

40. Vehículos de transporte

1. Clasificación arancelaria

Cuadro 40.1

Subpartidas arancelarias en las que se clasifican los productos del sector de vehículos de transporte

| Subpartida | Descripción |
|------------|--|
| 870110 | - Motocultores (tractores operados por peatones) |
| 870120 | - Tractores (cabezales) de carretera para semirremolques |
| 870130 | - Tractores de orugas (uso agrícola) |
| 870190 | - Los demás tractores |
| 870210 | - Vehículos automóviles para transporte de diez o más personas, con motor de pistón, de encendido por compresión (Diesel o semi-Diesel) |
| 870290 | - Los demás vehículos automóviles para transporte de diez o más personas, incluido el conductor |
| 870310 | - Vehículos especialmente concebidos para desplazarse sobre la nieve, vehículos especiales para transporte de personas en campos de golf y vehículos similares |
| 870321 | - Los demás vehículos con motor de émbolo alternativo, de encendido por chispa, de cilindrada inferior o igual a 1,000 cm ³ |
| 870322 | - Los demás vehículos con motor de émbolo alternativo, de encendido por chispa, de cilindrada superior a 1,000 cm ³ pero inferior o igual a 1,500 cm ³ |
| 870323 | - Los demás vehículos con motor de émbolo alternativo, de encendido por chispa, de cilindrada superior a 1,500 cm ³ pero inferior o igual a 3,000 cm ³ |
| 870324 | - Los demás vehículos con motor de émbolo alternativo, de encendido por chispa, de cilindrada superior a 3,000 cm ³ |
| 870331 | - Los demás vehículos con motor de émbolo, de encendido por compresión (Diesel o semi-diesel), de cilindrada inferior o igual a 1,500 cm ³ |
| 870332 | - Los demás vehículos con motor de émbolo, 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 |
| 870333 | - Los demás vehículos con motor de émbolo, de encendido por compresión (Diesel o semi-diesel), de cilindrada superior a 2,500 cm ³ |
| 870390 | - Los demás coches de turismo y vehículos automóviles concebidos para el transporte de personas |
| 870410 | - Volquetes automotores concebidos para utilizarlos fuera de la red de carreteras |
| 870421 | - Los demás vehículos automóviles para el transporte de mercancías, con motor de émbolo, de encendido por compresión, de peso total con carga máxima inferior o igual a 5 t |
| 870422 | - Los demás vehículos automóviles para el transporte de mercancías, con motor de émbolo, de encendido por compresión, de peso total con carga máxima superior a 5 t pero inferior o igual a 20 t |
| 870423 | - Los demás vehículos automóviles para el transporte de mercancías, con motor de émbolo, de encendido por compresión, de peso total con carga máxima superior a 20 t |
| 870431 | - Los demás vehículos automóviles para el transporte de mercancías, con motor de émbolo, de encendido por chispa, de peso total con carga máxima inferior o igual a 5 t |
| 870432 | - Los demás vehículos automóviles para el transporte de mercancías, con motor de émbolo, de encendido por chispa, de peso total con carga máxima superior a 5 t |

| | |
|--------|--|
| 870490 | - Los demás vehículos automóviles para el transporte de mercancías |
| 870510 | - Camiones grúa |
| 870520 | - Camiones automóviles para sondeo o perforación |
| 870530 | - Camiones de bomberos |
| 870540 | - Camiones hormigonera |
| 870590 | - Los demás vehículos automóviles para usos especiales, excepto los concebidos para el transporte de personas o mercancías |
| 870600 | - Chasis de vehículos automóviles de las partidas N° 87.01 a 87.05, equipados con su motor |
| 870710 | - Carrocerías de vehículos de la partida no 87.03 |
| 870790 | - Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, excepto de la partida 87.03 |
| 870810 | - Parachoques (paragolpes, defensas) y sus partes, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 |
| 870821 | - Cinturones de seguridad, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 |
| 870829 | - Las demás partes y accesorios de carrocería (incluidas las de cabina), para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 |
| 870831 | - Guarniciones de frenos montadas, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 |
| 870839 | - Los demás frenos, servofrenos y sus partes, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 |
| 870840 | - Cajas de cambio, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 |
| 870850 | - Ejes con diferencial, incluso provistos con otros órganos de transmisión, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 |
| 870860 | - Ejes portadores y sus partes, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 |
| 870870 | - Ruedas, sus partes y accesorios, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 |
| 870880 | - Amortiguadores de suspensión, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 |
| 870891 | - Radiadores, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 |
| 870892 | - Silenciadores y tubos de escape, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 |
| 870893 | - Embragues y sus partes, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 |
| 870894 | - Volantes, columnas y cajas de dirección, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 |
| 870899 | - Las demás partes y accesorios para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 |
| 871110 | - Motocicletas y triciclos a motor, velocípedos equipados con motor auxiliar, sidecares, con motor de émbolo (pistón) alternativo, de cilindrada inferior o igual a 50 cm ³ |
| 871120 | - Motocicletas y triciclos a motor, velocípedos equipados con motor auxiliar, sidecares, con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada superior a 50 cm ³ pero inferior o igual a 250 cm ³ |
| 871130 | - Motocicletas y triciclos a motor, velocípedos equipados con motor auxiliar, sidecares, con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada superior a 250 cm ³ pero inferior o igual a 500 cm ³ |
| 871140 | - Motocicletas y triciclos a motor, velocípedos equipados con motor auxiliar, sidecares, con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada superior a 500 cm ³ pero inferior o igual a 800 cm ³ |
| 871150 | - Motocicletas y triciclos a motor, velocípedos equipados con motor auxiliar, sidecares, con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada superior a 800 cm ³ |
| 871190 | - Las demás motocicletas y triciclos a motor, velocípedos equipados con motor auxiliar, sidecares |
| 871200 | - Bicicletas y demás velocípedos (incluidos los triciclos de reparto), sin motor |
| 871411 | - Sillines (asientos) de motocicletas y triciclos a motor (incluidos los también a pedales) |
| 871419 | - Las demás partes y accesorios de motocicletas y triciclos a motor (incluidos los también a |

| | |
|--------|--|
| | pedales) |
| 871420 | - Partes y accesorios de sillones de ruedas y demás vehículos para inválidos |
| 871491 | - Cuadros y horquillas, y sus partes, para vehículos de las partidas N° 87.11 a 87.13 |
| 871492 | - Llantas (aros) y radios (rayos), para vehículos de las partidas N° 87.11 a 87.13 |
| 871493 | - Bujes sin freno y piñones libres, para vehículos de las partidas N° 87.11 a 87.13 |
| 871494 | - Frenos, incluidos los bujes con freno, y sus partes, para vehículos de las partidas N° 87.11 a 87.13 |
| 871495 | - Sillones (asientos), para vehículos de las partidas N° 87.11 a 87.13 |
| 871496 | - Pedales y mecanismos de pedal, y sus partes, para vehículos de las partidas N° 87.11 a 87.13 |
| 871499 | - Las demás partes y accesorios de los vehículos de las partidas N° 87.11 a 87.13 |

2. Unión Europea

La industria del automóvil es un subsector fundamental para la economía de las Comunidades Europeas (CE) y representa el 3 por ciento del PIB, el 7 por ciento del valor añadido manufacturero total (más de 100.000 millones de euros) y el 6 por ciento del empleo total en el sector manufacturero (más de 2 millones de empleados). Asimismo, proporciona empleo indirecto a entre 10 y 11 millones de personas. Sin embargo, varios fabricantes de coches han anunciado recientemente programas de reducción de puestos de trabajo. En el 2003, la mayoría de los empleados del sector trabajaba en Alemania (más del 40 por ciento del total de trabajadores de las CE en la industria del automóvil); seguido de Francia (16 por ciento), el Reino Unido (13 por ciento), España (11 por ciento) e Italia (7 por ciento). A pesar del descenso de la producción de vehículos automóbiles, que pasó de 17,2 millones de unidades en 2001 a 16,8 millones de unidades en 2003, principalmente debido a una reducción de la demanda resultante del deterioro de la situación económica, las CE constituyen la principal región productora de automóviles del mundo (34 por ciento)¹.

La industria del automóvil ha vivido un largo período de concentración a través de fusiones y adquisiciones. Representa más del 20 por ciento del gasto en investigación y desarrollo del sector manufacturero (por ejemplo, coches híbridos y tecnologías del hidrógeno) de las CE (más de 20.000 millones de euros). Tradicionalmente, la industria ha disfrutado de un superávit comercial (35.800 millones de euros en 2002, con 66.200 millones de euros en las exportaciones). La protección arancelaria de los vehículos automóbiles es relativamente baja y el promedio de los aranceles es del 6,4 por ciento, como niveles máximos de hasta el 22 por ciento.

La industria del automóvil de las CE está sumamente regulada con más de 90 directivas que abarcan desde la construcción hasta el funcionamiento de los vehículos automóbiles, incluso en las esferas de la seguridad y el medio ambiente. La falta de mercado interior y de armonización en determinadas esferas (por ejemplo, reglamentos técnicos sobre vehículos automóbiles y sus partes y tributación de vehículos) también ha sido objeto de reiteradas críticas debido a que crea distorsiones en el mercado y aumenta los costos. La industria del automóvil de las CE está a la zaga de las de los Estados Unidos y el Japón, cuando se habla en términos de productividad.

¹ Examen de las Políticas Comerciales de la UE. Informe de las Cominidades Europeas. Documento WT/TPR/G/177 del 22 de enero de 2007.

El 12 de diciembre de 2005, las CE adoptaron una hoja de ruta para un período de 10 años destinada a aumentar la competitividad de su industria del automóvil. Se acordaron las siguientes cuatro principales recomendaciones para hacer más limpios y más seguros los coches y simplificar el marco jurídico de las CE: i) simplificación y mejora de la reglamentación mediante, entre otras cosas, la sustitución de 38 directivas por los reglamentos de la Comisión Económica de las Naciones Unidas para Europa (CEPE); ii) promoción de la protección del medio ambiente para reducir las emisiones contaminantes de los vehículos; iii) mejora de la seguridad vial a través de medidas específicas (por ejemplo, control electrónico de estabilidad, recordatorios de cinturón de seguridad y sistemas de ayuda al frenado) y iv) mejor acceso a los mercados en terceros países, especialmente en China.

2.1 Producción Doméstica

Alemania y Francia son de vital importancia en la producción de vehículos. Aunque Italia y Suecia también tienen una industria automovilística propia, mientras que España, el Reino Unido, Bélgica, Polonia y la República Checa tienen operaciones de montaje importantes de vehículos. Las compañías alemanas y francesas tienen sitios de producción por todas partes Europa, instaladas específicamente por ellas, o como resultado de la toma de posesión de industrias como Seat, Mini o Skoda. Aparte de lo anterior, las compañías japonesas y estadounidenses tienen una gran influencia en el montaje de vehículos en Europa, con sitios importantes en el Reino Unido, Alemania, Francia, Bélgica, Polonia, Eslovaquia, Polonia y Hungría. Las decisiones más importantes, por lo tanto, no se toman en el país en donde ocurren las operaciones de la producción o ensamblaje, sino en las jefaturas de las compañías de coche principales.

Los números totales de producción de vehículos ligeros (coches y vehículos ligeros para uso general) para el 2004 en la UE-15 se han mantenido al mismo nivel en los últimos cinco años. Sin embargo, los países han presentado distintos desempeños. De los países principales, Italia tuvo el peor, con una caída de 24%; Francia tuvo el mejor, con un crecimiento de 10%. Finlandia, Bélgica y los Países Bajos, países de ensamblaje de automóviles, sufrieron la caída de la producción en un 74% para el primero y en un 13% para los otros dos. Austria tuvo un buen desempeño, al casi duplicar su producción. La UE10 registró el mejor comportamiento, creciendo 13% en total durante los últimos años. En tanto, Eslovaquia y Polonia experimentaron el mayor crecimiento, con un 24% y 18%, respectivamente.

Pronóstico de la producción. Según la firma consultora Mercer y el Instituto de Investigación Fraunhofer, se espera que la producción global de vehículos ligeros aumente de 57 millones en 2002, a 76 millones en 2015, con un crecimiento proyectado de 33%. La producción europea de vehículos ligeros se estima en 20 millones de vehículos para entonces. Sin embargo, este crecimiento no será distribuido igualmente.

La mayor parte del aumento será observado en la UE10 durante el período 2005-2009, que tendrá un aumento de la producción en 3 millones de vehículos, cuyo crecimiento se espera que se mantenga hasta el 2013. La producción en el EU15 aumentará levemente a 16,6 millones de vehículos en 2013, siendo la mayor parte de este aumento observado en Alemania, Francia e Italia.

Cuadro 40.2
Producción de autos de pasajeros en la UE25, 2000-2004
En miles de unidades

| | 2000 | 2002 | 2004 | Cambio00-04 | 2005f | 2009 f | 2013 f |
|-------------------------|--------|--------|--------|-------------|--------|--------|--------|
| Total EU25 | 17.691 | 17.650 | 17.895 | 1% | 17.589 | 19.500 | 19.721 |
| Alemania | 5.371 | 5.301 | 5.366 | 0% | 5.214 | 5.385 | 5.502 |
| Francia | 3.290 | 3.652 | 3.613 | 10% | 3.505 | 3.714 | 3.679 |
| España | 3.009 | 2.787 | 2.938 | -2% | 2.648 | 2.550 | 2.572 |
| Reino Unido | 1.797 | 1.805 | 1.839 | 2% | 1.776 | 1.776 | 1.803 |
| Italia | 1.449 | 1.385 | 1.101 | -24% | 1.000 | 1.287 | 1.325 |
| Bélgica | 1.001 | 1.026 | 868 | -13% | 894 | 1.007 | 980 |
| Suecia | 260 | 238 | 290 | 12% | 289 | 323 | 339 |
| Austria | 116 | 133 | 227 | 96% | 230 | 183 | 172 |
| Portugal | 185 | 248 | 224 | 21% | 216 | 192 | 171 |
| Holanda | 215 | 182 | 188 | -13% | 115 | 96 | 64 |
| Finlandia | 38 | 41 | 10 | -74% | 23 | 29 | 28 |
| - less double countings | | -329 | | -366 | | -232 | |
| Total EU15 | 16.402 | 16.432 | 16.433 | 0% | 15.910 | 16.542 | 16.635 |
| Polonia | 502 | 308 | 591 | 18% | 616 | 831 | 861 |
| República Checa | 451 | 442 | 444 | -2% | 577 | 936 | 977 |
| Eslovaquia | 181 | 225 | 224 | 24% | 161 | 772 | 854 |
| Eslovenia | 123 | 127 | 132 | 7% | 178 | 156 | 142 |
| Hungría | 134 | 138 | 119 | -12% | 148 | 264 | 252 |
| - less double countings | | - 102 | | -22 | | -48 | |
| Total EU10 | 1.289 | 1.218 | 1.462 | 13% | 1.679 | 2.958 | 3.086 |

Fuente: CBI

2.2 Consumo²

El desarrollo económico se ha estancado estos últimos años en la UE. Sin embargo, los progresos recientes, visibles en mejoras en el “Indicador Económico del Sentimiento” de la UE y los Indicadores de Confianza Industrial y del Consumidor, hacen que las expectativas se vislumbren más optimistas. Los pronósticos actuales proyectan que la UE alcanzará un crecimiento económico de 2,2% en el 2007. Las ventas de coches, el tamaño y las características del parque vehicular, se encuentran estrechamente relacionados con el PIB per capita y el económico desarrollo en un país.

Mercado automotriz europeo. La industria del automóvil es muy importante dentro de la economía europea. La UE es la región de producción automotora más grande del mundo, con el 32% del total global y constituye el segundo mercado de consumo. Las compañías alemanas y francesas dominan la industria. El mercado se encuentra concentrado en fabricantes como Volkswagen, DaimlerChrysler, PSA (Peugeot,

² Fuente: CBI, 2006. *The Automotive Parts and Components Market in the EU.*

Citroën) y Renault. Estas multinacionales tienen contratado hasta 75% de la producción a fabricantes de componentes como Bosch, Valeo, Faurecia y SiemensVDO.

Ventas de vehículos. La industria del automóvil experimentó fuertes aumentos en ventas y producción en la segunda mitad de los años noventa. Estos progresos se detuvieron desde el 2000 y las ventas han mostrado una tendencia decreciente. No obstante, las ventas totales de la UE son relativamente altas y se ubican cerca de los niveles de fines de los noventa. Ha habido diferencias notables en ventas de vehículos en varios países en Europa durante los últimos cinco años. Después de una mejora en el 2004, las ventas cayeron otra vez en el 2005. En los primeros cinco meses de 2006 se dio un crecimiento de 2,5% con respecto al mismo período de 2005, conduciendo a un cierto optimismo. Si la mejora económica actual continúa, es probable que las ventas de vehículos aumenten, aunque moderadamente, durante los próximos años.

El mercado alemán sigue siendo el más grande, con 3,3 millones de vehículos vendidos anualmente (+1,6% de 2005). Otros mercados importantes son Reino Unido (2,4 millones, -4,9%), Italia (2,2 millones, -1,3%), Francia (2,1 millones, +2,7%) y España (1,5 millones, +0,8%). Los países más importantes, desde el punto de vista de ventas de vehículos, en la UE-10 son Polonia (236 mil, -25,8%), Hungría (201 mil, -2,9%) y la República Checa (152 mil, +5,6%).

Los fabricantes de coches alemanes tenían una cuota de mercado de 46,2% en 2004, encima en 0,1% en relación con el año anterior. Las marcas de fábrica francesas perdieron participación, mientras que las de fábrica japonesa aumentaron su participación entre el 2003 y el 2004. Por su parte, las marcas de fábrica italianas continuaron cayendo en el 2004, en tanto, las marcas de fábrica coreanas tuvieron un buen desempeño.

En el 2004, las ventas de vehículos comerciales en Europa occidental aumentaron en un 9 por ciento, para una valor de 2,3 millones. Es la primera vez en cuatro años que los registros de vehículos comerciales mostraban un incremento. La mejora se debió, básicamente, a la recuperación gradual de la economía de Europa Occidental, a la extensión del comercio con los países de Europa Oriental y al movimiento de las compañías de carga de renovar sus flotas. En la categoría del carro ligero de hasta 6 toneladas, los nuevos registros crecieron 9 por ciento; en el medio a las clases pesadas, los registros estaban para arriba por 7 por ciento. Las ventas de carros de tamaño mediano, de 6 a 16 toneladas, ascendieron a 80.000. unidades. Mientras que 230.000 carros nuevos superiores a las 16 toneladas fueron colocados en el mercado.

El parque total vehicular en el 2004 sumó más de 215 millones de coches. Las tasas de crecimiento en los nuevos Estados miembros de la UE son mucho más elevadas que las observadas en los otros Estados miembros de la UE.

2.3 Importaciones

La mayor parte de las importaciones provienen de la misma UE. Alemania y Francia son los principales suplidores de vehículos de la UE. Fuera de la UE, las importaciones provienen de Japón y Corea del Sur, fundamentalmente.

Cuadro 40.3
Unión Europea: Principales productos importados de vehículos de transporte

| Subpartida | Descripción | Valor (en millones de euros) | | | Volumen (en TM) | | | País de origen (por importancia relativa) |
|------------|--|------------------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---|
| | | 2003 | 2004 | 2005 | 2003 | 2004 | 2005 | |
| 870332 | Los demás vehículos con motor de émbolo, de encendido por compresión (Diesel o semodiesel), de cilindrada superior a 1,500 cm ³ pero inferior o igual a 2,500 cm ³ | 54.057,7 | 63.137,4 | 65.153,1 | 5.385.082 | 6.100.454 | 6.098.283 | UE (90%) -Alemania (34%) -Francia (13%) -Bélgica (12%) Japón (4%) Corea del Sur (3%) Turquía (2%) |
| 870323 | Los demás vehículos con motor de émbolo alternativo, de encendido por chispa, de cilindrada superior a 1,500 cm ³ pero inferior o igual a 3,000 cm ³ | 57.130,4 | 56.575,5 | 54.002,6 | 5.909.350 | 5.777.106 | 5.498.548 | UE (85%) -Alemania (29%) -Francia (13,5%) -Bélgica (13,2%) Japón (8%) Corea del Sur (3%) Turquía (2%) |
| 870899 | Las demás partes y accesorios para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 | - | 34.177,0 | 35.441,7 | - | 5.405.715 | 5.660.795 | UE (90%) -Alemania (30%) -Francia (20%) -Italia (8%) Japón (3%) EE.UU (2%) Turquía (1%) |
| 870322 | Los demás vehículos con motor de émbolo alternativo, de encendido por chispa, de cilindrada superior a 1,000 cm ³ pero inferior o igual a 1,500 cm ³ | 25.087,5 | 24.840,9 | 25.085,5 | 3.449.562 | 3.384.235 | 3.336.443 | UE (85%) -España (19%) -Francia (17%) -Alemania (13%) Japón (6%) Corea del Sur (5%) Brasil (1%) |
| 870421 | Los demás vehículos automóviles para el transporte de mercancías, con motor de émbolo, de encendido por compresión, de peso total con carga máxima inferior o igual a 5 t | 13.703,5 | 14.441,7 | 15.150,3 | 1.961.929 | 1.955.569 | 2.083.163 | UE (81%) -Alemania (18%) -España (16,5%) -Francia (15,6%) Turquía (10%) Tailandia (5%) Japón (3%) |
| | Los demás | 68.633,9 | 129.634,6 | 134.593,9 | 8.301.955 | 19.536.233 | 20.185.780 | |
| | Total | 218.613,0 | 322.807,0 | 329.427,0 | 25.007.877 | 42.159.312 | 42.863.012 | |

Fuente: Eurostat

2.4 Exportaciones

Las exportaciones de vehículos de la UE se dirigen especialmente hacia la UE. Ello se refleja en casi todas las subpartidas del cuadro 40.4, con excepción de la 8703.24 (Los demás vehículos con motor de émbolo alternativo, de encendido por chispa, de cilindrada superior a 3,000 cm³), donde se exporta un porcentaje mayoritario hacia los EE.UU. Dentro de la UE, los principales mercados de destino son: Alemania, Reino Unido, Francia, Italia y España, principalmente.

Cuadro 40.4
Unión Europea: Principales productos de exportación del sector de vehículos de transporte

| Subpartida | Descripción | Valor (en millones de euros) | | | Volumen (en TM) | | | País de destino (por importancia relativa) |
|------------|--|------------------------------|------------------|------------------|-------------------|-------------------|-------------------|---|
| | | 2003 | 2004 | 2005 | 2003 | 2004 | 2005 | |
| 870323 | Los demás vehículos con motor de émbolo alternativo, de encendido por chispa, de cilindrada superior a 1,500 cm ³ pero inferior o igual a 3,000 cm ³ | 78.108,1 | 73.554,6 | 74.249,3 | 7.511.192 | 7.316.490 | 7.292.292 | UE (61%) -Reino Unido (13%) -Alemania (12%) -España (5%) EE.UU (17%) Japón (4%) Suiza (2%) |
| 870332 | Los demás vehículos con motor de émbolo, de encendido por compresión (Diesel o semodiesel), de cilindrada superior a 1,500 cm ³ pero inferior o igual a 2,500 cm ³ | 57.644,9 | 66.067,6 | 67.408,5 | 5.829.466 | 6.391.077 | 6.632.156 | UE (90%) -España (14%) -Francia (13,5%) -Italia (13,4%) Turquía (1,5%) Suiza (1,4%) Noruega (1,2%) |
| 870899 | Las demás partes y accesorios para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 | - | 31.899,8 | 34.321,2 | - | 5.367.611 | 5.704.136 | UE (69%) -Alemania (16%) -Francia (10%) -España (7%) EE.UU (8%) Turquía (3,2%) Brasil (2,9%) |
| 870324 | Los demás vehículos con motor de émbolo alternativo, de encendido por chispa, de cilindrada superior a 3,000 cm ³ | 25.588,1 | 26.715,7 | 31.673,1 | 1.078.879 | 1.146.090 | 1.438.842 | UE (24%) -Reino Unido (7%) -Alemania (3,2%) -Italia (3%) EE.UU (46%) Japón (6%) China (3%) |
| 870322 | Los demás vehículos con motor de émbolo alternativo, de encendido por chispa, de cilindrada superior a 1,000 cm ³ pero inferior o igual a 1,500 cm ³ | 21.144,3 | 22.169,5 | 22.027,3 | 2.931.284 | 3.003.838 | 3.037.537 | UE (88%) -Alemania (19,2%) -Italia (13%) -Reino Unido (12,8%) Turquía (2%) Irán (1,4%) Rusia (1,3%) |
| | Los demás | 76.942,2 | 147.346,9 | 153.955,4 | 11.674.005 | 23.239.516 | 24.699.539 | |
| | Total | 259.427,7 | 367.754,1 | 383.634,7 | 29.024.826 | 46.464.622 | 48.804.503 | |

Fuente: Eurostat

2.5 Condiciones de acceso al mercado europeo

2.5.1 Aranceles consolidados y nación más favorecida (NMF)

Para el sector de otros vehículos, los aranceles NMF corresponden al arancel consolidado. La Unión Europea aplica un arancel *ad valorem* mínimo de 0% y un arancel máximo de 22% (ver Anexo III de este documento).

2.5.2 Aranceles preferenciales

El tratamiento que recibió el sector en los otros AAE firmados con la UE fue el siguiente (ver cuadro 40.8):

1. México: (i) libre comercio inmediato. (ii) Desgravación en cuatro etapas iguales (la primera tuvo lugar en la fecha de entrada en vigor del Acuerdo, y las otras tres, el 1 de enero de cada año sucesivo, de forma que los aranceles aduaneros quedasen eliminados por completo el 1 de enero de 2003); para aquellos vehículos clasificados bajos estas líneas arancelarias, con un peso inferior a 8.864 kg, la reducción arancelaria se realizará a partir del arancel base de 4,4%. (iii) desgravación en cuatro etapas iguales.
2. Chile: libre comercio inmediato y liberalización durante un período transitorio de 3 años.

2.5.3 Requisitos técnicos y otros requerimientos

- **Normativa técnica: Automóviles**

» *Reglamento (CE) 2037/2000 sobre las sustancias que agotan la capa de ozono*³

El Reglamento (CE) n° 2037/2000 deroga el Reglamento (CE) n° 3093/94 del Consejo relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono a fin de adaptar el régimen comunitario a los avances técnicos registrados desde la adopción de dicho Reglamento, así como a los cambios introducidos en 1995, 1997 y 1999 en el Protocolo de Montreal relativo a las sustancias que agotan la capa de ozono. Al establecer medidas de control más estrictas que las previstas en el Reglamento (CE) n° 3093/94 y en el Protocolo de Montreal, tiene en cuenta la disponibilidad cada vez mayor de productos de sustitución de las sustancias que agotan la capa de ozono.

Ámbito de aplicación

El Reglamento se aplica a:

- la producción, importación, exportación, comercialización, uso, recuperación, reciclado, regeneración y destrucción de los clorofluorocarburos (CFC), otros clorofluorocarburos totalmente halogenados, los halones, el tetracloruro de carbono, el 1,1,1- tricloroetano, el bromuro de metilo, los hidrobromofluorocarburos, los hidroclorofluorocarburos (HCFC) y el bromoclorometano, en lo

³ Reglamento 2037/2000 disponible en:

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/oj/2000/l_244/l_24420000929es00010024.pdf

Más información sobre este Reglamento en: <http://europa.eu/scadplus/leg/es/lvb/l28064.htm>

sucesivo denominados «sustancias reguladas» y, en determinados casos, a los productos o aparatos que contienen esas sustancias;

- la comunicación de datos sobre dichas sustancias;
- las inspecciones y sanciones;
- las sustancias nuevas.

Prohibición y limitación de las sustancias consideradas en el territorio de la Unión Europea

El Reglamento prevé una limitación progresiva de la utilización, comercialización, producción e importación de los HCFC puros, y establece como fecha límite de eliminación final:

- el 31 de diciembre de 2009 por lo que respecta a la comercialización, uso e importación de los HCFC; gran parte de los usos (y de las importaciones) de los HCFC, por ejemplo en aerosoles, como refrigerantes o disolventes, queda prohibida desde la entrada en vigor del Reglamento, salvo algunas excepciones;
- el 1 de enero de 2015 estarán prohibidos todos los HCFC, incluso las sustancias recuperadas;
- el 31 de diciembre de 2025 por lo que respecta a la producción de los HCFC.

Quedan prohibidas la comercialización, la utilización, la producción y la importación de los CFC, otros CFC totalmente halogenados, los halones, el tetracloruro de carbono, el 1,1,1- tricloroetano, los hidrobromofluorocarburos y el bromoclorometano a partir de la fecha de entrada en vigor del Reglamento. Esta prohibición no afecta a los productos y aparatos fabricados antes de la entrada en vigor del Reglamento.

- » *Directiva 70/156/CEE relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados Miembros sobre la homologación de vehículos a motor y de sus remolques*⁴
- » *Directiva 2001/116/CE se adapta al progreso técnico la Directiva 70/156/CEE del Consejo relativa a la aproximación de las legislaciones de los Estados miembros sobre la homologación de vehículos de motor y de sus remolques*⁵

Desde 1970, la Directiva 70/156/CEE es el principal instrumento jurídico que permite la aplicación del mercado único en el sector del automóvil. Con objeto de seguir los cambios permanentes de este sector, la Directiva ha experimentado múltiples modificaciones. Por consiguiente, se ha considerado conveniente incrementar su legibilidad efectuando una refundición de la misma. Además, de esa forma es posible ampliar a nuevas categorías de vehículos de motor el ámbito de aplicación de los principios establecidos⁶.

La Directiva 2001/116/CE es la primera fase de la refundición; en ella se establecen las normas técnicas necesarias para aplicar, en la práctica, la homologación de los turismos. La Unión Europea inicia ya la segunda fase de la refundición de la Directiva 70/156/CEE.

⁴ Directiva 70/156/CE disponible en:

<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=CELEX:31970L0156:ES:HTML>

⁵ Directiva 2001/116/CE disponible en:

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/oj/2002/l_018/l_01820020121es00010115.pdf

⁶ Fuente: SCADPlus. Ver: <http://europa.eu/scadplus/leg/es/lvb/n26100.htm>

- » *Directiva 2002/24/CE relativa a la homologación de los vehículos de motor de dos o tres ruedas y por la que se deroga la Directiva 92/61/CEE*⁷

La presente Directiva se aplicará a todos los vehículos de motor de dos o tres ruedas, gemelas o no (ruedas dotadas de un neumático individual cada una), destinados a circular por carretera, así como a sus componentes o unidades técnicas.

La misma aclara ciertas cuestiones administrativas y completa las prescripciones contenidas en los anexos de la Directiva 92/61/CEE. A tal fin, conviene introducir requisitos armonizados relativos, en particular, a la numeración de los certificados de homologación de vehículos así como las excepciones para los vehículos de fin de serie y para los vehículos, componentes y unidades técnicas que incorporen nuevas tecnologías que todavía no estén amparadas por disposiciones comunitarias.

Las solicitudes de homologación deberán ser presentadas por el fabricante o su representante ante un Estado miembro.

Cada Estado miembro procederá a la homologación de cualquier tipo de vehículo, de las unidades técnicas o de los componentes, siempre que se den las siguientes condiciones:

- que el tipo de vehículo cumpla con las prescripciones técnicas de los reglamentos específicos y corresponda a los datos facilitados por el fabricante y enumerados en la lista exhaustiva recogida en el anexo de la Directiva;
- que el sistema (frenos, dispositivos anticontaminantes, etc.), la unidad técnica o el componente cumplan las prescripciones técnicas de la Directiva específica que le es aplicable y corresponda a los datos facilitados por el fabricante y enumerados en la lista exhaustiva recogida en el anexo.

El fabricante o su representante deberán expedir un certificado de conformidad para cada vehículo fabricado de conformidad con el tipo homologado y para cada unidad técnica o componente no fabricados en origen de conformidad con el tipo homologado

- » *Directiva 2003/37/CE relativa a la homologación de los tractores agrícolas o forestales, de sus remolques y de su maquinaria intercambiable remolcada, así como de los sistemas, componentes y unidades técnicas de dichos vehículos y por la que se deroga la Directiva 74/150/CEE*⁸.

La Directiva 2003/37/CE moderniza el procedimiento comunitario de homologación de los vehículos agrícolas forestales establecido por la Directiva 74/150/CEE. El sistema comunitario de homologación de vehículos completos se convierte en obligatorio para los tractores agrícolas o forestales, sus remolques y su

⁷ **Directiva 2002/24/CE** disponible en:

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/oj/2002/l_124/l_12420020509es00010044.pdf

Para más información, ver: <http://europa.eu/scadplus/leg/es/lvb/l21024.htm>

⁸ **Directiva 2003/37/CE** disponible en:

http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/site/es/oj/2003/l_171/l_17120030709es00010080.pdf

Para más información, ver: <http://europa.eu/scadplus/leg/es/lvb/l24273.htm>

maquinaria intercambiable remolcada, con independencia de que se hayan fabricado en una o en varias etapas.

2.5.4 Reglas de origen

En el siguiente cuadro, se detalla la regla de origen que deben cumplir todos los productos comprendidos en este sectorial, para obtener un tratamiento arancelario preferencial en la UE, de acuerdo con lo establecido en el Acuerdo de Asociación entre Chile y la Unión Europea y el Sistema Generalizado de Preferencias vigente a julio de 2007:

Cuadro 40.5
Regla de origen para el sector de vehículos automóviles

| Acuerdo de Asociación entre CH-UE ⁹ | Sistema Generalizado de Preferencias ¹⁰ | Interpretación ¹¹ |
|--|--|--|
| <p>ex capítulo 87 Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios, con excepción de: Fabricación en la cual el valor de todos los materiales utilizados no exceda del 40 % del precio franco fábrica del producto</p> | <p>ex capítulo 87 Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres, sus partes y accesorios, a excepción de: Fabricación en la cual el valor de todas las materias utilizadas no exceda del 40 % del precio franco fábrica del producto</p> | <p>Esta regla aplica a la mayoría de las mercancías clasificadas en el capítulo 87, con excepción de las reglas más específicas que se indican más adelante Esta regla permite la importación de materias primas no originarias siempre que el valor de las mismas no exceda del 40% del precio franco fábrica del producto final.</p> |
| <p>8710 Tanques y demás vehículos automóviles blindados de combate, incluso con su armamento; sus partes Fabricación: - en la que todos los materiales utilizados se clasifican en una partida diferente a la del producto, y - en la cual el valor de todos los materiales utilizados no exceda del 40 % del precio franco fábrica del producto</p> <p>Regla optativa Fabricación en la cual el valor de todos los materiales utilizados no exceda del 30 % del precio franco fábrica del producto</p> | <p>8710 Tanques y demás vehículos automóviles blindados de combate, incluso con su armamento; sus partes Fabricación: - a partir de materias de cualquier partida, excepto a partir de las materias de la misma partida que el producto, y - en la cual el valor de todas las materias utilizadas no exceda del 40 % del precio franco fábrica del producto</p> <p>Regla optativa Fabricación en la cual el valor de todas las materias utilizadas no exceda del 30 % del precio franco</p> | <p>La regla indica que se permite la importación de materias primas no originarias, siempre que éstas clasifiquen en una partida distinta a la del producto final. También se establece un requisito con respecto al valor de las materias primas importadas, ya que el valor de éstas no debe exceder del 40% del precio franco fábrica del producto final.</p> <p>Adicionalmente, si no se logra cumplir esta regla, puede aplicar la regla optativa, la cual permite que se importen materiales (incluso partes de la misma partida 8710) siempre que el valor de las mismas no exceda el 30% del precio franco fábrica del producto.</p> |

⁹ Regla de origen de conformidad con el Apéndice II del Anexo III del Acuerdo de Asociación entre Chile y la Unión Europea

¹⁰ Regla de origen de conformidad con el Anexo 15 del Reglamento (CE) No. 881/2003 de la Comisión del 21 de mayo de 2003.

¹¹ La regla de origen específica (ROE) aplica para productos que incorporen materiales importados, no originarios, siempre que sean objeto de las transformaciones o elaboraciones citadas en la ROE.

| Acuerdo de Asociación entre CH-UE ⁹ | Sistema Generalizado de Preferencias ¹⁰ | Interpretación ¹¹ |
|--|---|--|
| | fábrica del producto | |
| <p>8711 Motocicletas, incluidos los ciclomotores, y velocípedos con motor auxiliar, incluso con sidecar; sidecares: - Con motor de émbolo alternativo de cilindrada: -- inferior o igual a 50 cm3 Fabricación en la cual: - el valor de todos los materiales utilizados no exceda del 40 % del precio franco fábrica del producto, y - el valor de todos los materiales no originarios utilizados no exceda del valor de todos los materiales originarios utilizadas</p> <p>Regla optativa Fabricación en la cual el todos los materiales utilizados exceda del 20 % del precio fábrica del producto</p> | <p>8711 Motocicletas, incluidos los ciclomotores, y velocípedos con motor auxiliar, incluso con sidecar; sidecares: - Con motor de émbolo alternativo de cilindrada: -- inferior o igual a 50 cm3 Fabricación en la cual: - el valor de todas las materias utilizadas no exceda del 40 % del precio franco fábrica del producto, y - el valor de todas las materias no originarias utilizadas no exceda del valor de todas las materias originarias utilizadas</p> <p>Regla optativa Fabricación en la cual el valor de todas las materias utilizadas no exceda del 20 % del precio franco fábrica del producto</p> | <p>La regla indica que se permite la importación de materias primas no originarias, siempre que el valor de las mismas, no exceda del 40% del precio franco fábrica del producto final. También se debe verificar que el valor de todos los materiales no originarios utilizados no exceda del valor de todos los materiales originarios utilizados.</p> <p>Adicionalmente, si no se logra cumplir los dos requisitos citados anteriormente, puede aplicar la regla optativa, la cual permite que se importen materiales siempre que el valor de los mismos no exceda el 20% del precio franco fábrica del producto.</p> |
| <p>-- superior a 50 cm3 Fabricación en la cual: - el valor de todos los materiales utilizados no exceda del 40 % del precio franco fábrica del producto, y - el valor de todos los materiales no originarios utilizados no exceda del valor de todos los materiales originarios utilizadas</p> <p>Regla optativa Fabricación en la cual el valor de todos los materiales utilizados no exceda del 25 % del precio franco fábrica del producto</p> | <p>-- superior a 50 cm3 Fabricación en la cual: - el valor de todas las materias utilizadas no exceda del 40 % del precio franco fábrica del producto, y - el valor de todas las materias no originarias utilizadas no exceda del valor de todas las materias originarias utilizadas</p> <p>Regla optativa Fabricación en la cual el valor de todas las materias utilizadas no exceda del 25 % del precio franco fábrica del producto</p> | <p>La regla indica que se permite la importación de materias primas no originarias, siempre que el valor de las mismas, no exceda del 40% del precio franco fábrica del producto final. También se debe verificar que el valor de todos los materiales no originarios utilizados no exceda del valor de todos los materiales originarios utilizados.</p> <p>Adicionalmente, si no se logra cumplir los dos requisitos citados anteriormente, puede aplicar la regla optativa, la cual permite que se importen materiales siempre que el valor de los mismos no exceda el 25% del precio franco fábrica del producto.</p> |

| Acuerdo de Asociación entre CH-UE ⁹ | Sistema Generalizado de Preferencias ¹⁰ | Interpretación ¹¹ |
|--|---|--|
| <p>- Los demás Fabricación en la cual: - el valor de todos los materiales utilizados no exceda del 40 % del precio franco fábrica del producto, y - el valor de todos los materiales no originarios utilizados no exceda del valor de todos los materiales originarios utilizadas</p> <p>Regla optativa Fabricación en la cual el valor de todos los materiales utilizados no exceda del 30 % del precio franco fábrica del producto</p> | <p>– Los demás Fabricación en la cual: – el valor de todas las materias utilizadas no exceda del 40 % del precio franco fábrica del producto, y – el valor de todas las materias no originarias utilizadas no exceda del valor de todas las materias originarias utilizadas</p> <p>Regla optativa Fabricación en la cual el valor de todas las materias utilizadas no exceda del 30 % del precio franco fábrica del producto</p> | <p>La regla indica que se permite la importación de materias primas no originarias, siempre que el valor de las mismas, no exceda del 40% del precio franco fábrica del producto final. También se debe verificar que el valor de todos los materiales no originarios utilizados no exceda del valor de todos los materiales originarios utilizados.</p> <p>Adicionalmente, si no se logra cumplir los dos requisitos citados anteriormente, puede aplicar la regla optativa, la cual permite que se importen materiales siempre que el valor de los mismos no exceda el 30% del precio franco fábrica del producto.</p> |
| <p>Ex 8712 Bicicletas sin rodamientos de bolas Fabricación a partir de materiales de cualquier partida, excepto a partir de los materiales de la partida 8714</p> <p>Regla optativa Fabricación en la cual el valor de todos los materiales utilizados no exceda del 30 % del precio franco fábrica del producto.</p> | <p>ex 8712 Bicicletas sin rodamientos de bolas Fabricación a partir de materias de cualquier partida, excepto a partir de las materias de la partida 8714</p> <p>Regla optativa Fabricación en la cual el valor de todas las materias utilizadas no exceda del 30 % del precio franco fábrica del producto</p> | <p>La regla indica que se permite la fabricación a partir de materiales de cualquier partida, excepto a partir de los materiales de la partida 8714 (partes de bicicletas)</p> <p>Adicionalmente, si no se logra cumplir esta regla, puede aplicar la regla optativa, la cual permite que se importen materiales de cualquier partida (incluso partes de bicicletas de la partida 8714) siempre que el valor de los materiales utilizados no exceda el 30% del precio franco fábrica del producto.</p> |

3. El sector vehículos de transporte en Costa Rica

En Costa Rica no existe industria terminal de automóviles y camiones, solo se tiene una empresa que fabrica carrocerías de autobuses. Esto hace posible que el sector esté abierto a la competencia internacional. Las marcas de mayor venta son las asiáticas: Toyota, Nissan, Hyundai Honda, Mitsubishi, Isuzu, las cuales representan aproximadamente el 70% del mercado. El resto es compartido por diferentes marcas como:

Chevrolet, Ford, General Motors, Volkswagen, BMW y Mercedes Benz. Es importante señalar que existe un mercado muy importante de autos usados, principalmente de marcas coreanas¹².

Desde el punto de vista de repuestos, los productos con mayor demanda en el país son: frenos y sus partes, amortiguadores, embragues, ejes con diferencial, defensas y sus partes, rótulas, filtros, acumuladores, llantas nuevas y bombas de agua, entre los más importantes. Los principales proveedores extranjeros son: EE.UU., Japón, Corea y Europa. En el caso de los autobuses existen en Panamá y en Costa Rica proyectos de reconversión de la flota de transporte urbano de pasajeros, en donde se espera que México sea uno de los principales proveedores.

La parte más desarrollada dentro del sector de vehículos es la de producción de chasis para autobuses. En el país se fabrican ciertas partes y accesorios que son utilizados en otro tipo de vehículos.

En el sector de fabricantes de carrocerías de autobuses, prácticamente solo existe una empresa, Daewoo Bus Costa Rica, S.A., la cual fabrica unidades en serie y a gran escala, mediante todo un sistema de procesos de producción sistematizados¹³. Existen otras pequeñas empresas que se dedican a la fabricación y refacción de carrocerías para autobuses a menor escala, como lo son "Explobus" ubicada en Alajuela, Carrocerías Sanabria e Hijos ubicada en San Antonio de Desamparados, RECASA ubicada en Santa Bárbara de Heredia, entre las más importantes.

Las importaciones costarricenses de vehículos sumaron, en el 2006, €448,7 millones, mientras que las exportaciones fueron de tan solo €4,5 millones. En cuanto al comercio bilateral entre Costa Rica y la UE, en vehículos automotores, las importaciones costarricenses provenientes de la UE en el 2005 alcanzaron los €1 millones; mientras que las exportaciones costarricenses hacia la UE, en el año en cuestión, fueron de €277 mil. Costa Rica exporta a la UE automóviles de turismo y tractores. Por su parte, Costa Rica importa de la UE principalmente automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas, partes y accesorios de vehículos automóviles, como también tractores (ver cuadros 48.8 y 48.9, Anexo III).

4. El sector vehículos de transporte en Centroamérica

Así como en el caso costarricense, el sector de vehículos automotores en Centroamérica está poco desarrollado. En el área centroamericana y del Caribe, se conoce la fábrica de carrocerías ROSMO, ubicada en Guatemala, la cual tiene un perfil muy similar a la empresa costarricense Daewoo Bus Costa Rica S.A, en términos de la parte del mercado que suplen y de las técnicas de producción que utilizan. Según los expertos en esta área, se podría afirmar que estas dos empresas son las únicas en su género en toda la región.

Para el año 2005 las importaciones centroamericanas sumaron €1.710,4 millones, mientras que las exportaciones un monto total de €45,2 millones, cifras que demuestran que la región es importadora neta de estos productos (ver cuadro 40.6, Anexo I). Los principales bienes importados son: diferentes modalidades de vehículos de motor con émbolo (clasificados en las subpartidas 870323, 870333, 870421, 870210 y 870322). En el 2006, Centroamérica importó automóviles de los siguientes países principalmente: Japón (29%), EE.UU. (23%), Corea del Sur (9%) y Brasil (6%)¹⁴.

¹² Fuente: Consejería Comercial de México.

¹³ Más información sobre esta empresa en: <http://daewoobuscr.com/inicio.html>

¹⁴ Fuente: Bancos Centrales de Centroamérica.

Las importaciones de productos del sector se encuentran sujetas al pago de aranceles, muchos de los cuales no se encuentran armonizados a nivel centroamericano. Las tasas arancelarias ad valorem aplicadas sobre este sector se encuentran entre 0% y 30%, siendo El Salvador el único país de Centroamérica que aplica tasas de 25% y 30%.

ANEXO I: Cuadro comparativo sobre comercio Centroamérica-UE-MCCA

Cuadro 40.6
Comercio exterior de Centroamérica con la UE,
por subpartida arancelaria

| SA Subpartida 6D | Descripción | Centroamérica con el mundo | | Centroamérica con la UE | | Centroamérica con MCCA | |
|------------------------|---|--|--|--|--|--|--|
| | | Exportaciones 2005 (Mill. Euros) | Importaciones 2005 (Mill. Euros) | Exportaciones 2005 (Mill. Euros) | Importaciones 2005 (Mill. Euros) | Exportaciones 2005 (Mill. Euros) | Importaciones 2005 (Mill. Euros) |
| 871690 | Partes de remolques, semirremolques, y demás vehículos no automóviles | 0,3 | 4,0 | - | 0,7 | 0,1 | 0,0 |
| 871680 | Los demás vehículos no automóviles | 0,7 | 4,4 | 0,0 | 0,4 | 0,6 | 0,7 |
| 871640 | Los demás remolques y semirremolques | 0,5 | 2,5 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 871639 | Los demás remolques y semirremolques para el transporte de mercancías | 1,2 | 7,5 | - | 0,1 | 0,7 | 0,3 |
| 871631 | Cisternas | 0,4 | 1,2 | - | - | 0,0 | 0,0 |
| 871620 | Remolques y semirremolques, autocargadores o autodescargadores, para uso agrícola | 0,1 | 1,0 | 0,0 | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| 871610 | Remolques y semirremolques para vivienda o acampar, del tipo caravana | 0,0 | 0,2 | - | - | 0,0 | - |
| 871500 | Coches, sillas y vehículos similares para transporte de niños, y sus partes | 0,0 | 3,1 | 0,0 | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 871499 | Las demás partes y accesorios de los vehículos de las partidas N° 87.11 a 87.13 | 0,1 | 11,7 | - | 0,1 | 0,1 | 0,0 |

| | | | | | | | |
|--------|--|-----|-----|---|-----|-----|-----|
| 871496 | Pedales y mecanismos de pedal, y sus partes, para vehículos de las partidas N° 87.11 a 87.13 | 0,0 | 2,1 | - | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 871495 | Sillines (asientos), para vehículos de las partidas N° 87.11 a 87.13 | 0,0 | 1,4 | - | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 871494 | Frenos, incluidos los bujes con freno, y sus partes, para vehículos de las partidas N° 87.11 a 87.13 | 0,0 | 2,3 | - | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 871493 | Bujes sin freno y piñones libres, para vehículos de las partidas N° 87.11 a 87.13 | 0,0 | 1,8 | - | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 871492 | Llantas (aros) y radios (rayos), para vehículos de las partidas N° 87.11 a 87.13 | 0,0 | 3,0 | - | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| 871491 | Cuadros y horquillas, y sus partes, para vehículos de las partidas N° 87.11 a 87.13 | 0,0 | 4,9 | - | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| 871420 | Partes y accesorios de sillones de ruedas y demás vehículos para inválidos | 0,0 | 0,2 | - | 0,0 | 0,0 | - |
| 871419 | Las demás partes y accesorios de motocicletas y triciclos a motor (incluidos los también a pedales) | 0,2 | 4,7 | - | 0,2 | 0,1 | 0,0 |
| 871411 | Sillines (asientos) de motocicletas y triciclos a motor (incluidos los también a pedales) | 0,0 | 0,1 | - | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 871390 | Los demás sillones de ruedas y demás vehículos para inválidos | 0,0 | 0,8 | - | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 871310 | Sillones de ruedas y demás vehículos para inválidos, sin mecanismo de propulsión | 0,0 | 1,4 | - | 0,0 | 0,0 | 0,0 |

| | | | | | | | |
|--------|--|-----|------|-----|-----|-----|-----|
| 871200 | Bicicletas y demás valocípedos (incluidos los triciclos de reparto), sin motor | 0,3 | 12,5 | 0,0 | 0,1 | 0,3 | 0,2 |
| 871190 | Las demás motocicletas y triciclos a motor, velocípedos equipados con motor auxiliar, sidecares | 0,0 | 0,9 | - | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 871150 | Motocicletas y triciclos a motor, velocípedos equipados con motor auxiliar, sidecares, con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada superior a 800 cm ³ | 0,0 | 2,7 | 0,0 | 1,2 | 0,0 | 0,1 |
| 871140 | Motocicletas y triciclos a motor, velocípedos equipados con motor auxiliar, sidecares, con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada superior a 500 cm ³ pero inferior o igual a 800 cm ³ | 0,0 | 2,3 | - | 0,3 | 0,0 | 0,0 |
| 871130 | Motocicletas y triciclos a motor, velocípedos equipados con motor auxiliar, sidecares, con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada superior a 250 cm ³ pero inferior o igual a 500 cm ³ | - | 1,7 | - | 0,2 | - | 0,0 |
| 871120 | Motocicletas y triciclos a motor, velocípedos equipados con motor auxiliar, sidecares, con motor de émbolo (pistón) alternativo de cilindrada superior a 50 cm ³ pero inferior o igual a 250 cm ³ | 3,7 | 62,7 | - | 0,3 | 3,7 | 0,5 |

| | | | | | | | |
|--------|--|-----|------|-----|-----|-----|-----|
| 871110 | Motocicletas y triciclos a motor, velocípedos equipados con motor auxiliar, sidecares, con motor de émbolo (pistón) alternativo, de cilindrada inferior o igual a 50 cm3 | 0,0 | 0,7 | - | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 871000 | Tanques y demás vehículos automóviles blindados de combate, incluso con armamento incorporado; sus partes | 0,0 | 0,7 | - | - | - | - |
| 870990 | Partes de carretillas sin dispositivo de elevación, del tipo de las utilizadas para el transporte de mercancías a corta distancia | 0,0 | 0,2 | - | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| 870919 | Las demás carretillas, sin dispositivo de elevación, del tipo de las utilizadas para el transporte de mercancías a corta distancia | 0,1 | 0,6 | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 0,1 |
| 870911 | Carretillas eléctricas, sin dispositivo de elevación, del tipo de las utilizadas para el transporte de mercancías a corta distancia | 9,3 | 0,1 | 0,1 | 0,0 | 0,0 | - |
| 870899 | Las demás partes y accesorios para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 | 7,7 | 56,1 | 0,1 | 3,3 | 2,1 | 0,7 |
| 870894 | Volantes, columnas y cajas de dirección, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 | 0,0 | 2,6 | - | 0,3 | 0,0 | 0,0 |
| 870893 | Embragues y sus partes, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 | 0,2 | 10,5 | 0,0 | 0,5 | 0,2 | 0,0 |
| 870892 | Silenciadores y tubos de escape, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 | 0,0 | 1,3 | - | 0,1 | 0,0 | 0,0 |

| | | | | | | | |
|--------|--|-----|------|-----|-----|-----|-----|
| 870891 | Radiadores, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 | 0,1 | 2,7 | 0,0 | 0,2 | 0,1 | 0,1 |
| 870880 | Amortiguadores de suspensión, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 | 0,1 | 11,6 | 0,0 | 0,5 | 0,1 | 0,0 |
| 870870 | Ruedas, sus partes y accesorios, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 | 0,2 | 7,5 | 0,0 | 0,3 | 0,1 | 0,1 |
| 870860 | Ejes portadores y sus partes, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 | 0,0 | 1,5 | - | 0,2 | 0,0 | 0,0 |
| 870850 | Ejes con diferencial, incluso provistos con otros órganos de transmisión, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 | 0,0 | 1,6 | - | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| 870840 | Cajas de cambio, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 | 0,0 | 1,7 | 0,0 | 0,5 | 0,0 | 0,0 |
| 870839 | Los demás frenos, servofrenos y sus partes, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 | 0,1 | 6,8 | 0,0 | 0,7 | 0,1 | 0,0 |
| 870831 | Guarniciones de frenos montadas, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 | 0,1 | 7,2 | - | 0,8 | 0,1 | 0,0 |
| 870829 | Las demás partes y accesorios de carrocería (incluidas las de cabina), para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 | 0,2 | 13,3 | 0,0 | 1,4 | 0,1 | 0,1 |
| 870821 | Cinturones de seguridad, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 | 0,0 | 0,2 | - | 0,1 | 0,0 | 0,0 |
| 870810 | Parachoques (paragolpes, defensas) y sus partes, para vehículos de las partidas 87.01 a 87.05 | 0,1 | 5,3 | 0,0 | 0,4 | 0,1 | 0,1 |

| | | | | | | | |
|--------|---|-----|-------|-----|-----|-----|-----|
| 870790 | Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 87.01 a 87.05, excepto de la partida 87.03 | 0,2 | 0,9 | - | 0,1 | 0,2 | 0,1 |
| 870710 | Carrocerías de vehículos de la partida no 87.03 | 0,0 | 0,2 | - | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 870600 | Chasis de vehículos automóviles de las partidas N° 87.01 a 87.05, equipados con su motor | 0,0 | 0,8 | - | 0,0 | 0,0 | - |
| 870590 | Los demás vehículos automóviles para usos especiales, excepto los concebidos para el transporte de personas o mercancías | 0,5 | 5,5 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,0 |
| 870540 | Camiones hormigonera | 0,2 | 2,0 | - | 0,3 | 0,1 | 0,0 |
| 870530 | Camiones de bomberos | - | 0,8 | - | 0,2 | - | - |
| 870520 | Camiones automóviles para sondeo o perforación | 0,1 | 1,4 | - | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| 870510 | Camiones grúa | 0,2 | 1,8 | - | 0,2 | 0,0 | 0,1 |
| 870490 | Los demás vehículos automóviles para el transporte de mercancías | 0,2 | 1,5 | - | - | 0,1 | 0,0 |
| 870432 | Los demás vehículos automóviles para el transporte de mercancías, con motor de émbolo, de encendido por chispa, de peso total con carga máxima superior a 5 t | - | 0,3 | - | 0,0 | - | 0,0 |
| 870431 | Los demás vehículos automóviles para el transporte de mercancías, con motor de émbolo, de encendido por chispa, de peso total con carga máxima inferior o igual a 5 t | 0,9 | 118,1 | - | 0,2 | 0,4 | 0,2 |

| | | | | | | | |
|--------|--|-----|-------|-----|------|-----|-----|
| 870423 | Los demás vehículos automóviles para el transporte de mercancías, con motor de émbolo, de encendido por compresión, de peso total con carga máxima superior a 20 t | 0,2 | 2,4 | - | 0,2 | 0,1 | 0,1 |
| 870422 | Los demás vehículos automóviles para el transporte de mercancías, con motor de émbolo, de encendido por compresión, de peso total con carga máxima superior a 5 t pero inferior o igual a 20 t | 4,2 | 70,7 | - | 2,2 | 3,9 | 0,4 |
| 870421 | Los demás vehículos automóviles para el transporte de mercancías, con motor de émbolo, de encendido por compresión, de peso total con carga máxima inferior o igual a 5 t | 1,6 | 277,7 | - | 8,0 | 1,1 | 0,6 |
| 870410 | Volquetes automotores concebidos para utilizarlos fuera de la red de carreteras | 1,0 | 8,7 | - | 1,0 | 0,6 | 0,2 |
| 870390 | Los demás coches de turismo y vehículos automóviles concebidos para el transporte de personas | 0,1 | 2,1 | - | 0,0 | - | - |
| 870333 | Los demás vehículos con motor de émbolo, de encendido por compresión (Diesel o semodiesel), de cilindrada superior a 2,500 cm ³ | 0,7 | 96,7 | 0,1 | 15,6 | 0,1 | 0,5 |
| 870332 | Los demás vehículos con motor de émbolo, de encendido por compresión (Diesel o semodiesel), de cilindrada superior a 1,500 cm ³ pero inferior o igual a 2,500 cm ³ | 0,7 | 45,6 | 0,3 | 12,4 | 0,0 | 0,1 |

| | | | | | | | |
|--------|--|-----|-------|-----|------|-----|-----|
| 870331 | Los demás vehículos con motor de émbolo, de encendido por compresión (Diesel o semodiesel), de cilindrada inferior o igual a 1,500 cm ³ | 0,0 | 3,5 | - | 1,2 | 0,0 | 0,0 |
| 870324 | Los demás vehículos con motor de émbolo alternativo, de encendido por chispa, de cilindrada superior a 3,000 cm ³ | 1,1 | 82,0 | 0,1 | 17,6 | 0,4 | 0,1 |
| 870323 | Los demás vehículos con motor de émbolo alternativo, de encendido por chispa, de cilindrada superior a 1,500 cm ³ pero inferior o igual a 3,000 cm ³ | 3,8 | 396,5 | 0,4 | 48,3 | 2,5 | 1,0 |
| 870322 | Los demás vehículos con motor de émbolo alternativo, de encendido por chispa, de cilindrada superior a 1,000 cm ³ pero inferior o igual a 1,500 cm ³ | 0,2 | 97,2 | 0,0 | 5,2 | 0,1 | 0,1 |
| 870321 | Los demás vehículos con motor de émbolo alternativo, de encendido por chispa, de cilindrada inferior o igual a 1,000 cm ³ | 0,1 | 19,2 | 0,0 | 0,1 | 0,1 | 0,3 |
| 870310 | Vehículos especialmente concebidos para desplazarse sobre nieve; vehículos especiales para transporte en campos de golf y vehículos similares | 0,0 | 1,0 | - | - | 0,0 | 0,0 |
| 870290 | Los demás vehículos automóviles para el transporte de diez o más personas | 0,1 | 8,6 | - | 0,0 | - | 0,0 |
| 870210 | Vehículos automóviles para transporte de diez o más personas, con motor de émbolo (pistón), de encendido por compresión (Diesel o | 0,2 | 122,7 | - | 1,3 | 0,0 | 0,2 |

| | | | | | | | |
|--------------|--|-------------|----------------|------------|--------------|-------------|------------|
| | semi-Diesel) | | | | | | |
| 870190 | Los demás tractores | 0,9 | 34,2 | - | 7,9 | 0,7 | 0,2 |
| 870130 | Tractores de orugas | 0,7 | 3,7 | 0,1 | 0,2 | 0,3 | 0,4 |
| 870120 | Tractores (cabezales) de carretera para semirremolques | 1,1 | 30,2 | - | 0,1 | 0,5 | 0,0 |
| 870110 | Motocultores | 0,0 | 1,5 | - | 0,0 | 0,0 | 0,0 |
| TOTAL | | 45,2 | 1.710,4 | 1,3 | 135,7 | 20,2 | 8,3 |

Fuente: SIECA

Nota: Los datos de Costa Rica incluyen las transacciones de zona franca y del régimen de perfeccionamiento activo. Tipo de cambio de referencia: 1 euro equivale a \$1,253775 Fuente: COMEX con base en PROCOMER, BCCR, DGA y Eurostat. Elaborado el 25 enero 2007

Anexo II: Aranceles

Cuadro 40.7

Unión Europea: Aranceles aduaneros aplicados al sector de vehículos de transporte

| TARIC (8D) | Descripción | Arancel consolidado (%) | NMF (%) | SGP Plus (%) | SGP* (Todo menos armas) (%) | México** | Chile*** |
|------------|---|-------------------------|---------|--------------|-----------------------------|----------|----------|
| 87011000 | Pedestrian-controlled tractors | 3 | 3 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87012010 | New | 16 | 16 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87012090 | Used | 16 | 16 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87013010 | Snowgroomers | 0 | 0 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87013090 | Other | 0 | 0 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87019011 | Not exceeding 18 kW | 0 | 0 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87019020 | Exceeding 18 kW but not exceeding 37 kW | 0 | 0 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87019025 | Exceeding 37 kW but not exceeding 59 kW | 0 | 0 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87019031 | Exceeding 59 kW but not exceeding 75 kW | 0 | 0 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87019035 | Exceeding 75 kW but not exceeding 90 kW | 0 | 0 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87019039 | Exceeding 90 kW | 0 | 0 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87019050 | Used | 0 | 0 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87019090 | Other | 7 | 7 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87021011 | New | 16 | 16 | 0 | 0 | B2 | 3 |
| 87021019 | Used | 16 | 16 | 0 | 0 | B2 | 3 |
| 87021091 | New | 10 | 10 | 0 | 0 | B2 | 3 |
| 87021099 | Used | 10 | 10 | 0 | 0 | B2 | 3 |
| 87029011 | New | 16 | 16 | 0 | 0 | B2 | 3 |
| 87029019 | Used | 16 | 16 | 0 | 0 | B2 | 3 |
| 87029031 | New | 10 | 10 | 0 | 0 | B2 | 3 |
| 87029039 | Used | 10 | 10 | 0 | 0 | B2 | 3 |
| 87029090 | With other engines | 10 | 10 | 0 | 0 | B2 | 3 |
| 87031011 | Vehicles specially designed for travelling on snow, with compression-ignition internal combustion piston engine (diesel or semi-diesel), or with spark-ignition internal combustion piston engine | 5 | 5 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87031018 | Other | 10 | 10 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87032110 | New | 10 | 10 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87032190 | Used | 10 | 10 | 0 | 0 | B | 3 |

| | | | | | | | |
|----------|---|----|----|---|---|----|---|
| 87032210 | New | 10 | 10 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87032290 | Used | 10 | 10 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87032311 | Motor caravans | 10 | 10 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87032319 | Other | 10 | 10 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87032390 | Used | 10 | 10 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87032410 | New | 10 | 10 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87032490 | Used | 10 | 10 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87033110 | New | 10 | 10 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87033190 | Used | 10 | 10 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87033211 | Motor caravans | 10 | 10 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87033219 | Other | 10 | 10 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87033290 | Used | 10 | 10 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87033311 | Motor caravans | 10 | 10 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87033319 | Other | 10 | 10 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87033390 | Used | 10 | 10 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87039010 | With electric motors | 10 | 10 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87039090 | Other | 10 | 10 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87041010 | With compression-ignition internal combustion piston engine (diesel or semi-diesel), or with spark-ignition internal combustion piston engine | 0 | 0 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87041090 | Other | 0 | 0 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87042110 | Specially designed for the transport of highly radioactive materials (Euratom) | 4 | 4 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87042131 | New | 22 | 22 | 0 | 0 | B2 | 3 |
| 87042139 | Used | 22 | 22 | 0 | 0 | B2 | 3 |
| 87042191 | New | 10 | 10 | 0 | 0 | B2 | 3 |
| 87042199 | Used | 10 | 10 | 0 | 0 | B2 | 3 |
| 87042210 | Specially designed for the transport of highly radioactive materials (Euratom) | 4 | 4 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87042291 | New | 22 | 22 | 0 | 0 | B2 | 3 |
| 87042299 | Used | 22 | 22 | 0 | 0 | B2 | 3 |
| 87042310 | Specially designed for the transport of highly radioactive materials (Euratom) | 4 | 4 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87042391 | New | 22 | 22 | 0 | 0 | B2 | 3 |
| 87042399 | Used | 22 | 22 | 0 | 0 | B2 | 3 |

| | | | | | | | |
|----------|--|----|----|---|---|----|---|
| 87043110 | Specially designed for the transport of highly radioactive materials (Euratom) | 4 | 4 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87043131 | New | 22 | 22 | 0 | 0 | B2 | 3 |
| 87043139 | Used | 22 | 22 | 0 | 0 | B2 | 3 |
| 87043191 | New | 10 | 10 | 0 | 0 | B2 | 3 |
| 87043199 | Used | 10 | 10 | 0 | 0 | B2 | 3 |
| 87043210 | Specially designed for the transport of highly radioactive materials (Euratom) | 4 | 4 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87043291 | New | 22 | 22 | 0 | 0 | B2 | 3 |
| 87043299 | Used | 22 | 22 | 0 | 0 | B2 | 3 |
| 87049000 | Other | 10 | 10 | 0 | 0 | B2 | 3 |
| 87051000 | Crane lorries | 4 | 4 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87052000 | Mobile drilling derricks | 4 | 4 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87053000 | Fire fighting vehicles | 4 | 4 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87054000 | Concrete-mixer lorries | 4 | 4 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87059010 | Breakdown lorries | 4 | 4 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87059030 | Concrete-pumping vehicles | 4 | 4 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87059090 | Other | 4 | 4 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87060011 | For vehicles of heading 8702 or 8704 | 19 | 19 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87060019 | Other | 6 | 6 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87060091 | For vehicles of heading 8703 | 5 | 5 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87060099 | Other | 10 | 10 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87071010 | For industrial assembly purposes | 5 | 5 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87071090 | Other | 5 | 5 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87079010 | For the industrial assembly of: Pedestrian-controlled tractors of subheading 8701 10; Vehicles of heading 8704 with either a compression-ignition internal combustion piston engine (diesel or semi-diesel) of a cylinder capacity not exceeding 2 500 cm ³ | 5 | 5 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87079090 | Other | 5 | 5 | 0 | 0 | B | 0 |

| | | | | | | | |
|----------|---|---|---|---|---|---|---|
| 87081010 | For the industrial assembly of: Vehicles of heading 8703; Vehicles of heading 8704 with either a compression-ignition internal combustion piston engine (diesel or semi-diesel) of a cylinder capacity not exceeding 2 500 cm ³ or with a spark-ignition int | 3 | 3 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87081090 | Other | 5 | 5 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87082110 | For the industrial assembly of: Vehicles of heading 8703; Vehicles of heading 8704 with either a compression-ignition internal combustion piston engine (diesel or semi-diesel) of a cylinder capacity not exceeding 2 500 cm ³ or with a spark-ignition i | 3 | 3 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87082190 | Other | 5 | 5 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87082910 | For the industrial assembly of: Pedestrian-controlled tractors of subheading 8701 10; Vehicles of heading 8703; Vehicles of heading 8704 with either a compression-ignition internal combustion piston engine (diesel or semi-diesel) of a cylinder capac | 3 | 3 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87082990 | Other | 5 | 5 | 0 | 0 | B | 0 |

| | | | | | | | |
|----------|--|---|---|---|---|---|---|
| 87083110 | For the industrial assembly of: Pedestrian-controlled tractors of subheading 8701 10; Vehicles of heading 8703; Vehicles of heading 8704 with either a compression-ignition internal combustion piston engine (diesel or semi-diesel) of a cylinder capac | 3 | 3 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87083191 | For disc brakes | 5 | 5 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87083199 | Other | 5 | 5 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87083910 | For the industrial assembly of: Pedestrian-controlled tractors of subheading 8701 10; Vehicles of heading 8703; Vehicles of heading 8704 with either a compression-ignition internal combustion piston engine (diesel or semi-diesel) of a cylinder capac | 3 | 3 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87083990 | Other | 5 | 5 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87084010 | For the industrial assembly of: Pedestrian-controlled tractors of subheading 8701 10; Vehicles of heading 8703; Vehicles of heading 8704 with either a compression-ignition internal combustion piston engine (diesel or semi-diesel) of a cylinder capacit | 3 | 3 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87084090 | Other | 5 | 5 | 0 | 0 | B | 0 |

| | | | | | | | |
|----------|---|---|---|---|---|---|---|
| 87085010 | For the industrial assembly of: Vehicles of heading 8703; Vehicles of heading 8704 with either a compression-ignition internal combustion piston engine (diesel or semi-diesel) of a cylinder capacity not exceeding 2 500 cm ³ or with a spark-ignition int | 3 | 3 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87085090 | Other | 5 | 5 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87086010 | For the industrial assembly of: Vehicles of heading 8703; Vehicles of heading 8704 with either a compression-ignition internal combustion piston engine (diesel or semi-diesel) of a cylinder capacity not exceeding 2 500 cm ³ or with a spark-ignition int | 3 | 3 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87086091 | Of closed-die forged steel | 5 | 5 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87086099 | Other | 5 | 5 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87087010 | For the industrial assembly of: Pedestrian-controlled tractors falling of subheading 8701 10; Vehicles of heading 8703; Vehicles of heading 8704 with either a compression-ignition internal combustion piston engine (diesel or semi-diesel) of a cylinder | 3 | 3 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87087050 | Wheels of aluminium; parts and accessories of wheels, of aluminium | 5 | 5 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87087091 | Wheel centres in star form, cast in one piece, of iron or steel | 3 | 3 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87087099 | Other | 5 | 5 | 0 | 0 | B | 0 |

| | | | | | | | |
|----------|---|---|---|---|---|---|---|
| 87088010 | For the industrial assembly of: Vehicles of heading 8703; Vehicles of heading 8704 with either a compression-ignition internal combustion piston engine (diesel or semi-diesel) of a cylinder capacity not exceeding 2 500 cm ³ or with a spark-ignition int | 3 | 3 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87088090 | Other | 5 | 5 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87089110 | For the industrial assembly of: Pedestrian-controlled tractors of subheading 8701 10; Vehicles of heading 8703; Vehicles of heading 8704 with either a compression-ignition internal combustion piston engine (diesel or semi-diesel) of a cylinder capac | 3 | 3 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87089190 | Other | 5 | 5 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87089210 | For the industrial assembly of: Pedestrian-controlled tractors of subheading 8701 10; Vehicles of heading 8703; Vehicles of heading 8704 with either a compression-ignition internal combustion piston engine (diesel or semi-diesel) of a cylinder capac | 3 | 3 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87089290 | Other | 5 | 5 | 0 | 0 | B | 0 |

| | | | | | | | |
|----------|--|---|---|---|---|---|---|
| 87089310 | For the industrial assembly of: Pedestrian-controlled tractors of subheading 8701 10; Vehicles of heading 8703; Vehicles of heading 8704 with either a compression-ignition internal combustion piston engine (diesel or semi-diesel) of a cylinder capac | 3 | 3 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87089390 | Other | 5 | 5 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87089410 | For the industrial assembly of: Vehicles of heading 8703; Vehicles of heading 8704 with either a compression-ignition internal combustion piston engine (diesel or semi-diesel) of a cylinder capacity not exceeding 2 500 cm ³ or with a spark-ignition i | 3 | 3 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87089490 | Other | 5 | 5 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87089911 | Airbags with inflator system | 3 | 3 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87089919 | Other | 3 | 3 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87089930 | Anti roll bars | 4 | 4 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87089950 | Other torsion bars | 4 | 4 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87089992 | Of closed-die forged steel | 5 | 5 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87089998 | Other | 4 | 4 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87091110 | Specially designed for the transport of highly radioactive materials (Euratom) | 2 | 2 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87091190 | Other | 4 | 4 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87091910 | Specially designed for the transport of highly radioactive materials (Euratom) | 2 | 2 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87091990 | Other | 4 | 4 | 0 | 0 | B | 0 |
| 87099000 | Parts | 4 | 4 | 0 | 0 | B | 0 |

| | | | | | | | |
|----------|---|----|----|------|---|---|---|
| 87100000 | Tanks and other armoured fighting vehicles, motorised, whether or not fitted with weapons, and parts of such vehicles | 2 | 2 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87111000 | With reciprocating internal combustion piston engine of a cylinder capacity not exceeding 50 cm ³ | 8 | 8 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87112010 | Scoters | 8 | 8 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87112091 | Exceeding 50 cm ³ but not exceeding 80 cm ³ | 8 | 8 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87112093 | Exceeding 80 cm ³ but not exceeding 125 cm ³ | 8 | 8 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87112098 | Exceeding 125 cm ³ but not exceeding 250 cm ³ | 8 | 8 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87113010 | Of a cylinder capacity exceeding 250 cm ³ but not exceeding 380 cm ³ | 6 | 6 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87113090 | Of a cylinder capacity exceeding 380 cm ³ but not exceeding 500 cm ³ | 6 | 6 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87114000 | With reciprocating internal combustion piston engine of a cylinder capacity exceeding 500 cm ³ but not exceeding 800 cm ³ | 6 | 6 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87115000 | With reciprocating internal combustion piston engine of a cylinder capacity exceeding 800 cm ³ | 6 | 6 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87119000 | Other | 6 | 6 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87120010 | Without ball bearings | 15 | 15 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87120030 | Bicycles | 15 | 15 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87120080 | Other | 15 | 15 | 0 | 0 | B | 3 |
| 87131000 | Not mechanically propelled | 0 | 0 | EXCL | 0 | A | 0 |
| 87139000 | Other | 0 | 0 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87141100 | Saddles | 4 | 4 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87141900 | Other | 4 | 4 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87142000 | Of carriages for disabled persons | 0 | 0 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87149110 | Frames | 5 | 5 | 0 | 0 | A | 3 |
| 87149130 | Front forks | 5 | 5 | 0 | 0 | A | 3 |
| 87149190 | Parts | 5 | 5 | 0 | 0 | A | 3 |

| | | | | | | | |
|----------|---|---|---|---|---|---|---|
| 87149210 | Rims | 5 | 5 | 0 | 0 | A | 3 |
| 87149290 | Spokes | 5 | 5 | 0 | 0 | A | 3 |
| 87149310 | Hubs without free-wheel or braking device | 5 | 5 | 0 | 0 | A | 3 |
| 87149390 | Free-wheel sprocket-wheels | 5 | 5 | 0 | 0 | A | 3 |
| 87149410 | Coaster braking hubs and hub brakes | 5 | 5 | 0 | 0 | A | 3 |
| 87149430 | Other brakes | 5 | 5 | 0 | 0 | A | 3 |
| 87149490 | Parts | 5 | 5 | 0 | 0 | A | 3 |
| 87149500 | Saddles | 5 | 5 | 0 | 0 | A | 3 |
| 87149610 | Pedals | 5 | 5 | 0 | 0 | A | 3 |
| 87149630 | Crank-gear | 5 | 5 | 0 | 0 | A | 3 |
| 87149690 | Parts | 5 | 5 | 0 | 0 | A | 3 |
| 87149910 | Handlebars | 5 | 5 | 0 | 0 | A | 3 |
| 87149930 | Luggage carriers | 5 | 5 | 0 | 0 | A | 3 |
| 87149950 | Derailleur gears | 5 | 5 | 0 | 0 | A | 3 |
| 87149990 | Other; parts | 5 | 5 | 0 | 0 | A | 3 |
| 87150010 | Baby carriages | 3 | 3 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87150090 | Parts | 3 | 3 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87161010 | Folding caravans | 3 | 3 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87161091 | Not exceeding 750 kg | 3 | 3 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87161094 | Exceeding 750 kg but not exceeding 1 600 kg | 3 | 3 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87161096 | Exceeding 1 600 kg but not exceeding 3 500 kg | 3 | 3 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87161099 | Exceeding 3 500 kg | 3 | 3 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87162000 | Self-loading or self-unloading trailers and semi-trailers for agricultural purposes | 3 | 3 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87163100 | Tanker trailers and tanker semi-trailers | 3 | 3 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87163910 | Specially designed for the transport of highly radioactive materials (Euratom) | 3 | 3 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87163930 | Semi-trailers | 3 | 3 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87163951 | With a single axle | 3 | 3 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87163959 | Other | 3 | 3 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87163980 | Used | 3 | 3 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87164000 | Other trailers and semi-trailers | 3 | 3 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87168000 | Other vehicles | 2 | 2 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87169010 | Chassis | 2 | 2 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87169030 | Bodies | 2 | 2 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87169050 | Axles | 2 | 2 | 0 | 0 | A | 0 |
| 87169090 | Other parts | 2 | 2 | 0 | 0 | A | 0 |

Fuente: Base Integrada de Datos de la OMC & Comisión Europea.

*Aplica para Países Menos Desarrollados

**El Acuerdo comercial UE-México rige desde el año 2000.

La categoría A indica libre comercio inmediato. B2 indica desgravación en 4 etapas iguales; para aquellos vehículos clasificados bajo estas líneas arancelarias, con un peso inferior a 8.864 kg, la reducción arancelaria se realizará a partir del arancel base de 4,4%. B indica desgravación en 4 etapas iguales.

*** El Acuerdo comercial UE-Chile rige desde el año 2003.

La categoría 0 indica libre comercio inmediato. Categoría 3 indica liberalización durante un período transitorio de 3 años.

Anexo III. Comercio bilateral Costa Rica – Unión Europea

Cuadro 40.8
Unión Europea: Productos exportados hacia Costa Rica

| Subpartida 4D | Descripción | Valor en euros | | | Imp. Relativa respecto al total exportado por subpartida (2005) |
|------------------|--|----------------|------------|------------|--|
| | | 2003 | 2004 | 2005 | |
| 8701 | Tractores (excepto las carretillas tractor de la partida 8709) | 5.915.092 | 3.466.808 | 4.666.106 | 0,13% |
| 8702 | Vehículos automóviles para transporte de diez o más personas, incluido el conductor | 514.352 | 394.126 | 1.133.283 | 0,04% |
| 8703 | Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 8702), incluidos los del tipo familiar (break o station wagon) y los de carreras | 23.696.794 | 24.259.484 | 27.797.754 | 0,12% |
| 8704 | Vehículos automóviles para transporte de mercancías | 5.460.879 | 2.164.289 | 1.192.276 | 0,01% |
| 8705 | Vehículos automóviles para usos especiales (excepto los concebidos principalmente para transporte de personas o mercancías) [por ejemplo: coches para reparaciones (auxilio mecánico), camiones grúa, camiones de bomberos, camiones hormigonera, coches barredera, coches esparcidores, coches taller, coches radiológicos] | 503.487 | 1.848.568 | 190.522 | 0,04% |
| 8706 | Chasis de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705, equipados con su motor | - | 51.871 | - | 0,00% |
| 8707 | Carrocerías de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705, incluidas las cabinas | - | 144.538 | 42.699 | 0,00% |
| 8708 | Partes y accesorios de vehículos automóviles de las partidas 8701 a 8705 | - | 4.007.201 | 4.650.925 | 0,06% |
| 8709 | Carretillas automóvil sin dispositivo de elevación de los tipos utilizados en fábricas, almacenes, puertos o aeropuertos, para transporte de mercancías a corta distancia; carretillas tractor de los tipos utilizados en estaciones ferroviarias; sus partes | 6.334 | 19.021 | 184.475 | 0,23% |

| | | | | | |
|--------------|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------|
| 8711 | Motocicletas, incluidos los ciclomotores, y velocípedos equipados con motor auxiliar, con sidecar o sin él; sidecares | 528.796 | 406.266 | 802.020 | 0,10% |
| 8712 | Bicicletas y demás velocípedos, incluidos los triciclos de reparto, sin motor | 7.327 | 27.840 | 93.680 | 0,01% |
| 8713 | Sillones de ruedas y demás vehículos para inválidos, incluso con motor u otro mecanismo de propulsión | - | - | 9.237 | 0,01% |
| 8714 | Partes y accesorios de vehículos de las partidas 8711 a 8713 | 382.058 | 291.138 | 506.141 | 0,17% |
| 8715 | Coches, sillas y vehículos similares para transporte de niños, y sus partes | - | - | 7.735 | 0,00% |
| 8716 | Remolques y semirremolques para cualquier vehículo; los demás vehículos no automóviles; sus partes | 120.101 | 258.786 | 131.531 | 0,02% |
| TOTAL | | 37.135.220 | 37.339.936 | 41.408.384 | |

Fuente: Eurostat

Cuadro 40.9
Unión Europea: Productos importados desde Costa Rica

| Subpartida 4D | Descripción | Valor en euros | | | Imp. Relativa respecto al total importado por subpartida (2005) |
|------------------|--|----------------|--------|---------|---|
| | | 2003 | 2004 | 2005 | |
| 8701 | Tractores (excepto las carretillas tractor de la partida 8709) | 6.714 | - | 84.940 | 0,06% |
| 8702 | Vehículos automóviles para transporte de diez o más personas, incluido el conductor | 19.636 | - | - | - |
| 8703 | Automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos principalmente para transporte de personas (excepto los de la partida 8702), incluidos los del tipo familiar (break o station wagon) y los de carreras | 80.857 | 79.336 | 151.344 | 0,00% |

| | | | | | |
|--------------|--|----------------|----------------|----------------|-------|
| 8705 | Vehículos automóbiles para usos especiales (excepto los concebidos principalmente para transporte de personas o mercancías) [por ejemplo: coches para reparaciones (auxilio mecánico), camiones grúa, camiones de bomberos, camiones hormigonera, coches barredera, coches esparcidores, coches taller, coches radiológicos] | 87.093 | - | - | - |
| 8708 | Partes y accesorios de vehículos automóbiles de las partidas 8701 a 8705 | - | 25.120 | 31.498 | 0,00% |
| 8711 | Motocicletas, incluidos los ciclomotores, y velocípedos equipados con motor auxiliar, con sidecar o sin él; sidecares | 12.210 | - | - | - |
| 8712 | Bicicletas y demás velocípedos, incluidos los triciclos de reparto, sin motor | - | - | 6.370 | 0,00% |
| 8714 | Partes y accesorios de vehículos de las partidas 8711 a 8713 | - | 1.504 | 1.606 | 0,00% |
| 8716 | Remolques y semirremolques para cualquier vehículo; los demás vehículos no automóbiles; sus partes | 7.710 | 16.040 | 1.689 | 0,00% |
| TOTAL | | 214.220 | 122.000 | 277.447 | |

Fuente: Eurostat