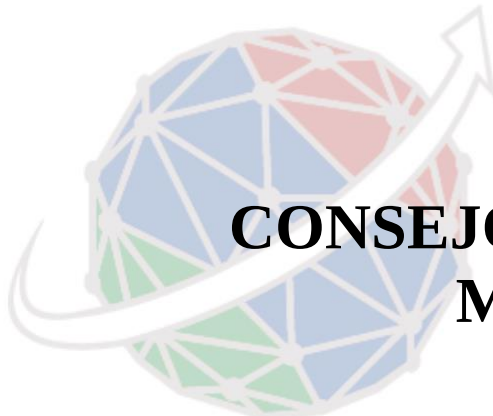




MODELO OMC ECUADOR 2024



CONSEJO DE COMERCIO DE MERCANCÍAS

UNIVERSIDAD ANDINA SIMÓN BOLÍVAR, SEDE ECUADOR

GUÍA ACADÉMICA (HANDBOOK)

Índice de Contenido

Carta de Presentación de la Mesa Directiva	3
Tema 1: Desafíos del comercio de minerales energéticos esenciales en el contexto del sistema multilateral de comercio	4
a. Contexto histórico.....	4
b. Situación actual.....	5
c. Desafíos y oportunidades para el comité	6
d. Preguntas guía para el comité.....	7
e. Recomendaciones para la investigación	8
f. Referencias bibliográficas	9
Tema 2: Análisis del efecto de las subvenciones en la producción de vehículos eléctricos y la posible respuesta a través de políticas proteccionistas	10
a. Contexto histórico.....	10
b. Situación actual.....	12
c. Desafíos y oportunidades para el comité	13
d. Preguntas guía para el comité.....	14
e. Recomendaciones para la Investigación	15
f. Referencias bibliográficas	16

Carta de Presentación de la Mesa Directiva

Estimados/as Delegados/as:



Es un honor darles la bienvenida al Modelo de la Organización Mundial del Comercio (OMC) en el Consejo de Comercio de Mercancías. Este evento ofrece una oportunidad única para que los delegados representen a sus respectivos países en un entorno simulado de negociación internacional, fomentando la comprensión de los desafíos y oportunidades dentro del comercio global. Dentro de nuestro comité se abordarán dos temas de gran relevancia y actualidad:

- *Análisis del efecto de las subvenciones en la producción de vehículos eléctricos y la posible respuesta a través de políticas proteccionistas.*
- *Desafíos del Comercio de Minerales Energéticos Esenciales en el Contexto del Sistema Multilateral de Comercio.*

Estos temas han sido seleccionados por su importancia en el escenario económico mundial actual y su impacto potencial en la configuración de políticas comerciales sostenibles y equitativas.

El objetivo del modelo es promover un debate informado y colaborativo, alentando a los delegados a explorar soluciones innovadoras y realistas que puedan ser aplicadas en contextos reales. Este ejercicio académico permitirá a los participantes mejorar sus habilidades de negociación, análisis crítico y resolución de problemas, elementos esenciales para el éxito en el ámbito del comercio internacional.

Se invita a los delegados a participar activamente en las discusiones, aprovechando la diversidad de perspectivas y experiencias presentes en este Consejo. La Mesa Directiva está comprometida a facilitar un entorno inclusivo y constructivo, asegurando que todas las voces sean escuchadas y consideradas en el proceso de deliberación.

Agradecemos profundamente el compromiso y la preparación de cada uno de ustedes y confiamos en que este modelo será una experiencia enriquecedora y educativa para todos los involucrados.

Con sincero aprecio,

Mesa Directiva del Consejo de Comercio de Mercancías - Modelo OMC Ecuador 2024.

Tema 1: Desafíos del comercio de minerales energéticos esenciales en el contexto del sistema multilateral de comercio

a. Contexto histórico

El comercio de minerales energéticos esenciales, como el cobalto, litio y tierras raras, ha cobrado relevancia en las últimas décadas debido a su papel fundamental en la transición hacia una economía global baja en carbono. Estos minerales son cruciales para la producción de tecnologías de energía limpia, como baterías para vehículos eléctricos, turbinas eólicas y paneles solares. Sin embargo, el crecimiento exponencial de su demanda ha planteado varios desafíos en el contexto del sistema multilateral de comercio.

Históricamente, el comercio de recursos naturales ha sido un tema delicado en las relaciones internacionales. A partir de la segunda mitad del siglo XX, el auge de la globalización y la liberalización del comercio impulsada por la creación de organizaciones como la Organización Mundial del Comercio (“OMC”) facilitó un intercambio más libre de bienes y servicios, incluidos los recursos naturales. Sin embargo, el comercio de minerales esenciales ha mostrado características particulares que lo diferencian de otros sectores.

La evolución normativa de la OMC sobre el tema de los minerales tiene dos pilares fundamentales, por un lado, tenemos el acuerdo general sobre Aranceles Aduaneros y Comercio 1994 (“GATT”), pues este acuerdo internacional es un pilar fundamental para el comercio exterior y, sobre los minerales, los declara materia prima y establece el marco de reducción de aranceles y la eliminación de barreras no arancelarias en el comercio de minerales energéticos. Otro acuerdo importante ha sido el Acuerdo sobre la Facilitación del Comercio (“AFC”), puesto que facilita el movimiento y despacho de los minerales energéticos, que tiene como objetivo principal reducir los trámites burocráticos y mejorar la transparencia en los procesos de comercio de minerales.

En resumen, el comercio de minerales energéticos esenciales, como el cobalto y el litio, ha adquirido una importancia estratégica en la transición hacia una economía global más sostenible y baja en carbono. Estos minerales, fundamentales para la producción de tecnologías de energía limpia, no solo han incrementado su demanda, sino que también han planteado retos

únicos dentro del sistema multilateral de comercio. Los acuerdos de la OMC, como el GATT y el Acuerdo sobre la Facilitación del Comercio, han desempeñado un papel crucial en la liberalización y facilitación del comercio de estos recursos. Sin embargo, el creciente interés por los minerales energéticos esenciales subraya la necesidad de abordar desafíos adicionales en torno a la sostenibilidad, la equidad y la seguridad del suministro, lo que indica que el marco normativo internacional debe seguir evolucionando para enfrentar las nuevas realidades del comercio global.

b. Situación actual

El comercio de minerales energéticos esenciales, como el litio, cobalto, níquel, etc., enfrenta una serie de desafíos en la situación actual, enmarcada por la dinámica del sistema multilateral de comercio. La creciente demanda de estos minerales, impulsada por la transición global hacia tecnologías de energía limpia y la descarbonización de la economía, ha puesto bajo presión las cadenas de suministros globales, lo que genera tensiones y desafíos significativos dentro del comercio internacional. Como iniciativa, la OMC ha realizado el informe “La elevada demanda de minerales energéticos esenciales ejerce presión sobre las cadenas de suministro”, publicado el 10 de enero de 2024 y del que se desprenden los siguientes temas relevantes:

1. **Concentración geográfica y seguridad de suministro:** uno de los principales desafíos es la concentración geográfica de estos recursos. Países como China, la República Democrática del Congo y Australia dominan la producción de varios minerales esenciales. Esta concentración genera riesgos significativos para la seguridad del suministro, especialmente en un contexto de crecientes tensiones geopolíticas y proteccionismo económico. Según la Organización Mundial del Comercio, estas concentraciones pueden derivar en interrupciones en las cadenas de suministro globales, lo que afecta la estabilidad del comercio de estos minerales.
2. **Política comercial y arancelaria:** las políticas comerciales y arancelarias han añadido otra capa de complejidad. Algunos países exportadores han implementado restricciones a la exportación de minerales estratégicos para asegurar su propio suministro interno, lo que genera fricciones en el sistema multilateral de comercio. Por otro lado, los países importadores buscan asegurar el acceso a estos recursos críticos, a menudo mediante

acuerdos bilaterales o estrategias de diversificación de proveedores, lo que puede debilitar el enfoque multilateral de la OMC.

3. Prácticas de extracción y sostenibilidad: las prácticas de extracción en muchos de los países productores han sido objeto de críticas por su impacto ambiental y social. La explotación de minerales como el cobalto y las tierras raras en países como la República Democrática del Congo ha sido vinculada a condiciones laborales precarias, explotación infantil y degradación ambiental. La OMC ha reconocido que la sostenibilidad es un componente crucial para el comercio de estos minerales, y que es necesario fomentar estándares más elevados en toda la cadena de suministro.
4. Volatilidad de precios y estabilidad del mercado: la volatilidad de los precios es otro desafío significativo. La demanda creciente y la oferta limitada han llevado a fluctuaciones en los precios de muchos minerales esenciales, lo que crea incertidumbre en el mercado global. Esto no solo afecta a los productores y consumidores, sino que también dificulta la planificación a largo plazo de inversiones en tecnologías limpias. Según el Informe sobre Comercio Mundial de la OMC, esta volatilidad podría aumentar a medida que la demanda continúe superando la oferta, especialmente en un contexto de competencia por estos recursos.
5. Iniciativas de diversificación y reciclaje: en respuesta a estos desafíos, ha habido un impulso hacia la diversificación de fuentes de suministro y el desarrollo de tecnologías de reciclaje y reutilización. La OMC y otras organizaciones internacionales han enfatizado la necesidad de promover la innovación en la recuperación de minerales de productos usados y desechos electrónicos, lo que podría reducir la dependencia de las fuentes primarias y mitigar algunos de los riesgos asociados con la concentración geográfica y la volatilidad del mercado.

c. Desafíos y oportunidades para el comité

Los/as delegados/as que representarán a los Miembros de la OMC dentro del Consejo de Comercio de Mercancías, deberán investigar y notificar si su país presenta preocupaciones comerciales respecto al tema en cuestión, con base en los ejes previamente planteados:

1. Concentración Geográfica y Seguridad de Suministro.
2. Política Comercial y Arancelaria.

3. Prácticas de Extracción y Sostenibilidad
4. Volatilidad de Precios y Estabilidad del Mercado.
5. Iniciativas de Diversificación y Reciclaje.



Estos ejes reflejan los principales desafíos que los países enfrentan en la actualidad; sin embargo, el reto más grave está relacionado con el impacto que el comercio de minerales estratégicos tiene en la economía mundial. La implementación de restricciones en este ámbito podría desencadenar una recesión de carácter global o regional.

Entre las posibles soluciones, se encuentra el establecimiento de mecanismos que regulen las preocupaciones comerciales, la elaboración de informes periódicos sobre los avances alcanzados por cada país miembro del Consejo de Comercio de Mercancías y, de ser necesario, la elevación de los conflictos al Órgano de Solución de Diferencias. Estas son posibles soluciones, sin embargo, cada delegación deberá evaluar conforme a su política interna cual es la mejor solución para abordar el tema, al igual que la forma de presentarlas, ya sea por medio de una declaración o de una decisión.

d. Preguntas guía para el comité

1. Cada país debe indicar si ha notificado o va a notificar preocupaciones comerciales referentes al tema en cuestión.
2. ¿Cuáles son las principales regiones productoras de minerales energéticos esenciales, qué riesgos geopolíticos están asociados con su concentración geográfica, y cómo puede la OMC contribuir a mitigar estos riesgos?
3. ¿Cómo afectan las prácticas de extracción de minerales esenciales a las comunidades locales y al medio ambiente, y qué puede hacer el sistema multilateral de comercio para mejorar estas prácticas de manera sostenible?
4. ¿Qué factores contribuyen a la volatilidad de los precios de los minerales esenciales, y cómo puede la cooperación internacional dentro del sistema multilateral de comercio mitigar estos efectos para garantizar la estabilidad del mercado?

5. ¿Qué impacto tienen las barreras comerciales y las restricciones a la exportación en el suministro global de minerales esenciales, y cómo puede el sistema multilateral de comercio contribuir a reducir estas barreras y evitar conflictos comerciales?
6. ¿Qué proyectos pueden desarrollarse para diversificar de manera sostenible las fuentes de suministro de minerales energéticos esenciales, y cómo puede el Comité apoyar estas iniciativas?
7. ¿Cómo puede el sistema multilateral de comercio facilitar acuerdos comerciales que aseguren un acceso equitativo a minerales esenciales y establezcan mecanismos de resolución de disputas?

e. Recomendaciones para la investigación

- Establecer claramente qué aspecto de la posición del país se desea defender.
- Buscar información en fuentes oficiales como sitios web gubernamentales, informes de organismos internacionales (como la OMC) y estudios académicos.
- Consultar bases de datos académicas como Google Scholar, JSTOR o ResearchGate.
- Crear un esquema o un mapa mental para organizar los temas y subtemas relevantes.
- Buscar estadísticas y datos concretos que respalden la posición de su país.
- Investigar casos de éxito de otros países que hayan implementado políticas similares a las que su país defiende.
- Identificar posibles preguntas o críticas que podrían surgir en el debate y buscar información para responder de manera eficaz.
- Leer resúmenes ejecutivos o análisis de políticas que den una visión general rápida sobre el estado actual del tema.
- Revisar las noticias recientes y los informes sobre el comercio de vehículos eléctricos y las políticas de subsidios.
- Revisar la información recopilada y sintetizar los puntos más relevantes.

f. Referencias bibliográficas

https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/44918/7/S1900748_es.pdf

https://www.wto.org/spanish/blogs_s/data_blog_s/blog_dta_10jan24_s.htm

<https://repositorio.umet.edu.ec/bitstream/67000/93/1/El%20comercio%20internacional.pdf>

<https://www.sciencedirect.com/science/article/pii/S2214629617303662>

https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/agrm8_s.htm



MODELO

MC

UNIVERSIDAD ANDINA SIMÓN BOLÍVAR, SEDE ECUADOR

Tema 2: Análisis del efecto de las subvenciones en la producción de vehículos eléctricos y la posible respuesta a través de políticas proteccionistas

a. Contexto histórico

Los vehículos eléctricos, aunque ahora parecen ser una innovación reciente, tienen una historia que se remonta a más de un siglo. Desde su creación, han sido producidos por reconocidos fabricantes de automóviles y equipos de transporte a nivel global. Su fuente de energía principal es la electricidad, que es renovable siempre y cuando provenga de fuentes naturales prácticamente inagotables, como la solar, geotérmica o eólica (Eric y Kenny, 2024). De hecho, los vehículos eléctricos preceden a los de combustibles fósiles en términos de antigüedad, con un modelo completamente eléctrico en Escocia ya en 1830, alcanzando en su momento una popularidad comparable a la de los vehículos de gasolina (BBVA, 2023).

En la actualidad, los vehículos eléctricos se han presentado como una medida para combatir el cambio climático (Carpenter, Munyaneza, y Peters, 2024) y como una nueva alternativa de transporte en todo el mundo al redefinir el mercado del automóvil y reconfigurar el comercio mundial de los equipos de transporte (Shing y Santana, 2024).

Hacia finales de 2023, los vehículos eléctricos representaban más de un tercio del valor total de las importaciones de automóviles a nivel mundial. Países como Estados Unidos iniciaron un proceso significativo de importación de estos vehículos, los cuales llegaron a constituir más de una quinta parte del total de sus importaciones de automóviles. Este mismo fenómeno se observó en varios países europeos, como Bélgica, los Países Bajos, Suecia y Suiza. El crecimiento fue tan relevante que incluso impulsó la creación de nuevas subpartidas en el Sistema Armonizado, con el fin de distinguir estos vehículos de los tradicionales (Shing y Santana, 2024).

En cuanto a las exportaciones de este vehículo, se evidencia una clara participación de países como Japón y China, este último “exportó más de 1,5 millones de vehículos eléctricos de batería, lo que significa que en 2023 uno de cada cuatro vehículos exportados de ese tipo provenía de este país” (Shing y Santana, 2024).

En los países en desarrollo, aunque la presencia de vehículos eléctricos sigue siendo limitada, se ha observado un crecimiento significativo en los últimos años. Por ejemplo, en países de

América Latina como Chile, Colombia, Argentina, Brasil, México, Paraguay, Perú y Uruguay (Mobility Portal España, 2024), así como en naciones del continente africano como Sudáfrica, Kenia y la ciudad de Nairobi (Mohammed, 2023). Además, es importante señalar que otros países como Senegal, India, Egipto, Ruanda y Filipinas también se han sumado a esta tendencia gracias a las importantes inversiones del Banco Mundial (Banco Mundial, 2022). Un aspecto clave, es que se ha impulsado la adquisición del vehículo eléctrico con el objetivo de contribuir con la sostenibilidad ambiental.

Países en desarrollo incluso han reducido los aranceles a la importación de vehículos eléctricos con el objetivo de facilitar su ingreso, un ejemplo claro de ello es Ecuador, en donde “Los vehículos híbridos no pagan el Impuesto a los Consumos Especiales (ICE) desde 2022. Mientras que los eléctricos no pagan Impuesto al Valor Agregado (IVA), ICE, ni aranceles” (Tapia, 2023).

Una vez destacada la creciente aceptación y tendencia de los vehículos eléctricos en el mercado mundial, es importante señalar que, dado el potencial significativo de este producto tanto en términos económicos como medioambientales, varios países han adoptado medidas para reducir costos y, al mismo tiempo, proteger su industria nacional. Dichas medidas son las subvenciones y el proteccionismo, que en la actualidad se han convertido en una preocupación comercial para países como Estados Unidos, China y el bloque de la Unión Europea, dado que han sido usadas (según argumentos de estos países) como herramientas de competencia desleal (Riegert, 2024).

En ese sentido, según un informe de la Comisión Europea, China está perjudicando a la industria nacional al implementar subvenciones a vehículos eléctricos de batería. El informe señala que “se detectó dinero público en toda la cadena de suministro, desde la extracción de materias primas hasta la producción de células de baterías y la fabricación de coches. Incluso los servicios de transporte necesarios para llevar las mercancías a los puertos de la UE recibieron apoyo estatal” (Liboreiro, 2024).

Dadas estas subvenciones, la respuesta de la UE, así como de Estados Unidos, fue implementar aranceles a las importaciones de vehículos eléctricos provenientes de China, este accionar, según un reporte de Ziady (2024) “pone de relieve la postura más protectora sobre el comercio con China que están adoptando Bruselas y Washington”. Sin embargo, China ha afirmado que

sus subvenciones son “razonables” y ha solicitado a la Comisión Europea y a Estados Unidos que reconsideren sus políticas (Forbes, 2024).

En cuanto a los países en desarrollo, aunque no son productores de vehículos eléctricos, muchos de ellos sí los compran, por lo tanto, las medidas adoptadas en torno a estos bienes también pueden tener influencia en estos países. No obstante, determinar si han sido realmente perjudicados es una cuestión que requiere un análisis interno de cada nación (Lisboa y Lewkowicz, 2023).

b. Situación actual

La Organización Mundial del Comercio se enfrenta a un contexto complejo en relación con el comercio de vehículos eléctricos, marcado por la transformación del sector automotriz y las políticas arancelarias adoptadas por algunos países. Según datos de la OMC, hasta un tercio de sus miembros han implementado políticas arancelarias favorables para la importación de vehículos eléctricos de batería, mientras que solo uno de cada seis miembros aplica beneficios arancelarios a los vehículos de combustión interna (Eric y Kenny, 2024). Este enfoque indica un esfuerzo global por fomentar la adopción de vehículos eléctricos, reflejando un cambio significativo en las dinámicas comerciales del sector.

En el caso de Estados Unidos, la administración ha incrementado los aranceles de importación de vehículos eléctricos chinos del 25% al 100%, justificando estas medidas como necesarias para proteger la industria local ante la competencia desleal (Dialoguemos, 2024).

La Unión Europea, por su parte, ha impuesto aranceles provisionales de hasta el 47,6% sobre las importaciones de vehículos eléctricos chinos, argumentando que estos vehículos están siendo subvencionados de manera ilegal por el gobierno chino (Bonet, 2024). Esta decisión ha llevado a China a presentar una queja ante la OMC, alegando que los aranceles violan las normas comerciales internacionales ya que carecen de una base fáctica y jurídica sólida. Pekín ha instado a Bruselas a corregir estas medidas, advirtiendo que podrían afectar la estabilidad de la cadena de suministro de vehículos eléctricos (Agencia EFE, 2024).

La OMC, en su papel regulador, ha iniciado un proceso de revisión de las políticas comerciales de sus miembros, buscando promover la transparencia y la cooperación en un entorno comercial cada vez más competitivo. La organización ha instado a China a proporcionar

información detallada sobre sus subsidios, mientras que Pekín ha manifestado su disposición para dialogar sobre el tema. Sin embargo, la falta de claridad en las políticas de subsidios y las tensiones comerciales continúan siendo un desafío para la OMC, que debe equilibrar los intereses de sus miembros en un mercado automotriz en rápida evolución (Europa Press, 2024).

Además, es competencia de la OMC, trasladar el caso al Órgano de Solución de Diferencias, mismo que fue creado para abordar los conflictos comerciales entre los estados miembros. Ahora bien, es importante destacar que, en teoría un fallo favorable al demandante debería exigir al país demandado modificar o retirar las medidas cuestionadas para alinearse con las normas de la OMC, pero la organización carece de poder para imponer sanciones y forzar el cumplimiento (OMC, 2024).

Por otro lado, para poder entender de mejor manera la legalidad de aplicar una medida proteccionista o subsidios, la OMC también ha desarrollado diferentes regulaciones, entre ellas el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas Compensatorias (ASMC) o el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT).

Finalmente, en cuanto a la sostenibilidad ambiental, las disputas representan un obstáculo para la transición hacia la electromovilidad (Xinhua, 2024), la cual es un componente esencial en la lucha contra el cambio climático (Agencia EFE, 2024). Por ello, es prioritario encontrar una solución a la mayor brevedad posible.

c. Desafíos y oportunidades para el comité

Los vehículos eléctricos han emergido como una alternativa crucial para reducir las emisiones globales y combatir el cambio climático. No obstante, el crecimiento de este sector enfrenta desafíos que repercuten directamente en el comercio global de vehículos eléctricos. Uno de los problemas más apremiantes es la falta de transparencia en las políticas de subsidios que varios países implementan. En muchos casos, los subsidios gubernamentales están diseñados para impulsar la producción y comercialización de vehículos eléctricos dentro de sus fronteras, lo que distorsiona las reglas del comercio internacional al generar ventajas desproporcionadas para los productores locales. La falta de claridad y coherencia en estas políticas dificulta el acceso equitativo al mercado y crea un entorno de competencia desleal, afectando tanto a las empresas emergentes como a aquellas que desean ingresar al mercado global (Suanzes, 2024).

Además de los subsidios, la implementación de medidas proteccionistas, como los aranceles elevados a las importaciones de vehículos eléctricos, también representa un obstáculo significativo. Estas barreras arancelarias, en muchos casos, están justificadas bajo la premisa de proteger las industrias nacionales, pero su efecto a largo plazo es la fragmentación del comercio mundial de vehículos eléctricos. Al imponer tarifas más altas a las importaciones, se restringe la competitividad de los productos extranjeros, generando tensiones comerciales y reduciendo la posibilidad de que los consumidores accedan a vehículos eléctricos a precios más bajos y con mayor diversidad tecnológica. Esto, a su vez, ralentiza la adopción global de estos vehículos, lo que va en detrimento de los objetivos ambientales compartidos a nivel internacional (Riegert, 2024).

Para abordar estos desafíos, el Consejo del Comercio de Mercancías de la OMC podría desempeñar un papel fundamental en promover la transparencia en las políticas de subsidios. Una posible iniciativa sería fomentar un diálogo multilateral para revisar los aranceles impuestos a las importaciones de vehículos eléctricos, especialmente aquellos provenientes de economías emergentes como China. A través de acuerdos y negociaciones que busquen una reducción gradual de estos aranceles, se podría facilitar un comercio más justo y equilibrado, promoviendo una mayor integración de los mercados globales y acelerando la adopción de vehículos eléctricos en todo el mundo (OMC, 2024).

d. Preguntas guía para el comité

1. Cada país debe indicar si ha notificado o va a notificar preocupaciones comerciales referentes al tema en cuestión.
2. ¿Cuáles son las consecuencias a largo plazo de las medidas proteccionistas, como los aranceles elevados, en el comercio global de vehículos eléctricos?
3. ¿Qué estrategias concretas pueden adoptar los países para mitigar las tensiones comerciales y evitar la intensificación de conflictos relacionados con aranceles y otras medidas proteccionistas en el comercio de vehículos eléctricos?
4. ¿Qué tipo de directrices y normas específicas debe establecer la OMC para regular el comercio de vehículos eléctricos y garantizar un entorno comercial justo y transparente?
5. ¿Cuáles son las tendencias emergentes en el comercio de vehículos eléctricos que la OMC debe considerar al desarrollar políticas y regulaciones?

6. ¿Qué mecanismos específicos de apoyo y cooperación internacional pueden ayudar a los países en desarrollo a beneficiarse de la transición hacia vehículos eléctricos en el contexto del comercio global?



e. Recomendaciones para la Investigación

Para un mayor análisis se recomienda la lectura de los siguientes documentos:

- Página oficial del Consejo del Comercio de Mercancías:
https://www.wto.org/spanish/tratop_s/gatt_s/gatt_s.htm
- "Las ventas mundiales de vehículos eléctricos se desploman por la interrupción brusca de las subvenciones": <https://elperiodicodelaenergia.com/las-ventas-mundiales-de-vehiculos-electricos-se-desploman-por-la-interrupcion-brusca-de-las-subvenciones-y-las-desgravaciones-fiscales/>
- "Incentivos gubernamentales para fabricantes y consumidores de vehículos eléctricos":
<https://es.linkedin.com/pulse/incentivos-gubernamentales-para-fabricantes-y-de-hurtado-may%C3%A9n-pneaf>
- "Economía y geopolítica del coche eléctrico: una perspectiva europea":
<https://www.realinstitutoelcano.org/analisis/economia-y-geopolitica-del-coche-electrico-una-perspectiva-europea/>
- "Los datos sobre el comercio revelan un cambio en las pautas del mercado de vehículos eléctricos":
https://www.wto.org/spanish/blogs_s/data_blog_s/blog_dta_14may24_s.htm
- "El mercado brasileño de vehículos eléctricos se acelera con la llegada de fabricantes chinos":
<https://dialogue.earth/es/negocios/384578-mercado-brasileno-vehiculos-electricos-se-acelera-fabricantes-chinos/>

Consejos para mejorar la investigación:

- Establecer claramente qué aspecto de la posición del país se desea defender.
- Buscar información en fuentes oficiales como sitios web gubernamentales, informes de organismos internacionales (como la OMC), estudios académicos y noticias recientes.

- Consultar bases de datos académicas como Google Scholar, JSTOR o ResearchGate.
- Buscar estadísticas y datos concretos que respalden la posición de su país.
- Investigar casos de éxito de otros países que hayan implementado políticas similares a las que su país defiende.
- Identificar posibles preguntas o críticas que podrían surgir en el debate, y buscar información para responder de manera eficaz.

f. Referencias bibliográficas

Agencia EFE. (9 de agosto de 2024). Pugna por carros eléctricos va a la OMC. Obtenido de Expreso: <https://www.expreso.ec/actualidad/economia/china-carros-electricos-omc-209644.html>

Banco Mundial. (10 de noviembre de 2022). Nueva investigación: La viabilidad económica de los vehículos eléctricos es sólida y avanza en muchos países en desarrollo. Obtenido de Grupo Banco Mundial: <https://www.bancomundial.org/es/news/press-release/2022/11/11/new-research-economic-viability-of-electric-vehicles-is-strong-and-improving-in-many-developing-countries>

Banco Mundial. (17 de noviembre de 2022). Vehículos eléctricos: beneficios económicos y ambientales para los países en desarrollo. Obtenido de Grupo Banco Mundial: <https://www.bancomundial.org/es/news/feature/2022/11/17/electric-vehicles-an-economic-and-environmental-win-for-developing-countries>

BBVA. (25 de agosto de 2023). ¿Quién inventó el primer coche eléctrico? Obtenido de BBVA: <https://www.bbva.com/es/sostenibilidad/quien-invento-el-primer-coche-electrico/>

Bonet, I. (9 de agosto de 2024). China denuncia los aranceles europeos al coche eléctrico ante la OMC. Obtenido de El País: <https://elpais.com/economia/2024-08-09/china-denuncia-los-aranceles-europeos-al-coche-electrico-ante-la-omc.html>

Carpenter, T., Munyaneza, S., y Peters, R. (1 de agosto de 2024). Aranceles sobre minerales esenciales y su función en la cadena de valor de los vehículos eléctricos. Obtenido de Blog de Datos Secretaría de la OMC: https://www.wto.org/spanish/blogs_s/data_blog_s/blog_dta_01aug24_s.htm

Dialoguemos. (13 de septiembre de 2024). Estados Unidos aplicará un arancel del 100% a los vehículos eléctricos chinos desde el 27 de septiembre. Obtenido de Dialoguemos La Academia de la Comunidad: <https://dialoguemos.ec/2024/09/estados-unidos-aplicara-un-arancel-del-100-a-los-vehiculos-electricos-chinos-desde-el-27-de-septiembre/>

- Eric , M., y Kenny, S. (4 de mayo de 2024). Autos eléctricos para el medio ambiente. Obtenido de Revistas Instituto Superior Tecnológico de Portoviejo: <https://revistas.itsup.edu.ec/index.php/sinapsis/article/view/299/2060>
- Europa Press. (17 de julio de 2024). La OMC cuestiona la política industrial de China con el automóvil. Obtenido de El Mundo: <https://www.elmundo.es/motor/2024/07/17/6697d23a21efa0f5248b4573.html>
- Forbes. (14 de julio de 2024). EU y G7 promueven respuesta conjunta a las subvenciones chinas en vehículos eléctricos. Obtenido de Forbes: <https://www.forbes.com.mx/eu-y-g7-promueven-respuesta-conjunta-a-las-subvenciones-chinas-en-vehiculos-electricos/>
- Liboreiro, J. (13 de junio de 2024). Lo que Bruselas descubrió al investigar las subvenciones chinas y los coches eléctricos. Obtenido de Euro News: <https://es.euronews.com/my-europe/2024/06/13/lo-que-bruselas-descubrio-al-investigar-las-subvenciones-chinas-y-los-coches-electricos>
- Lisboa, S., y Lewkowicz, J. (27 de noviembre de 2023). El mercado brasileño de vehículos eléctricos se acelera con la llegada de fabricantes chinos. Obtenido de Dialogue Earth: <https://dialogue.earth/es/negocios/384578-mercado-brasileno-vehiculos-electricos-se-acelera-fabricantes-chinos/>
- Mobility Portal España. (8 de abril de 2024). ¿Cuáles son los “pesos pesados” que dominan el mercado de buses eléctricos en Latinoamérica? Obtenido de Mobility Portal España: <https://mobilityportal.es/dominan-buses-electricos-latinoamerica/>
- Mohammed, Z. (13 de julio de 2023). Un safari sin ruido de motores es posible en Kenia. Obtenido de El País: <https://elpais.com/planeta-futuro/2023-07-14/un-safari-sin-ruido-de-motores-es-posible-en-kenia.html>
- OMC. (2024). Consejo del Comercio de Mercancías. Obtenido de Organización Mundial del Comercio: https://www.wto.org/spanish/tratop_s/gatt_s/gatt_s.htm
- OMC. (2024). Solución de Diferencias. Obtenido de Organización Mundial del Comercio: https://www.wto.org/spanish/tratop_s/dispu_s/dispu_s.htm
- Riegert, B. (12 de junio de 2024). La UE quiere encarecer los autos eléctricos de China. Obtenido de DW: <https://www.dw.com/es/disputa-aduanera-la-ue-quiere-encarecer-los-autos-el%C3%A9ctricos-de-china/a-69345432>
- Shing, E., y Santana, R. (14 de mayo de 2024). Los datos sobre el comercio revelan un cambio en las pautas del mercado de vehículos eléctricos. Obtenido de Blog de Datos Secretaría de la OMC: https://www.wto.org/spanish/blogs_s/data_blog_s/blog_dta_14may24_s.htm

Suanzes, P. (12 de junio de 2024). Von der Leyen propone aranceles de hasta el 48% al coche eléctrico chino como represalia por las enormes subvenciones que distorsionan el mercado. Obtenido de El Mundo: <https://www.elmundo.es/motor/2024/06/12/66695b12e85ece6a768b4582.html>

Tapia, E. (21 de septiembre de 2023). Ecuador, un entusiasta comprador de autos eléctricos e híbridos. Obtenido de Primicias: <https://www.primicias.ec/noticias/economia/carros-electricos-ventas-ecuador-lidera/>

Xinhua. (15 de junio de 2024). ENTREVISTA: Aranceles a vehículos eléctricos chinos son medidas proteccionistas que perjudican transición hacia la electromovilidad. Obtenido de Xinhua Español: <https://spanish.news.cn/20240615/a9dd4ba345e24c1caee04bc887435c6a/c.html>

Ziady, H. (12 de junio de 2024). Europa se arriesga a una guerra comercial con China al subir los aranceles a sus autos eléctricos. Obtenido de CNN: <https://cnnespanol.cnn.com/2024/06/12/europa-arriesga-guerra-comercial-china-aranceles-autos-electricos-trax>