadrados o rectangulares.
8507.10.00	-	De plomo, del tipo de los utilizados para arranque de motores de émbolo (pistón)
ex 8511.10.90	- -	Bujías de encendido para motores del tipo de los utilizados en vehículos automóviles

ex 8511.30.91	- -	Distribuidores para motores del tipo de los utilizados en vehículos automóviles
ex 8511.30.92	- -	Bobinas de encendido para motores del tipo de los utilizados en vehículos automóviles
ex 8511.40.90	- -	Motores de arranque para motores del tipo de los utilizados en vehículos automóviles
ex 8511.50.90	- -	Generadores para motores del tipo de los utilizados en vehículos automóviles
ex 8511.80.90	- -	Los demás aparatos y dispositivos eléctricos de encendido o de arranque, para motores del tipo de los utilizados en vehículos automóviles
8511.90.20	- -	Platinos, tapas y ruptores (rotores) de distribuidores, excepto para motores de aviación
8511.90.30	- -	De bujías, excepto para motores de aviación
8511.90.90	- -	Las demás
ex 8512.20.10	- -	Faros de carretera (excepto los faros "sellados" de la subpartida nº 8539.10.00) del tipo de los utilizados en vehículos automóviles
ex 8512.20.90	- -	Los demás aparatos eléctricos de alumbrado o señalización visual del tipo de los utilizados en vehículos automóviles
ex 8512.30.00	-	Aparatos eléctricos de señalización acústica del tipo de los utilizados en vehículos automóviles
ex 8512.40.00	-	Limpiaparabrisas y eliminadores de escarcha o vaho, eléctricos, del tipo de los utilizados en vehículos automóviles
8512.90.00	-	Partes
8539.10.00	-	Faros o unidades "sellados"
ex 8539.29.10	- - -	Lámparas de incandescencia para vehículos automóviles
8708.10.00	-	Parachoques (paragolpes, defensas) y sus partes
8708.21.00	- -	Cinturones de seguridad
8708.29.10	- - -	Techos (capotas)

8708.29.20	- - -	Guardafangos, cubiertas de motor, flancos, puertas, y sus partes
8708.29.30	- - -	Rejillas delanteras (persianas, parrillas)
8708.29.40	- - -	Tableros de instrumentos (salpicaderos)
8708.29.50	- - -	Vidrios enmarcados; vidrios, incluso enmarcados, con resistencias calentadoras o dispositivos de conexión eléctrica
8708.29.90	- - -	Los demás
8708.31.00	- -	Guarniciones de frenos montadas
8708.39.10	- - -	Tambores
8708.39.20	- - -	Sistemas neumáticos
8708.39.30	- - -	Sistemas hidráulicos
8708.39.40	- - -	Servofrenos
8708.39.50	- - -	Discos
8708.39.90	- - -	Las demás partes
8708.40	-	Cajas de cambio:
8708.40.10	- -	Mecánicas
8708.40.90	- -	Las demás
8708.50.00	-	Ejes con diferencial, incluso provistos con otros órganos de transmisión
8708.60	-	Ejes portadores y sus partes:
8708.60.10	- -	Ejes portadores
8708.60.90	- -	Partes
8708.70.10	- -	Ruedas y sus partes
8708.70.20	- -	Embellecedores de ruedas (tapacubos, copas, vasos) y demás accesorios
8708.80.00	-	Amortiguadores de suspensión
8708.91.00	- -	Radiadores
8708.92.00	- -	Silenciadores y tubos (caños) de escape

8708.93	- -	Embragues y sus partes
8708.93.10	- - -	Embragues
	- - -	Partes:
8708.93.91	- - - -	Platos (prensas), discos
8708.93.99	- - - -	Las demás
8708.94.00	- -	Volantes, columnas y cajas, de dirección
	- - -	Bastidores de chasis y sus partes:
8708.99.11	- - - -	Bastidores de chasis
8708.99.19	- - - -	Partes
	- - -	Transmisiones cardánicas y sus partes:
8708.99.21	- - - -	Transmisiones cardánicas
8708.99.29	- - - -	Partes
	- - -	Sistemas de dirección y sus partes:
8708.99.31	- - - -	Sistemas mecánicos
8708.99.32	- - - -	Sistemas hidráulicos
8708.99.33	- - - -	Terminales
8708.99.39	- - - -	Los demás
8708.99.50	- - -	Tanques para carburante
	- - -	Los demás:
8708.99.91	- - - -	Partes de ejes con diferencial
8708.99.92	- - - -	Partes de amortiguadores
8708.99.93	- - - -	Rótulas de suspensión
8708.99.94	- - - -	Partes de cajas de cambio
8708.99.99	- - - -	Los demás
	- -	Eléctricos o electrónicos:
9026.10.11	- - -	Medidores de carburante para vehículos del Capítulo 87

ex 9026.10.90 - - Los demás medidores de carburante para vehículos del Capítulo 87

ex 9029.20.10 - - Velocímetros, excepto eléctricos o electrónicos, para vehículos automóviles

9104.00.10 - Relojes de tablero de instrumentos y relojes similares para vehículos del Capítulo 87

9401.20.00 - Asientos del tipo de los utilizados en vehículos automóviles

ex 9401.90.91 - - - Partes de metal para asientos de vehículos automóviles

PAIS	**SUBENSAMBLE**
COLOMBIA	Suspensión delantera, suspensión trasera, platón, conjuntos llantas rin, tuberías frenos y combustibles.
ECUADOR	Piso balde camioneta, aro llanta.
VENEZUELA	Módulo de suspensión, amortiguador – resorte – punta eje.

ANEXO 4

Entrevista al funcionario Experto de Estudios de Comercio Internacional Nixon Acaro Vega del Servicio de Rentas Internas

1. **Desde la firma del Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor, desde su punto de vista, ¿Cuál ha sido el beneficio para el Ecuador?**

Bueno, este convenio nace para potenciar básicamente la integración regional facilitando obviamente las exportaciones, pero según los análisis que tenemos, básicamente no se ha visto que efectivamente durante todo este tiempo estas exportaciones se hayan incrementado, más bien se han mantenido estables. Otro de los fundamentos del Convenio Automotor fue obtener una mejor mano de obra calificada pero igual en base a estadísticas se ha determinado que por ejemplo las remuneraciones de todos los empleados que trabajan en estas fábricas básicamente son los mismos, o sea no se ha conseguido mejorar esa mano de obra calificada como lo pretendía este convenio entonces básicamente lo que vemos es que el convenio de alguna manera no ha cumplido los objetivos y más bien lo que se ha visto es que transnacionales puedan mantener un negocio bajo una protección fortalecida que está ofreciendo el estado.

2. **Dentro del convenio también se hablaba lo que es una transferencia y de hecho un apoyo por parte de los países que firmaron el convenio en cuanto a tecnología. ¿En el Ecuador se ha visto algún incremento en cuanto a innovación tecnológica para este sector?**

De lo que hemos podido verificar y revisar no se tiene un desarrollo tecnológico lo único que hemos podido ver es que efectivamente es una industria terminal en cuanto a ensamble de partes y piezas, o sea no sea ha llegado a desarrollar alguna pieza ya con características especiales porque igualmente eso lo manejan desde el origen de las marcas entonces no sea generado en realidad esa transferencia tecnológica que es necesaria para el país porque cada marca mantiene sus estándares y calidades a nivel internacional y lo que hace acá es simplemente en el país es ensamblar esas partes.

3. **¿Existe un método exacto para determinar el Componente Nacional Ecuatoriano en el Sector Automotor?**

No existe actualmente, se han hecho varios intentos en este caso con los ministerios correspondientes tal vez existe el MOE Material Originario Ecuatoriano que en su momento, a principios de los años de esta década se determinó pero que no ha podido ser implementado como tal, también hubo otro esfuerzo del producto ecuatoriano incorporado ecuatoriano que es el PEI pero son en realidad de alguna manera aproximaciones digamos así pero que no reflejan la realidad porque muchas veces los organismos en este caso encargados de estas metodologías lo que tratan de hacer es determinar este componente o este valor agregado ecuatoriano como si fuéramos a hacer una negociación con otro país cuando ahí existen normas establecidas como lo es en este

caso la misma medición de la Resolución 323 de la CAN en el tema de vehículos o para otros productos en general la resolución 416 que es la que determina el origen. Lo que nos interesa como país es decirnos exactamente la verdad en cuanto a ¿Cuánto estamos agregando en el ensamble de este sector? Y eso no existe una metodología como tal. Existe otra metodología que ha sido también desarrollada en este caso por el Servicio de Rentas Internas que es una metodología mucho más aproximada que es el VAE que es el Valor Agregado Empresarial que mide efectivamente cuanto de lo que ponen en un producto es nacional y cuanto corresponde a la parte importada en una cadena hasta seis niveles entonces esto es un dato en donde en verdad podemos ver un producto de cuanto componente es nacional y cuanto es importado.

4. **¿Qué porcentaje debe tener el Ecuador de componente nacional en el sector automotor y cómo ha evolucionado desde su firma tomando en cuenta que se ha diferenciado Ecuador y Bolivia de Colombia y Venezuela en cuanto al porcentaje?**

El convenio automotor básicamente establece una diferenciación entre los porcentajes que tiene que cumplir por ejemplo para Ecuador tiene que cumplir alrededor del 24,3% como componente de integración regional que se lo conoce mientras que por ejemplo que para Colombia y Venezuela ellos tiene que cumplir 10 puntos más estamos hablando de alrededor de un 34,3% esa diferenciación se hace porque de alguna manera querían favorecer al Ecuador que se encuentra en vías de desarrollo y de alguna forma cumplir con el origen que se requiere para poder comercializarse dentro de esta zona estos vehículos.

5. **¿Cuáles son las preferencias arancelarias que tiene el Ecuador con los países miembros del convenio automotor a diferencia de los otros países?**

Bueno, en cuanto a las preferencias que tienen, obviamente estamos hablando de un libre comercio al momento que cumplen el 24,3 en este caso el Ecuador o Colombia el 34,3 hablamos de un libre comercio en la liberación del 100% mientras que con otros países en realidad el arancel que estamos teniendo es al 40% entonces ahí hay una diferencia sustancial en cuanto a la comercialización de vehículos terminados básicamente por este Convenio Automotor.

6. **¿Cuánto gravarían en cuanto a aranceles los CBU y los CKD?**

En este caso particular ahí tendremos que hacer una diferenciación cuando nosotros importamos un CBU obviamente partimos de un valor en aduanas que es básicamente el valor CIF del cual se le aplica en este caso el 40% por no estar dentro de ese convenio automotor de derechos arancelarios eso se calcula el FODINFA que es el 0,5% y sobre esa base se calcula el valor del ICE, que el valor del ICE es un dato que lo obtienen en base al precio de venta al público que nos declaran los concesionarios o en su defecto podría ser del valor Ex-Aduana incrementado en un 25% cualquiera de esos dos valores el mayor que sea del ICE se lo toma como dato y sobre esta base se calcula el 12% o el 14% que está vigente del IVA, eso en el tema de CBU’s.

En el tema de CKD's lo que está establecido ahora en base como un arancel mínimo porque todavía no existe una metodología para medir exactamente el valor agregado nacional está establecido el 15% entonces sobre el valor en aduanas o valor CIF se calcula el 15%, se calcula el 0,5% del FODINFA y sobre esta nueva base se calcula el IVA en este caso el 14%, en base a esto obviamente se elabora o se ensambla en el país este CKD y cuando ya el ensamblador lo pasa a su concesionario ahí se calcula el ICE en base al precio de venta que establezca en este caso el concesionario y obviamente descontando el crédito tributario el IVA que ya se pagó en la importación de los CKD's.

7. **¿De qué manera se puede determinar el impacto tributario o sacrificio fiscal en el sector automotor que tiene el Ecuador al mantenerse en el Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor?**

Bueno, básicamente cómo calcular el valor agregado nacional ya está definido en la resolución 323 pero para poder calcular ya internamente cuánto ha sido el valor agregado para la producción local para un producto que no vamos a exportarlo no existe, como indicaba anteriormente han habido varias aproximaciones pero no se ha llegado todavía a una definición exacta como es el MOE el PEI o el VAE en caso de adoptarlo, tal vez una aproximación que se podría hacer es efectivamente ver la importación del CKD a eso considerarle el componente de integración subregional que está establecido para el Ecuador del 24,3 sumarle ese valor y sobre esa base hacer todos los cálculos ya como un vehículo terminado como tal calculando obviamente los derechos arancelarios que es el 40%, el FODINFA, el impuesto a los consumos especiales y el valor del IVA sobre esa base se podría hacer una aproximación para poder determinar esos valores eso tomando en cuenta que el 24,3% es 100% nacional, por supuesto asumiendo que todo ese 24,3% es nacional.