

REPUBLICA DE COLOMBIA



# GACETA DEL CONGRESO

SENADO Y CAMARA

(Artículo 36, Ley 5a. de 1992)

IMPRENTA NACIONAL DE COLOMBIA

[www.imprenta.gov.co](http://www.imprenta.gov.co)

ISSN 0123 - 9066

AÑO XIV - Nº 845

Bogotá, D. C., jueves 1º de diciembre de 2005

EDICION DE 8 PAGINAS

DIRECTORES:

EMILIO RAMON OTERO DAJUD

SECRETARIO GENERAL DEL SENADO

[www.secretariassenado.gov.co](http://www.secretariassenado.gov.co)

ANGELINO LIZCANO RIVERA

SECRETARIO GENERAL DE LA CAMARA

[www.camara.gov.co](http://www.camara.gov.co)

RAMA LEGISLATIVA DEL PODER PUBLICO

## SENADO DE LA REPUBLICA

### PONENCIAS

#### PONENCIA PARA SEGUNDO DEBATE

##### AL PROYECTO DE LEY NUMERO 72 DE 2005 SENADO

por medio de la cual se aprueba el Acuerdo de Complementación Económica número 33 (Tratado de Libre Comercio) celebrado entre la República de Colombia, los Estados Unidos Mexicanos y la República Bolivariana de Venezuela, Sexto Protocolo Adicional, suscrito en la ciudad de Montevideo, Uruguay, a los tres (3) días del mes de agosto de dos mil cinco (2005).

Bogotá, D.C., noviembre 29 de 2005

Doctora

CLAUDIA BLUM DE BARBERI

Presidenta honorable Senado de la República

Ciudad

Respetada doctora:

Tengo el honor de rendir ponencia para segundo debate al proyecto de ley de la referencia, que fue presentado por la señora Ministra de Relaciones Exteriores y el señor Ministro de Comercio, Industria y Turismo el 18 de agosto de 2005.

El proyecto en estudio fue negociado en el marco del Tratado de Montevideo de 1980, en seguimiento del Tratado de Libre Comercio entre Colombia, Venezuela y México, mejor conocido como Grupo de los Tres (G-3), de junio de 1994, el cual entró en vigor en Colombia en Enero de 1995 (Ley 172).

El G-3 dentro del cual se enmarca el proyecto, establece una apertura de mercados para diferentes bienes y servicios, además de un programa de desgravación arancelaria por el período de 10 años.

El instrumento internacional que se está sometiendo a consideración del Congreso de la República se celebró con el carácter de Acuerdo de Complementación Económica número 33. Particularmente, para el sector automotor el acuerdo estableció en su artículo 4-04, dividir el programa de eliminación de impuestos de importación en dos grupos así:

El primero para los camiones y tractomulas de más de 15 toneladas de peso bruto vehicular y autobuses integrales originario de una parte, el Tratado estableció un margen de dos años en los cuales se podían mantener los aranceles vigentes a la entrada en vigencia del tratado (1º de enero de 1995) y a partir del 1º de enero de 1997 iniciaba el programa de desgravación de once reducciones iguales, terminando el

1º de enero de 2007.

El segundo grupo se refiere a los demás bienes automotores del G-3, estableciendo que así la Comisión Administradora no llegara a un acuerdo para establecer la desgravación y las normas de origen aplicables a este sector, las tasas o tarifas arancelarias se eliminarían completamente a partir del 1 de enero de 2007, a menos que se acordara un plazo mayor.

Para la elaboración de una propuesta en este tema a la Comisión Administradora fue creado un comité del sector automotor, sin embargo durante el primer año este comité no se reunió y fue aplazando año tras año, el plazo inicialmente pactado, de forma que no se estableció una desgravación.

#### Antecedentes

En noviembre de 1997 el gobierno Mexicano presentó una propuesta sobre las condiciones de desgravación y normas de origen del sector automotor. Esta propuesta fue rechazada por Venezuela y Colombia, quienes consideraron que las normas de origen eran inconvenientes para el sector, pues exigía un alto contenido regional que ni la industria colombiana y venezolana estaría en condiciones de cumplir.

En enero de 1999 se presentó de manera conjunta entre Colombia y Venezuela una contrapropuesta que en últimas no fue aceptada por México. Este escenario de desacuerdo, generaba un agotamiento en el tiempo para la negociación y la posibilidad de ofrecer algo más atractivo para México que la desgravación en el 2007.

De esta forma el 30 de mayo de 2004, el Presidente Álvaro Uribe Vélez, en visita que realizó a México, solicitó al Presidente Vicente Fox, renegociar las condiciones del G-3, lo cual permitió el intercambio de propuestas reales de negociación con México. Este impulso político logró destrabar el proceso que desde el 2000 no presentaba avances reales.

#### I. EL ACUERDO

Antes de entrar en materia, es mi deseo informar a la Plenaria que considere pertinente consultar la opinión de diferentes sectores afines a este Acuerdo, como por ejemplo la General Motors S.A. quien a través de su Vicepresidente jurídico doctor Santiago de Francisco Caballero manifestó: "me permito confirmarle que el Sexto Protocolo Adicional al Acuerdo de Complementación Económica del llamado Grupo de los Tres (G-3), suscrito por Colombia, México y Venezuela, es conveniente

para la industria automotriz nacional".

Otro ejemplo es el de SOFASA quien mediante oficio dirigido a la Comisión Segunda del Senado, expresa su representante legal doctor Luís Fernando Pelaez G.: "Es claro que el sector automotor mexicano es mucho más extenso que el nuestro y su nivel de producción mucho más alto, algo fácilmente comprobable si se evidencia, como ustedes lo han hecho que en México hay 9 productores de vehículos de los cuales 6 son exportadores, sin embargo, el Acuerdo plantea una equivalencia razonable y bien medida dentro de las evidentes asimetrías que nos diferencian, lo cual nos da pie para pensar satisfactoriamente hacia el futuro".

"En conclusión, luego de evaluar los textos y la solicitud que han sido allegadas previamente, en nombre de SOFASA les comento que es nuestra buena voluntad manifestarles que estamos de acuerdo con este proyecto de ley".

En igual sentido se ha manifestado la Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes "ACOLFA", quien a través de su presidente Ejecutivo doctor Camilo Llinás Angulo manifiesta: En nombre de la industria colombiana de fabricantes de autopartes que orgullosamente represento, quiero informarles que el Protocolo Adicional del Acuerdo suscrito entre las Repúblicas de Colombia, México y Venezuela es altamente conveniente para los intereses de la industria automotriz nacional.

El mencionado Protocolo no solo modificó el cronograma de desgravación pactado, sino que redujo las amplias diferencias de desgravación frente al acuerdo firmado por la Comunidad Andina (CAN) y el Mercosur.

Asopartes a través de su Presidente el doctor Tulio Zuluaga dice: "Nos causa admiración esta circunstancia, ya que esto estaba pactado hace varios años y la desgravación debería haberse terminado en el año 2007".

"Creemos que los argumentos que se validaron en ese entonces siguen vigentes...".

Encuanto al contenido del Acuerdo podemos distinguir cuatro temas fundamentales:

1. Desgravación arancelaria para los vehículos. Este tema implica la concesión de cupos de exportación a Colombia, Venezuela y México, con unas tasas de desgravación desde el 1º de enero de 2005 hasta el 2011, para Colombia y Venezuela y hasta el 2009 para México.

Este tema es desarrollado en el apéndice segundo, que modifica el Capítulo IV del G-3, ya citado atrás. Los cupos y las desgravaciones se darán de la siguiente forma:

a) Colombia y Venezuela otorgarán un cupo a México de conformidad con el siguiente calendario:

| Unidades anuales a exportar dentro de cupo a | A partir del 1º de enero de 2005 | A partir del 1º de enero de 2006 | A partir del 1º de enero de 2007 | A partir del 1º de enero de 2008 | A partir del 1º de enero de 2009 | A partir del 1º de enero de 2010 |
|----------------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Colombia                                     | 3.000                            | 4.000                            | 5.000                            | 6.000                            | 7.000                            | 8.000                            |
| Venezuela                                    | 3.000                            | 4.000                            | 5.000                            | 6.000                            | 7.000                            | 8.000                            |

| Impuesto de importación dentro del cupo | 10% | 8% | 6% | 4% | 0% | 0% |
|-----------------------------------------|-----|----|----|----|----|----|
|-----------------------------------------|-----|----|----|----|----|----|

b) México otorgará cupos a Colombia y Venezuela de conformidad con el siguiente calendario:

| Unidades exportar cupo por: | anuales dentro de | a de | A partir del 1º de enero de 2005 | A partir del 1º de enero de 2006 | A partir del 1º de enero de 2007 | A partir del 1º de enero de 2008 |
|-----------------------------|-------------------|------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| Colombia                    |                   |      | 6.000                            | 7.000                            | 8.000                            | 9.000                            |
| Venezuela                   |                   |      | 6.000                            | 7.000                            | 8.000                            | 9.000                            |

| Impuesto de importación dentro del cupo | 7% | 5% | 3% | 0% |
|-----------------------------------------|----|----|----|----|
|-----------------------------------------|----|----|----|----|

Colombia y Venezuela eliminan el cupo a partir del 1 de enero de 2011 y las importaciones provenientes de México quedarán libres del impuesto de importación.

México elimina el cupo a partir del 1 de enero de 2009 y las importaciones de Colombia y Venezuela quedarán libres del impuesto de importación.

Esta negociación en este punto demuestra que en ella se reconoce la asimetría de las economías de los países del G-3. Sobre este tema se incluye en la ponencia un informe comparativo de la industria automotor de los tres países involucrados en la negociación.

2. El segundo tema que se distingue es el referente al origen de los vehículos. Es decir qué porcentaje del vehículo debe ser de contenido regional para ser considerado objeto de aplicación por el Tratado. Este tema se desarrolla en el apéndice III, según el cual el valor de contenido regional se calcula de conformidad con el artículo 6-04 del Tratado, y establece la modificaciones y adecuaciones a la sección B del anexo al artículo 6-03 del Tratado (aquí debe entenderse del G-3, Ley 172 de 1994). Al respecto se estableció:

Categoría 1. Vehículos de menos de 4.4 ton. de peso bruto vehicular: 40% de contenido regional.

Categoría 2. Vehículos de 4.4 ton. a 8 ton. de peso bruto vehicular: 35% de contenido regional.

Categoría 3. Vehículos de 8 ton. a 15 ton. de peso bruto vehicular: 50% de contenido regional.

3. El tercer tema distinguido es la desgravación arancelaria de autopartes. Este tema es desarrollado en los anexos 4 (Colombia), 5 (Venezuela) y 6 (México), párrafo 5 del artículo 4-02 del G-3. Para ello el numeral 5 del artículo 4-02, modificado en el apéndice II, establece unos códigos de desgravación arancelaria para las autopartes originarias, así:

i) A: Eliminación inmediata del impuesto de importación.

ii) B: Desgravación en 3 reducciones anuales iguales a partir del 1º de enero de 2005 para quedar eliminados el 1º de enero de 2007.

iii) B\*: Desgravación de impuestos de importación en un solo corte para quedar eliminados el 1º de enero de 2007.

iv) B+: Desgravación de impuestos de importación a partir del 1º de enero de 2005 en 5 etapas anuales iguales para quedar eliminados el 1º de enero de 2009.

v) C: Desgravación de impuestos de importación a partir del 1º de enero de 2005 en 6 etapas anuales iguales para quedar eliminados el 1º de enero de 2010.

VI) Excl.: Excluido del programa de desgravación.

En conclusión podemos decir que para Colombia se contemplan 288 subpartidas en desgravación inmediata y las 113 subpartidas restantes con distintos cronogramas de desgravación que terminan en 2010.

4. El otro tema que se distingue en el acuerdo es el de los requisitos de origen para las autopartes. Estos requisitos al igual que el relacionado con los de origen para los vehículos es señalado en el apéndice III, según el cual el valor de contenido regional se calcula de conformidad con el artículo 6-04 del Tratado, y establece las modificaciones y adecuaciones a la sección B del anexo al artículo 6-03 del Tratado.

Al respecto podemos señalar que se estableció la utilización de los requisitos específicos de origen inicialmente establecidos en el acuerdo y algunos que se negociaron. Entre los nuevos requisitos flexibles pactados vale la pena mencionar los vidrios para vehículos que actualmente se exportan a los países andinos exitosamente así como las mangueras para frenos, producto que si bien hoy en día no registra cifras significativas de comercio a México podría convertirse en un rubro significativo de exportación a ese mercado, vistas las cifras recientes de ventas a la Comunidad Andina.

## II. CONCLUSION

La industria automotriz colombiana, que en los últimos años ha comenzado a mostrar signos de recuperación de la crisis que debió afrontar en los últimos años de la década pasada, no está en condiciones de afrontar la libre competencia mexicana en 2007; requiere un tiempo adicional para prepararse.

Por lo tanto es necesario garantizar una desgravación del sector más allá del año 2007, que permita a la industria colombiana posicionarse en el mercado interno y adaptarse a la competencia.

Del estudio de este proyecto de ley y las consultas realizadas a la industria automotriz colombiana, es necesario coincidir con el planteamiento de los Ministros de Relaciones Exteriores y de Comercio, Industria y Turismo, al señalar que el Acuerdo de Complementación Económica número 33 aquí estudiado, desarrolla el Acuerdo del G-3 particularmente en lo relacionado con el comercio del sector automotor, creando normas y sustentos que permiten un ajuste gradual de la industria nacional a la competencia mexicana, generando certidumbre para el sector productivo automotor colombiano y permitiendo que se ataque el contrabando de autopartes, todo ello en beneficio del consumidor colombiano.

Como Anexo número 1 de esta ponencia se encuentra un análisis comparativo de la industria automotriz en Colombia, Venezuela y México para aquellos honorables Senadores que lo deseen consultar.

Con base en las anteriores consideraciones me permito poner en consideración del honorable Senado de la República la siguiente proposición:

### Proposición

Apruébase en segundo debate el Proyecto de ley número 72 de 2005 Senado, por medio del cual se aprueba el Acuerdo de Complementación Económica número 33 (Tratado de Libre Comercio) celebrado entre la República de Colombia, los Estados Unidos Mexicanos y la República Bolivariana de Venezuela – Sexto Protocolo Adicional, suscrito en la ciudad de Montevideo, Uruguay, a los tres (3) días del mes de agosto de dos mil cinco (2005), de acuerdo al texto del articulado aprobado en primer debate por la Comisión Segunda del honorable Senado, presentado por el Gobierno Nacional.

De la señora Presidenta

Gustavo Cataño Morales,  
Senador Ponente.

### TEXTO DEL ARTICULADO A CONSIDERACION DE LA PLENARIA DEL SENADO DE LA REPUBLICA

#### AL PROYECTO DE LEY NUMERO 72 DE 2005 SENADO

por medio de la cual se Aprueba el Acuerdo de Complementación Económica número 33 (Tratado de Libre Comercio) celebrado entre la República de Colombia, los Estados Unidos Mexicanos y la República Bolivariana de Venezuela – Sexto Protocolo Adicional, suscrito en la ciudad de Montevideo, Uruguay, a los tres (3) días del mes de agosto de dos mil cinco (2005).

El Congreso de Colombia

### DECRETA:

Artículo 1º. Apruébase el Acuerdo de Complementación Económica número 33 (Tratado de Libre Comercio) celebrado entre la República

de Colombia, los Estados Unidos Mexicanos y la República Bolivariana de Venezuela – Sexto Protocolo Adicional, suscrito en la ciudad de Montevideo, Uruguay, a los tres (3) días del mes de agosto de dos mil cinco (2005).

Artículo 2º. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley 7ª de 1944, el Acuerdo de Complementación Económica número 33 (Tratado de Libre Comercio) celebrado entre la República de Colombia, los Estados Unidos Mexicanos y la República Bolivariana de Venezuela – Sexto Protocolo Adicional, suscrito en la ciudad de Montevideo, Uruguay, a los tres (3) días del mes de agosto de dos mil cinco (2005), que por el artículo primero de esta ley se aprueba, obligará al país a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo.

Artículo 3º. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

Gustavo Cataño Morales,  
Senador Ponente.

### ANEXO NUMERO 1

#### ANALISIS COMPARATIVO DE LA INDUSTRIA AUTOMOTRIZ EN COLOMBIA, VENEZUELA Y MEXICO

##### Sector automotor frente al TLC-G3

En este documento se formulan algunas reflexiones del sector automotor (autopartes y vehículos) frente a la negociación en el Tratado de Libre Comercio del Grupo de los Tres. En la primera parte del documento se describen las diferencias cuantitativas y cualitativas de las industrias automotrices de México y Colombia. La segunda parte se refiere a la adecuación de la industria en materia de productividad y competitividad, estrategia requerida por Colombia en materia de industria automotriz de cara a los acuerdos comerciales del TLC-G3 y el CAN-Mercosur para poder participar en el nuevo escenario de libre comercio que los acuerdos mencionados implican. Por último se plantean las recomendaciones para la negociación en condiciones de asimetría, tendiente a corregir el desequilibrio comercial y a contribuir con el desarrollo de la industria automotriz colombiana.

##### 1. Caracterización de las industrias (cuantitativa y cualitativa)

Al comparar la industria colombiana con la mexicana, se aprecian importantes diferencias de orden cualitativo y cuantitativo:

##### 1.1. Perfil empresarial de Colombia

El ensamble de un vehículo comprende tres procesos básicos: El ensamble de subconjuntos (o división de carrocerías), la pintura (aplicación de anticorrosivos, sellantes y pintura) y el montaje donde se realiza el ensamble de todas las piezas que conforman el vehículo como lo son las instalaciones eléctricas, guarnecidos y motor, entre otras.

En Colombia, las plantas ensambladoras de vehículos más importantes son: La Compañía Colombiana Automotriz S.A. subsidiaria de Mazda Motors Corporation y Sumitomo Corp del Japón; General Motors – Colmotores S.A., subsidiaria de General Motors Corporation; y la Sociedad Fabricante de Automóviles S.A., subsidiaria de Renault (Francia) y de Toyota (Japón). En estas compañías se concentra el 98% de la producción nacional actual.

Compañía Colombiana Automotriz S. A. (marcas y CKD: Ford, Mazda y Mitsubishi):

Ensambla vehículos Mazda, Mitsubishi y Ford con 24 versiones de automóviles Mazda y Ford, camperos y pick ups Mitsubishi. Sus fuentes de importación de material CKD son Japón y Tailandia y su red de distribución está conformada por 57 establecimientos, entre talleres, concesionarios y almacenes autorizados.

##### AUTOMOVILES

Mazda 323  
Mazda Allegro  
Mazda 626  
Ford Laser

|                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                               |                                                                                                                                                                                                                                           |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| COMERCIALES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Pick-up Mazda<br>Ford Ranger                                                                                                                                                                                                              |
| CAMPEROS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Mitsubishi Montero                                                                                                                                                                                                                        |
| General Motors - Colmotores S. A.:                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                           |
| Ensambladora establecida en 1956 (marca: Chevrolet; CKD: General Motors, Isuzu, Suzuki y Opel, principalmente). Es la ensambladora más grande en Colombia con productos de General Motors Corporation, Isuzu, Suzuki, Opel y Volvo. Actualmente comercializa 52 versiones de vehículos entre los que están automóviles, camperos, pick ups, camiones y buses. Los países fuente de importación del material CKD son Japón, Canadá y Brasil. La planta se encuentra localizada en Bogotá y su red de distribución cuenta con 66 establecimientos comerciales, entre talleres, concesionarios y distribuidores. |                                                                                                                                                                                                                                           |
| AUTOMÓVILES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Chevrolet Alto<br>Chevrolet Sprint<br>Chevrolet Corsa<br>Chevrolet Wagon R<br>Chevrolet Swift                                                                                                                                             |
| COMERCIALES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Chevrolet Carry<br>Chevrolet LUV<br>Chevrolet NHR<br>Chevrolet NKR<br>Chevrolet NPR<br>Chevrolet B-70<br>Chevrolet Kodiak<br>Chevrolet CHR<br>Chevrolet Brigadier<br>Chevrolet Superbrigadier<br>Volvo B10M Articulado<br>Chevrolet Jimny |
| CAMPEROS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      |                                                                                                                                                                                                                                           |
| Sofasa S.A. (marcas y CKD: Renault y Toyota).                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                           |
| Esta ensambladora se estableció en Colombia en 1969, comercializa 35 versiones y fabrica automóviles Renault y camperos y pickups Toyota; los países fuente de importación de material CKD son Japón, Brasil y Francia. La planta se encuentra localizada en Medellín. Y la red de distribución cuenta con 87 establecimientos comerciales, entre talleres, concesionarios y almacenes autorizados.                                                                                                                                                                                                           |                                                                                                                                                                                                                                           |
| AUTOMÓVILES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Renault Megane<br>Renault R-19<br>Renault Twingo<br>Renault Clio<br>Renault Symbol                                                                                                                                                        |
| COMERCIALES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Pick-up Toyota                                                                                                                                                                                                                            |
| CAMPEROS                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                      | Toyota FZJ<br>Toyota Prado                                                                                                                                                                                                                |
| Arga (marca propia):                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                          |                                                                                                                                                                                                                                           |
| COMERCIALES Arga Chasis                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                       |                                                                                                                                                                                                                                           |
| Carrocerías Non Plus Ultra (marca propia, CKD Volkswagen)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                     |                                                                                                                                                                                                                                           |
| COMERCIALES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Minibus NPU MT - 3000<br>Bus NPU MT - 500<br>Bus Volkswagen 8-140                                                                                                                                                                         |
| Compañía de Autoensamble Nissan (marca y CKD: Nissan)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                         |                                                                                                                                                                                                                                           |
| COMERCIALES Nissan                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                           |
| Monoblock (marca propia; CKD Mercedes Benz-Brasil)                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                            |                                                                                                                                                                                                                                           |
| COMERCIALES                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                   | Monoblock LO814<br>Monoblock OH1420                                                                                                                                                                                                       |
| El sector de autopartes en Colombia está constituido en su mayoría por empresas clasificadas entre pequeñas y medianas. Existen aproximadamente 100 empresas, dentro de las cuales sobresalen                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                                 |                                                                                                                                                                                                                                           |

Incolbestos, Imal, Gabriel de Colombia, Bonem, Cofre, Ciemel, Transejes -Dana, Fanalca, Icollantas y Goodyear, entre otras.

Todas las autopartes integradas localmente por las ensambladoras deben cumplir un proceso de homologación por parte de las mismas.

Las empresas autopartistas pueden considerarse de primer anillo y segundo anillo. Las primeras son proveedoras directas de las ensambladoras y en general comprenden un número de proveedores reducido, con los cuales las empresas terminales (ensambladoras) sostienen una estrecha relación a largo plazo. Por su parte los proveedores del segundo anillo son aquellos que surten a los proveedores directos de las ensambladoras.

En su mayoría las empresas autopartistas son de capital colombiano y reciben asistencia técnica extranjera, mediante contratos con casas dueñas de los diseños y la tecnología.

#### 1.2 Perfil empresarial de México

A partir de la década de los ochenta la base de la industria automotriz mexicana ha sido la industria terminal, integrada por empresas establecidas en México que fabrican vehículos de las principales tecnologías y de procedencia mundial, como es el caso de las plantas que hoy hay en México de las siguientes marcas: BMW, Chrysler Ford, GM, Honda, Mercedes Benz, Nissan y Volkswagen, entre otras empresas nacionales.

##### Ford

Cuenta con tres plantas. La planta de Chihuahua, creada en 1983, está dedicada a la producción de motores. La inversión fue de US\$400 millones, con una superficie de 66.000 m<sup>2</sup>. Allí se produce el motor de cuatro cilindros, tanto para el mercado nacional como para exportación. En 1992 se invirtieron US\$700 millones para la ampliación del edificio de manufactura y la creación de un centro de entrenamiento. En esta planta se producen monoblocks, cigüeñales, árboles de levas, bielas y cabezas. Desde 1993 la planta de Chihuahua produce el motor Zetec.

La planta de Cuatitlán es un gran complejo industrial ubicado en el Estado de México, construido sobre una superficie de 1.063.143 m<sup>2</sup>. Allí se producen camiones desde 1970 y en 1980 se inició la producción de automóviles. En Cuatitlán se fabrican los modelos Mystique, Contour y la línea de camiones Serie F. La planta tiene una capacidad de producción de 159.000 unidades anuales.

En 1986 Ford inaugura una planta de estampado y ensamble en Sonora, Hermosillo, una de las más modernas del mundo. En el parque industrial de Hermosillo, Ford ensambla el Escort Sedán y el Wagon. Esta planta tiene una área construida de 136.743 m<sup>2</sup> dentro de un moderno complejo industrial, cuna del Escort a escala internacional.

##### General Motors

Cuenta con tres plantas ubicadas en los Estados de México, Coahuila y Toluca.

El complejo industrial de Coahuila, creado en 1963 en la ciudad de Ramos Arizpe, posee cuatro plantas para producción de vehículos, estampado, motores y línea de pintura. Allí producen los modelos Chevrolet Corsa, Leader, Chevy (en todas sus versiones), Cavalier y Monza, y el Pontiac Sunfire. En este complejo también se fabrican los motores V-6. Estos modelos se exportan a Japón, Canadá y Centroamérica.

El complejo industrial de Toluca cuenta con la plantas de fundición, mecanizado, ensamble de motores y ensamble de camiones. Allí producen los modelos medianos Kodiak y los camiones pesados Volvo. De igual manera, se fabrican los motores serie 1, L4, L6 y V8.

La planta de Silao, Guanajuato, es la más nueva en México, creada en 1994. Cuenta con la planta de ensamble de vehículos utilitarios y la planta de estampado. Allí se producen los modelos Suburban, Blazer, Silverado, C-3500, Tahoe y Yukon de Chevrolet (estos dos últimos para exportación).

**BMW**

La planta de BMW en Toluca fue inaugurada en 1996 y cuenta con unas instalaciones de 80.000 m<sup>2</sup>. BMW México recurre al sistema CKD (Completely Knocked Down) para el ensamble de la Serie 3. Para las demás series, BMW México utiliza el sistema CBU (Completely Built Up o unidades acabadas).

BMW, que ha realizado en México programas con proveedores de autopartes nacionales, incrementó en 50% las exportaciones de autopartes para las otras plantas de BMW en el mundo, convirtiendo a México en uno de sus principales fuentes de suministro de autopartes de alta tecnología.

**Volkswagen**

Volkswagen instaló su primera planta en México en 1962, en la localidad de Xalostoc, donde se ensamblaron más de 50.000 'escarabajos' hasta 1966. En 1965 empieza la construcción de la actual planta de Puebla y en 1967 se fabrica el primer 'escarabajo'. En 1980 VW inauguró, en el complejo de Puebla, una de las plantas de fundición más modernas de América Latina para la fabricación de motores, con una capacidad de 2.500 unidades diarias, donde se producen motores enfriados por agua en diferentes versiones (2.0 lt, 4 cilindros, 115 hp, 2 válvulas, 1.8 lt Turbo, 4 cilindros, 150 hp, 2 válvulas). La fundidora también produce árboles de levas, motores enfriados por aire, ejes, tambores, discos de frenos y 4.500 piezas diarias en aluminio. El complejo industrial de Puebla cuenta con plantas para hojalatería, estampado, pintura, montaje y motores.

Volkswagen produce en México los modelos Beetle, Golf A3, Jetta A3, Golf Cabrio, New Beetle (VW fabrica este modelo exclusivamente en México para el resto de países) y Jetta A4. Actualmente, la planta de Puebla produce 1.500 vehículos diarios en diferentes modelos.

**Mercedes-Benz**

El primer paso que Daimler-Benz dio en México fue la adquisición, en 1985, de 49% de las acciones de Famsa (Fábrica de Autotransportes Mexicana S. A.), propiedad del Grupo Industrial Hermes. Dos años después, inició la producción de motores diesel en la planta de Famsa. En 1989, Daimler-Benz adquiere 80% de la empresa y en 1991 inaugura Mercedes-Benz México, con la producción de la línea de camiones y buses integrales, además de los tractocamiones Freightliner. Mercedes-Benz fabrica en México motores diesel OM 364 LA y OM 366; camiones de carga de 9 a 22 toneladas; tractocamiones Freightliner FLD 120 y 112; corazas y boxers MBO de 10 a 16 toneladas, y los automóviles Mercedes-Benz A, C, E, G, M y S.

**Daimler-Chrysler**

Cuenta con tres plantas ubicadas en Saltillo, Toluca y Ciudad de México. La instalación de Toluca dispone de una planta de ensamble, una de motores, una de estampado y otra de transmisión. Gracias a la excelente mano de obra especializada de los trabajadores mexicanos, su alto grado de calidad y el avanzado equipo con que cuenta para ensamblar automóviles, la planta de Toluca fue seleccionada a fin de fabricar para sesenta países el popular Chrysler PT Cruiser. En Toluca también se producen los modelos Chrysler Sebring convertible, el Dodge y el Plymouth Neon (para el mercado canadiense). Para el mercado mexicano se producen los modelos Chrysler Sebring convertible, Chrysler Cirrus, Chrysler Startus y Chrysler Neon. Esta planta funciona desde 1968 y tiene una capacidad anual de producción de aproximadamente 140.000 unidades. La planta de motores produce las líneas 5.9 litros, V-8 MPI, V-8 TBI y 5.2 litros. La capacidad anual de producción aproximada de esta planta es de 190.000 unidades y la de transmisión produce alrededor de 60.000 unidades anuales. En la planta de estampado, creada en 1997 y la más nueva, se fabrican paneles para diferentes modelos.

La instalación, ubicada en Saltillo, Coahuila, cuenta con una planta de ensamble de camiones, una de motores y otra de estampado. La planta de camiones, inaugurada en 1995, dedica su producción al

mercado canadiense con los modelos Dodge Ram Quad pickup trucks, Ram 1500 (4x4), Ram 2500 (4x4), Dodge Ram Club Cab pickup, Ram 1500 (4x2, 4x4) y Ram 2500 (4x2, 4x4). En la planta de motores se fabrican las líneas 2.0 y 2.4 litros para el I-4 DOCH con una producción anual aproximada de 320.000 unidades.

La planta de Lago Alberto, ubicada en el Distrito Federal, es centro de producción de los modelos Dodge Ram Club Cab pickup y la línea Ram 1500, 2500, 3500, 4000, 6500. Aquí se producen alrededor de 100.000 automóviles en el año.

**Nissan-Renault**

Cuenta con dos plantas de ensamble, una en Cuernavaca (Civac-Ciudad Industrial del Valle de Cuernavaca) y otra en Aguascalientes, además de una planta de fundición en Lerma. Nissan inició el ensamble de automóviles en 1966 en la planta de Cuernavaca, estado de Morelos. Este complejo, de 400.000 m<sup>2</sup>, tiene una capacidad anual de producción de 132.000 automóviles y 86.000 camiones ligeros. Allí se producen los modelos Tsuru, Tsubame, Scénic (Renault), además de camiones, motores, partes mecanizadas, defensas y refacciones.

El complejo industrial de Aguascalientes, inaugurado en 1982 (planta de componentes y estampado) y reestructurado en 1992 (planta de vehículos) cuenta con una superficie de 1.800.000 m<sup>2</sup>. Esta planta tiene una capacidad anual de producción de 202.500 vehículos. Allí se producen los modelos Sentra, Platina y Clio (Renault). Allí también se producen motores, ejes, partes mecanizadas, partes estampadas, partes de aluminio, defensas y refacciones.

La planta de fundición, ubicada en Lerma, inició operaciones en 1978 y cuenta con una superficie de 120.000 m<sup>2</sup>. Tiene una capacidad de producción de 96.000 toneladas fundidas de hierro gris para producir monoblocks, discos de frenos, tambores, múltiples de escape, árboles de levas, soportes de motor, cabezas de cilindro, poleas de cigüeñal, cajas de dirección, contenedores de catalizador y soportes de compresor.

Desde 1994 Nissan tiene un centro de desarrollo tecnológico en Toluca, dedicado al diseño y al desarrollo de proyectos y proveedores.

En el año 2000 Nissan Mexicana llega a la producción de tres millones de vehículos. Ese mismo año inicia la producción del Scénic, primer vehículo dentro de la Alianza Nissan y Renault.

**Honda**

Tiene una planta ubicada en El Salto, Jalisco, donde se fabrica el modelo Accord en sus diferentes versiones. Honda de México inició operaciones de importación y distribución de motocicletas en 1987, y en 1988 empezó a producir partes para motos. En 1995 inició la producción del modelo Accord. En el año 2000 se hicieron las primeras exportaciones de ese modelo a Estados Unidos con certificación ISO 14000. La capacidad de la planta de Honda es de 15.000 automóviles anuales (en dos turnos), 20.000 motos y 400.000 piezas para automóviles. Honda comercializa en México el Civic EXR (sedán y coupé), el Accord EX y EXL 4 cilindros, además del Accord EX y EXR 6 cilindros. También produce las motocicletas SA50 y CH80, y fabrica autopartes para exportación.

En cuanto a la industria de autopartes mexicana, estas surgieron en el período de sustitución de importaciones gracias a la política de fomento de la industria automotriz, cuyo objetivo central era crear y desarrollar un sector mexicano de autopartistas. La reglamentación estableció limitaciones al número de empresas terminales, restricciones a la participación de la inversión extranjera en las empresas de autopartes y algunas prohibiciones (importación de vehículos y componentes producidos localmente, la producción de autopartes en las empresas terminales y las cuotas de contenido local en los automóviles).

La producción de la industria mexicana de autopartes desde el año 2000 ha alcanzado los US\$ 18.000 millones anuales.

Teniendo en cuenta lo anterior, es claro que mientras México produce o fabrica vehículos utilizando sus propias materias primas y empleando procesos de fundición, estampado, fabricación de motores

y transmisiones, en Colombia se realizan procesos de ensamblaje en razón a que no se producen materias primas básicas es necesario el abastecimiento de fuentes externas.

1.3. Producción en Colombia

Si bien la industria automotriz colombiana, no es de las proporciones de la industria de México y de Brasil, es importante en el ámbito andino e inclusive hacia fuera del mismo si se contemplan las posibilidades de mercado en algunos otros países de América del Sur, de Centroamérica y de Caricom.

La producción de vehículos en Colombia presentó un crecimiento del 11.9% entre los años 2000 a 2003. Este incremento en la producción de vehículos también se manifestó en la producción de autopartes toda vez que en 1999 las exportaciones eran de US\$171 millones en ese año y pasaron a US\$ 481 millones en 2001.

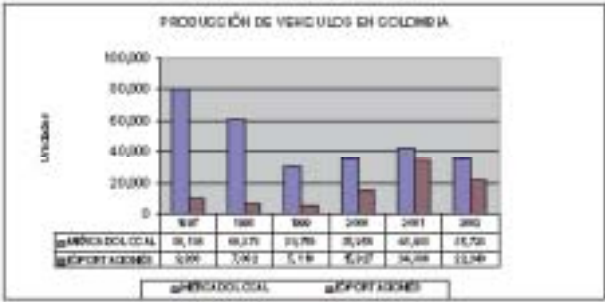
Resulta de suma importancia salvaguardar el mercado interno que hoy representa cerca del 70% de la producción, y ampliar el mercado externo que hoy representa casi el 30%.

A continuación se observan los niveles de producción alcanzados en Colombia durante los últimos seis años.

Producción de Vehículos por Empresa en Colombia  
Unidades

| EMPRESA       | 1997   | 1998   | 1999   | 2000   | 2001   | 2002   |
|---------------|--------|--------|--------|--------|--------|--------|
| COLMOTORES    | 31,495 | 26,359 | 13,015 | 19,429 | 28,500 | 23,577 |
| CCA           | 25,189 | 21,059 | 8,699  | 9,511  | 14,767 | 15,124 |
| SOFASA        | 31,441 | 18,524 | 12,159 | 20,943 | 31,606 | 17,365 |
| TOTAL         | 90,122 | 67,940 | 35,872 | 51,883 | 76,874 | 58,068 |
| MERCADO LOCAL | 80,186 | 60,878 | 30,756 | 35,956 | 41,988 | 35,728 |
| EXPORTACIONES | 9,936  | 7,062  | 5,116  | 15,927 | 34,886 | 22,340 |

Fuente: Ensambladoras, cálculos Acolfa



Fuente: Ensambladoras, cálculos Acolfa

1.4. Producción en México

México ha sorprendido en los últimos dos años a la industria automotriz mundial al superar en la producción anual de automóviles a Brasil, el grande de América Latina. En el 2002, México exportó el 72% de su producción con destino a más de 60 países, de los cuales se cuentan Estados Unidos, Canadá, Europa y América del Sur.

De las nueve empresas que fabrican vehículos en México (DaimlerChrysler, Ford, General Motors, Nissan, Honda, BMW, Mercedes Benz, Renault y Volkswagen), seis son exportadoras.

Los autopartistas exportan sus componentes en los vehículos producidos en las diferentes plantas mexicanas y venden directamente

a las matrices ubicadas en Estados Unidos, Europa y América Latina, bien sea para utilizar en el ensamble de vehículos o como piezas de reposición.

Producción de Vehículos por Empresa en México  
Unidades

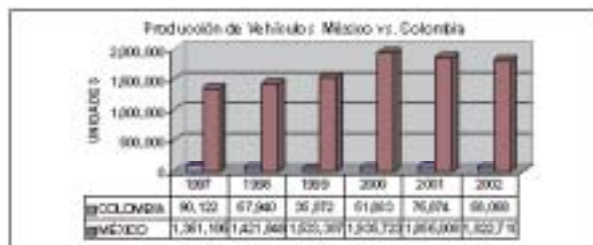
| EMPRESAS Y MODELOS             | Acumulado  |           |           |           |           |           |           |
|--------------------------------|------------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|-----------|
|                                | 1978-1996  | 1997      | 1998      | 1999      | 2000      | 2001      | 2002      |
| BMW                            | 732        | 970       | 1,932     | 1,596     | 1,594     | 1,001     | 1,046     |
| DAIMLER/CHRYSLER               | 2,115,743  | 355,914   | 358,780   | 329,930   | 404,637   | 395,119   | 380,518   |
| FORD MOTOR COMPANY             | 2,076,302  | 246,089   | 206,281   | 209,119   | 280,585   | 239,690   | 185,874   |
| GENERAL MOTORS                 | 1,727,822  | 300,900   | 315,946   | 331,021   | 444,670   | 447,802   | 508,002   |
| HONDA                          | 1,329      | 3,045     | 7,194     | 10,241    | 18,801    | 23,825    | 24,962    |
| MERCEDES BENZ                  | 68,415     | 955       | 464       | 132       | 0         | 0         | 0         |
| NISSAN                         | 1,666,506  | 172,763   | 189,787   | 185,574   | 313,496   | 327,923   | 328,950   |
| RENAULT                        | 0          | 0         | 0         | 0         | 0         | 1,757     | 12,141    |
| VOLKSWAGEN                     | 2,621,413  | 257,366   | 300,116   | 410,308   | 425,703   | 380,690   | 332,876   |
| MCI                            | 0          | 0         | 0         | 0         | 438       | 483       | 544       |
| CHRYSLER                       | 603        | 392       | 212       | 632       | 0         | 0         | 0         |
| DINA DIESEL                    | 67,666     | 4,708     | 4,385     | 2,234     | 1,799     | 0         | 0         |
| FORD MOTOR COMPANY COMERCIALES | 975        | 1,413     | 7,986     | 13,799    | 10,099    | 6,890     | 6,684     |
| GENERAL MOTORS COMERCIALES     | 1,494      | 1,415     | 1,512     | 3,495     | 1,884     | 2,006     | 2,392     |
| INTERNATIONAL                  | 0          | 0         | 0         | 0         | 9,311     | 10,393    | 15,203    |
| KENWORTH                       | 33,884     | 5,556     | 7,054     | 7,253     | 7,326     | 5,355     | 6,940     |
| MERCEDES BENZ COMERCIALES      | 3,168      | 6,409     | 14,229    | 21,026    | 12,875    | 10,591    | 14,901    |
| SCANIA                         | 7,085      | 272       | 403       | 435       | 529       | 475       | 429       |
| VOLVO                          | 90         | 327       | 488       | 0         | 1,759     | 1,778     | 1,103     |
| OTROS                          | 3,744      | 2,612     | 5,079     | 6,592     | 217       | 230       | 145       |
| GRAN TOTAL                     | 10,396,971 | 1,361,106 | 1,421,848 | 1,533,387 | 1,935,723 | 1,856,008 | 1,822,710 |
| MERCADO INTERNO                |            | 384,816   | 443,090   | 456,170   | 501,180   | 432,153   | 503,335   |
| EXPORTACIÓN                    |            | 976,290   | 978,758   | 1,077,217 | 1,434,543 | 1,423,855 | 1,319,375 |

Fuente AMIA, AMPAC, Cálculos Acolfa



Fuente AMIA, AMPAC, Cálculos Acolfa

Mientras en México se produjeron un 1,822,710 unidades de vehículos en el 2002, Colombia en el mismo año produjo tan solo el 3% de este volumen, es decir 58,068 vehículos.



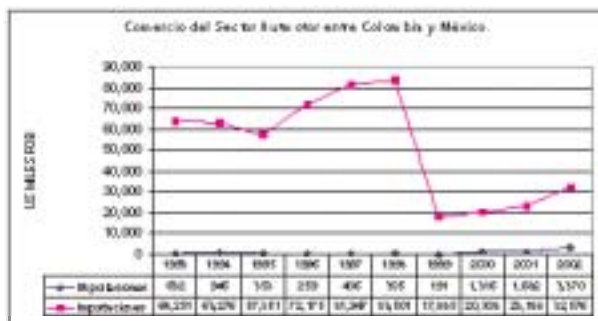
Fuente AMIA, AMPAC, Ensambladoras colombianas, Cálculos Acolfa.

### 1.5. Balance Comercial

El comportamiento del comercio del sector automotor colombiano con México presenta un permanente déficit, las importaciones mexicanas de vehículos y autopartes en los últimos cinco años son en promedio 26 veces mayores que las exportaciones de Colombia a ese país, pues de US\$35,486 millones que se importan de México, tan solo exportamos US\$1.373 millones.

Las asimetrías existentes entre las industrias automotrices de México y de Colombia tienen importantes efectos sobre las escalas y los costos de producción. La balanza comercial favorece sustancialmente a México, por lo tanto un acuerdo comercial que no contemple un trato asimétrico a favor de Colombia, simplemente profundizaría el desequilibrio comercial y reduciría aún más el tamaño del mercado de la industria nacional.

Es de anotar que las exportaciones colombianas del sector corresponden a autopartes, toda vez que el acceso de vehículos en México es restringido.



### 1.6. Acuerdos Comerciales de México

La orientación de México hacia los mercados de exportación se consolidó con la firma del Tratado de Libre Comercio de Norteamérica, NAFTA.

México logró una negociación en la que se le reconoce el menor grado de desarrollo relativo frente a Canadá y Estados Unidos. Si bien el Acuerdo se suscribió en 1992, la apertura del mercado mexicano para vehículos nuevos procedentes de los países firmantes del acuerdo será a partir de 2004 y para las unidades usadas será en 2009, hasta tanto, las políticas restrictivas e impositivas y los requisitos de inversión, entre otros, se mantendrán.

En el acuerdo suscrito por México con Estados Unidos y Canadá, a México se le permitió el desmonte de sus restricciones en el año 2004, logrando así que estos países de mayor desarrollo, reconocieran la desventaja proporcional de México, permitiéndole ajustarse en el tiempo y establecer reglas para el beneficio de su industria y el incremento de

sus niveles de competitividad y medidas tendientes a la atracción de inversión extranjera.

México, noveno fabricante de vehículos en el mundo, exporta más del 70% de su producción, en los últimos años, México ha firmado tratados comerciales con cerca de 32 países, entre los que figuran los principales bloques del mercado automotor.

Es de destacar que del resultado de las recientes negociaciones de México en el sector automotor, tanto con Brasil como con Chile, México otorga cupos anuales bajo el esquema de autorización automática de importaciones, manteniendo las restricciones establecidas en sus políticas públicas para el resto del comercio.

México no quiere depender del mercado estadounidense por eso busca afianzar otros mercados, especialmente en Asia y América Latina.

### 2. Adecuación de la industria automotriz colombiana

Las negociaciones del sector automotor en G3 hacen parte de una estrategia de desarrollo competitivo del sector que garanticen su viabilidad y promueva el empleo y una creciente incorporación de valor agregado, es necesaria la reconversión del sector para alcanzar estándares que permitan sobrevivir en un mercado globalizado.

El futuro de la industria automotriz de la región depende de que las plantas automotrices se adapten a las circunstancias de los bloques económicos como el G3 y Mercosur.

Hacia el futuro, el crecimiento de las ensambladoras debe estar a la par del desarrollo de los autopartistas y que deben motivar a los industriales para estar preparados para competir dentro de las condiciones competitivas de la región. Según datos del sector privado colombiano, de una integración actual de 30% se estima que en el mediano plazo la industria puede llegar a alcanzar un nivel alrededor del 60% de integración, cosa que permitiría a los proveedores crecer y mejorar su competitividad no sólo interna sino también externamente.

Por eso debe incentivarse y defenderse el armado de vehículos con piezas fabricadas en la región, para que en el futuro y ante la perspectiva de la implementación definitiva del G3 y del CAN-Mercosur, participemos en estos mercados con mayor competitividad.

Para lograr avanzar en esta dirección, se requería como paso fundamental, lograr condiciones más favorables a las que actualmente se tienen para el sector automotor en el G-3, de manera que se puedan visualizar nuevas oportunidades de negocios. Para lograrlo es necesario que la desgravación arancelaria del sector se prorrogue en un término posterior al 2007, de tal manera que sea posible el ajuste de la industria automotriz colombiana y se garantice su permanencia en el mercado.

TEXTO DEFINITIVO APROBADO EN PRIMER DEBATE

COMISION SEGUNDA CONSTITUCIONAL PERMANENTE

AL PROYECTO DE LEY NUMERO 72 DE 2005 SENADO

por medio de la cual se Aprueba el Acuerdo de Complementación Económica número 33 (Tratado de Libre Comercio) celebrado entre la República de Colombia, los Estados Unidos Mexicanos y la República Bolivariana de Venezuela – Sexto Protocolo Adicional, suscrito en la ciudad de Montevideo, Uruguay, a los tres (3) días del mes de agosto de dos mil cinco (2005).

El Congreso de Colombia

DECRETA:

Artículo 1º. Apruébase el Acuerdo de Complementación Económica número 33 (Tratado de Libre Comercio) celebrado entre la República de Colombia, los Estados Unidos Mexicanos y la República Bolivariana de Venezuela – Sexto Protocolo Adicional, suscrito en la ciudad de Montevideo, Uruguay, a los tres (3) días del mes de agosto de dos mil cinco (2005).

Artículo 2º. De conformidad con lo dispuesto en el artículo 1º de la Ley 7ª de 1944, el Acuerdo de Complementación Económica número 33 (Tratado de Libre Comercio) celebrado entre la República de Colombia, los Estados Unidos Mexicanos y la República Bolivariana de Venezuela – Sexto Protocolo Adicional, suscrito en la ciudad de Montevideo, Uruguay, a los tres (3) días del mes de agosto de dos mil cinco (2005), que por el artículo primero de esta ley se aprueba, obligará al país a partir de la fecha en que se perfeccione el vínculo internacional respecto del mismo.

Artículo 3º. La presente ley rige a partir de la fecha de su publicación.

CONTENIDO

Gaceta número 845 - Jueves 1ª de diciembre de 2005

SENADO DE LA REPUBLICA

Págs.

PONENCIAS

Ponencia para segundo debate y texto definitivo al Proyecto de ley número 72 de 2005, Senado, por medio de la cual se aprueba el Acuerdo de Complementación Económica número 33 (Tratado de Libre Comercio) celebrado entre la República de Colombia, los Estados Unidos Mexicanos y la República Bolivariana de Venezuela, Sexto Protocolo Adicional, suscrito en la ciudad de Montevideo, Uruguay, a los tres (3) días del mes de agosto de dos mil cinco (2005) .... 1