



Universidad Central de Venezuela
Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas
Centro de Estudios de Postgrado
Especialización en Derecho Internacional
Económico y de la Integración

Política Automotriz de la Comunidad Andina del año 2000
y su compatibilidad con el Acuerdo de Medidas
de Inversión Relacionadas con el Comercio
de la Organización Mundial del Comercio

Trabajo Especial presentado para optar al Título de Especialista
en Derecho Internacional Económico y de la Integración

Autor: César Enrique Ovejero Mujica

Tutor: Eduardo Porcarelli Ostos

Caracas, 09 de Noviembre de 2011



Universidad Central de Venezuela
Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas
Centro de Estudios de Postgrado
Especialización en Derecho Internacional
Económico y de la Integración

Política Automotriz de la Comunidad Andina del año 2000
y su compatibilidad con el Acuerdo de Medidas
de Inversión Relacionadas con el Comercio
de la Organización Mundial del Comercio

Autor: César Enrique Ovejero Mujica
Tutor: Dr. Eduardo Porcarelli Ostos

Fecha: 09 de Noviembre de 2011

RESUMEN

El trabajo que se presenta a continuación cumple con la finalidad de analizar la Política Automotriz de la Comunidad Andina del año 2000, con el objeto de determinar si dicha Política contraviene o no, lo dispuesto en el Acuerdo de Medidas de Inversión relacionadas con el Comercio de la Organización Mundial de Comercio, en especial en el ámbito de los Requisitos de Desempeño. En el Marco Teórico se explican los antecedentes que tiene esta investigación y se definen los términos básicos desarrollados a lo largo del trabajo para una mejor comprensión del mismo. La metodología usada responde a un estudio documental - descriptivo, en donde se consultó la bibliografía referida al tema de investigación.



Universidad Central de Venezuela
Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas
Centro de Estudios de Postgrado
Especialización en Derecho Internacional
Económico y de la Integración

Política Automotriz de la Comunidad Andina del año 2000
y su compatibilidad con el Acuerdo de Medidas
de Inversión Relacionadas con el Comercio
de la Organización Mundial del Comercio

Autor: César Enrique Ovejero Mujica
Tutor: Dr. Eduardo Porcarelli Ostos

Fecha: 09 de Noviembre de 2011

Trabajo Espacial de Grado aprobado en nombre de la Universidad Central de
Venezuela por el siguiente Jurado Examinador, en la ciudad de Caracas a
los 09 días del mes de noviembre de 2011

Coordinador

VEREDICTO



UNIVERSIDAD CENTRAL DE VENEZUELA
FACULTAD DE CIENCIAS JURÍDICAS Y POLÍTICAS
CENTRO DE ESTUDIOS DE POSTGRADO



VEREDICTO


Quienes suscriben, miembros del jurado designado por el Consejo de la Facultad de Ciencias Jurídicas y Políticas de la Universidad Central de Venezuela, para examinar el **Trabajo Especial de Grado** presentado por: **CÉSAR ENRIQUE OVEJERO M.**, cédula de identidad N° 11.993.254, bajo el título **“POLÍTICA AUTOMOTRIZ DE LA COMUNIDAD ANDINA DEL AÑO 2000 Y SU COMPATIBILIDAD CON EL ACUERDO DE MEDIDAS DE INVERSIÓN RELACIONADAS CON EL COMERCIO DE LA ORGANIZACIÓN MUNDIAL DEL COMERCIO”**, a fin de cumplir con el requisito legal para optar al grado académico de **ESPECIALISTA EN DERECHO INTERNACIONAL ECONÓMICO Y DE LA INTEGRACIÓN**, dejan constancia de lo siguiente:


Leído como fue dicho trabajo por cada uno de los miembros del jurado, se fijó el día 09 de Noviembre de 2011 a las 09:00 AM., para que el autor lo defendiera en forma pública, lo que éste hizo en la Sala de Conferencias del Centro de Estudios del Postgrado, mediante un resumen oral de su contenido, luego de lo cual respondió satisfactoriamente a las preguntas que le fueron formuladas por el jurado, todo ello conforme con lo dispuesto en el Reglamento de Estudios de Postgrado.


Finalizada la defensa del trabajo, el jurado decidió **aprobarlo**, por considerar, sin hacerse solidario con la ideas expuestas por el autor, que se ajusta a lo dispuesto y exigido en el Reglamento de Estudios de Postgrado

Para dar este veredicto, el jurado estimó que el trabajo constituye un valioso aporte.

En fe de lo cual se levanta la presente ACTA, a los 09 días del mes de Noviembre del año 2011, conforme a lo dispuesto en el Reglamento de Estudios de Postgrado, actuó como Coordinador del jurado el Prof. Eduardo Porcarelli.


Prof. Juan Carlos Sainz (UCV)
C.I. 9.963.922


Prof. Juancarlos E. Vargas (UCV)
C.I. 11.935.937


Prof. Eduardo Porcarelli (USM)
C.I. 6.977.183
Tutor

IGL
09/11/2011

DEDICATORIA

A Dios, por permitirme alcanzar este objetivo tan importante
en mi vida y pedirle mucha salud para que los próximos
objetivos académicos se concreten

A mi Hijo César Leandro, por ser mi vida

A mis Padres César y Martha , los cuales mi educación y
formación profesional han sido una prioridad

A mi Hermana Adriana y demás Familiares
quienes me han dado su apoyo incondicional

AGRADECIMIENTO

Quiero agradecer a todos aquellos que contribuyeron en hacer posible este Trabajo Especial de Grado:

1. A la Universidad Central de Venezuela, en especial al Centro de Estudios de Postgrado, de la Especialización de Derecho y Política Internacionales, por contribuir a la formación de Especialistas.
2. Al Doctor Eduardo Porcarelli Ostos, por guiarme con su sabiduría a culminar con éxito este trabajo.
3. A mi familia cuyo apoyo ha sido incondicional.
4. A los Licenciados Ramón Larrode, José Gómez, Alberto Sánchez y José Luis Acevedo, que con su voluntad de compartir y su experiencia, contribuyeron al logro de este trabajo.

ÍNDICE

	pp.
Resumen	ii
Constancia de Aprobación	iii
Veredicto.....	iv
Dedicatoria	v
Agradecimiento	vi
LISTA DE CUADROS.....	ix
LISTA DE GRAFICOS.....	x
INTRODUCCIÓN.....	11
Capítulo I El Problema	16
Planteamiento del Problema	16
Objetivos de la Investigación	20
Objetivo General	20
Objetivo Específicos.....	20
Justificación de la Investigación	21
Capítulo II Marco Teórico.....	23
Comunidad Andina	23
Organización Mundial del Comercio	29
Bases Teóricas	34
Bases Legales	39
Capítulo III Marco Metodológico	43
Tipo y Diseño de la Investigación	43
Capítulo IV Análisis de los Resultados	45
La Industria Automotriz en Venezuela	45
Breve Reseña Histórica.....	45
Organizaciones que agrupa la Industria Automotriz en Venezuela.....	48

	pp.
Política Automotriz de la Comunidad Andina	50
Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor del año 1993	50
Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor del año 2000	55
Acuerdo de Medidas de Inversión relacionadas con el Comercio de la OMC y sus Implicaciones para los países en desarrollo	58
Evolución del Acuerdo de Medidas de Inversión relacionadas con el Comercio en las Conferencias Ministeriales de la Organización Mundial del Comercio	63
Inserción de la Política Automotriz de la Comunidad Andina del año 2000 en el Contexto del Acuerdo de Medidas de Inversión relacionadas con el Comercio	67
Evaluación del comportamiento del Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor en Venezuela entre el período 1993 – 2008	71
Producción de Vehículos en Venezuela	72
Exportación de Vehículos en Venezuela	72
Importación de Vehículos en Venezuela	73
Importación y Exportación de Autopartes en Venezuela	74
Balanza Comercial Colombia – Venezuela	75
Balanza Comercial Ecuador – Venezuela	76
Balanza Comercial Argentina Venezuela	76
Balanza Comercial Brasil – Venezuela	77
Balanza Comercial Estados Unidos – Venezuela	78
Conclusiones	79
Capítulo V Conclusiones y Recomendaciones	81
BIBLIOGRAFIA	84
ADENDUM	88
ANEXOS	92

LISTA DE CUADROS

CUADROS	pp.
1 Producción subregional de vehículos.....	92
2 Porcentaje de Integración Subregional de la Categoría 1 de la Resolución 323 de la Secretaría de la Comunidad Andina.....	93
3 Porcentaje de Integración Subregional de la Categoría 2a de la Resolución 323 de la Secretaría de la Comunidad Andina.....	93
- Producción de Vehículos en Venezuela.....	94
- Exportación de Vehículos en Venezuela.....	95
- Importación de Vehículos en Venezuela.....	96
- Importación de Autopartes en Venezuela.....	97
- Exportación de Autopartes en Venezuela.....	98
- Balanza Comercial Colombia – Venezuela en el Sector Automotriz.....	99
- Balanza Comercial Ecuador – Venezuela en el Sector Automotriz.....	100
- Balanza Comercial Argentina – Venezuela en el Sector Automotriz.....	101
- Balanza Comercial Brasil – Venezuela en el Sector Automotriz.....	102
- Balanza Comercial Estados Unidos – Venezuela en el Sector Automotriz.....	103
- Exportaciones de Venezuela hacia Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Estados Unidos en el Sector Automotriz.....	104
- Importaciones de Venezuela hacia Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador, Estados Unidos en el Sector Automotriz.....	105

LISTA DE GRAFICOS

GRAFICO	pp.
2.Producción de Vehículos en Venezuela.....	106
3.Exportación de Vehículos en Venezuela.....	107
4.Importación de Vehículos en Venezuela.....	108
5.Importación de Autopartes en Venezuela.....	109
6.Exportación de Autopartes en Venezuela.....	110
7.Balanza Comercial Colombia – Venezuela en el Sector Automotriz.....	111
8.Exportaciones de Venezuela a Colombia en el Sector Automotriz....	112
9.Importaciones de Venezuela procedentes de Colombia en el Sector Automotriz.....	113
10.Balanza Comercial Ecuador – Venezuela en el Sector Automotriz.....	114
11.Exportaciones de Venezuela a Ecuador en el Sector Automotriz.....	115
12.Importaciones de Venezuela procedentes de Ecuador en el Sector Automotriz.....	116
13.Balanza Comercial Argentina – Venezuela en el Sector Automotriz.....	117
14.Exportaciones de Venezuela a Argentina en el Sector Automotriz....	118
15.Importaciones de Venezuela procedentes de Argentina en el Sector Automotriz.....	119
16.Balanza Comercial Brasil – Venezuela en el Sector Automotriz.....	120
17.Exportaciones de Venezuela a Brasil en el Sector Automotriz.....	121
18.Importaciones de Venezuela procedentes de Brasil en el Sector Automotriz.....	122
19.Balanza Comercial Estados Unidos – Venezuela en el Sector Automotriz.....	123
20.Exportaciones de Venezuela a Estados Unidos en el Sector Automotriz.....	124
21.Importaciones de Venezuela procedentes de Estados Unidos en el Sector Automotriz.....	125

INTRODUCCION

El actual panorama internacional, en el que la globalización en sus diversas formas, manifestaciones y tendencias coexiste y retroalimenta un orden mundial fracturado en lo político, en lo económico y en lo social, y en el cual los países con mayores fortalezas políticas-económicas buscan afianzar sus esferas de influencia, se refleja en la dinámica de las relaciones regionales a través de fuerzas de atracción que actúan sobre los países latinoamericanos y en los intentos de éstos de agruparse para participar de la manera más beneficiosa posible, o al menos, la menos perjudicial, dentro de tan complejo contexto internacional, todo lo cual actúa como un importante generador externo o fuerza catalizadora para impulsar y profundizar la integración andina y en algunos casos para dificultarla.

La globalización económica de nuestros días se caracteriza no por su novedad ya que, a través de la historia, el mundo se ha ido "globalizando", sino por la velocidad e intensidad del cambio, como resultado de los avances científicos y tecnológicos, particularmente en el campo de la microelectrónica aplicada a la informática, la robótica y las telecomunicaciones, además del aumento de las facilidades del transporte.

Según la opinión del Lic. Jaime Ramírez Faúndez, Profesor investigador del Departamento de Administración de la Universidad Autónoma Metropolitana de Azcapotzalco - México, expresó en el trabajo La

globalización, la competencia y el surgimiento de un nuevo paradigma de eficiencia (1998):

“...En los últimos dos decenios del siglo veinte se han desencadenado una serie de procesos de gran trascendencia, tanto por la magnitud de los efectos generados como por la complejidad que estos asumen en su expresión fenoménica, en donde se advierte la inmediata y recíproca dependencia con la cual están concatenados. De estos procesos destacan dos: las formas en las cuales se desarrolla competencia en el mercado global y; la acelerada dinámica del desarrollo científico tecnológico ambos, responsables de las transformaciones que de manera dramática alteran la configuración tecno-económica, modificando el conjunto de premisas organizativas y científico-tecnológicas así como de las formas de comprensión que durante largo tiempo posibilitaron el despliegue de un cierto modelo de desarrollo (centro-periferia) y de una particular estructura bipolar del poder mundial...” (p.2)

Efectivamente, es fácil constatar que la última década fue marcada por el incremento de la interdependencia y la globalización de los mercados a través de una rápida aceleración de los flujos del comercio y de la inversión, la creación y difusión de nuevas tecnologías, el explosivo crecimiento de los mercados de capital y la integración de los mercados, así como por la modificación de las conducta que guían las operaciones empresariales ahora ubicadas en un ámbito planetario. Los actores primarios de este proceso de globalización obviamente son las empresas transnacionales que cada día están ubicadas en todo el mundo, como consecuencia del desarrollo y la globalización, se observa un proceso de intensificación de la competencia y de creciente internacionalización de la producción. Las inversiones acumuladas y las mejoras en la productividad han provocado un aumento de

la capacidad de producción mundial de automóviles que excede la demanda prevista.

Bajo estos parámetros las empresas ensambladoras de vehículos han adoptado nuevas estrategias, reorganizando la cadena de producción y de distribución, profundizando la internacionalización de la producción para fortalecer su presencia en los mercados, y adecuando sus estructuras de producción a los bloques comerciales en la economía mundial. Esto ha dado lugar a un proceso de fusiones y acuerdos, a inversiones dirigidas a la ampliación de la presencia en los mercados seleccionados, y en cuanto a los gobiernos algunos se han visto obligados a implementar estímulos para renovar el parque de vehículos.

Las grandes empresas ensambladoras de vehículos apuntan a constituir una red internacional de producción integrada que supone un fuerte encadenamiento con los productores regionales de autopartes y al mismo tiempo con empresas autopartistas independientes o controladas por las terminales de gran tamaño y penetración internacional, los llamados proveedores globales.

El proceso de internacionalización es clave para defender las posiciones adquiridas y para permanecer en el escenario productivo. Si bien las bases nacionales de la Industria Automotriz son desbordadas por la globalización de la competencia, no puede hablarse de un mercado mundial automotor. Es evidente el proceso de regionalización en esta industria, el imperativo de cada firma es establecer una base de producción en cada una de las principales regiones. Este proceso supone la introducción en los mercados emergentes de las versiones más modernas de los vehículos que

se fabrican en los países desarrollados. A su vez las firmas logran economías de escala a nivel global compartiendo componentes entre las plantas situadas en diferentes localizaciones.

Las Repúblicas de Colombia, Ecuador y Venezuela, suscribieron en 1993 la Política Automotriz de la Comunidad Andina (PA-93) a través de un instrumento jurídico denominado "Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor", con la finalidad de adoptar un mecanismo común para promover la especialización en el sector. La PA-93 contravenía las disposiciones establecidas en el Acuerdo sobre las Medidas de Inversión Relacionadas con el Comercio de la Organización Mundial del Comercio, por lo que en el año 2000 se suscribió una nueva Política Automotriz a través del mismo instrumento antes señalado, como alternativa para superar las dificultades ya establecidas en la Organización Mundial del Comercio. Por ello el presente trabajo busca analizar la Política Automotriz de la Comunidad Andina del año 2000 (PA-00) en el Contexto del Acuerdo de Medidas de Inversión relacionadas con el Comercio de la Organización Mundial del Comercio, específicamente en el ámbito de los Requisitos de Desempeño y constatar si el mismo no contraviene las disposiciones del mencionado Acuerdo.

El proyecto quedó estructurado en cinco partes, que nos permitirá una mejor comprensión del mismo. En primer lugar la introducción, luego se plantea el problema a desarrollar junto con los objetivos (generales y específicos) y la justificación del problema. En tercer lugar está el Marco Teórico, donde se encuentran los antecedentes, las bases teóricas utilizadas, así como la definición de la terminología utilizada a lo largo del proyecto. En

la cuarta parte, se encontrará el Marco Metodológico el cual está definido por un tipo de investigación descriptiva con base documental y por último, se señalarán las referencias bibliográficas y electrónicas.

CAPITULO I

EL PROBLEMA

Planteamiento del Problema

El Acuerdo General sobre Tarifas Aduaneras y Comercio (GATT – General Agreement of Tariffs and Trade) de 1947 constituyó un convenio multilateral que buscó crear condiciones equitativas en el comercio de bienes entre los miembros de la comunidad internacional, este acuerdo descansó sobre la base de la arancelización de compromisos y de los principios de la Nación más Favorecida y de Trato Nacional.

A raíz de la creación de la Organización Mundial del Comercio en 1994 (OMC), el GATT se reformula en ciertas obligaciones relacionadas con el comercio de bienes y se actualiza en cuanto a sus compromisos de arancelización. Como garantía de tales compromisos, mantuvo intactos los principios de nación más favorecida y de trato nacional.

De los resultados de la Ronda Uruguay en 1994, el tema del comercio y la inversión internacional empiezan a ocupar un lugar relevante en el sistema multilateral de comercio, a primera tenemos un Acuerdo sobre Medidas de Inversión relacionadas con el Comercio, con un ámbito reducido a disciplinas relacionadas con ciertos requisitos de desempeño, otros acuerdos, especialmente el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios y, en menor medida, el Acuerdo sobre los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el Comercio y el Acuerdo sobre Subvenciones y Medidas

Compensatorias, incorporan disciplinas sustantivas directamente relevantes para el tema de comercio e inversión.

La PA-93 fue notificada ante la OMC como una medida inconsistente con el Acuerdo sobre las Medidas de Inversión Relacionadas con el Comercio (TRIMs - The Agreement on Trade-Related Investment Measures) de la OMC.

Por esta razón, Colombia, Ecuador y Venezuela de no establecer una Política diferente a la establecida en el año 1993 y que sea compatible con la normativa multilateral de comercio, deberán el 31 de diciembre del 1999 desmontar la Política Automotriz.

Según la opinión que el Dr. Juan Acuña, asesor en el año 1995 del Ministerio de Comercio Exterior de la República de Colombia, expresó en el documento J/DI/217 de la Secretaría de la Junta del Acuerdo de Cartagena (1996):

“..se ha presentado argumentos que respaldan la conclusión de la no procedencia de notificar el Convenio por considerar que no constituye una MIC sino que en su entendimiento, el Convenio constituye una norma de origen para quienes quieran beneficiarse del Programa Andino de Liberación Comercial y de un tratamiento fiscal preferencial para las importaciones de CKD. Así mismo, porque en su concepto, el Convenio no es violatorio del principio de trato nacional ya que se aplica en forma igual a inversionistas subregionales y a inversionistas extranjeros.” (p.21)

Al ser considerada la PA-93 por la Organización Mundial del Comercio como una medida inconsistente a luz del TRIMs, en especial, porque dentro del esquema para la comercialización de vehículos en la Subregión Andina, se otorga un beneficio de 3% (tendiendo presente que existen partes y partes para autopartes cuyo arancel oscila entre 5% y 35%) a las ensambladoras para importar material para ensamblaje de vehículos (CKD – Complete Knock Down) con la condición de cumplir anualmente con una incorporación de partes y piezas nacionales en función al porcentaje de compras subregionales (PCS) en dichos vehículos. El beneficio antes explicado es incompatible con el artículo 2 (Trato Nacional y Restricciones Cuantitativas) del Acuerdo sobre las Medidas de Inversión Relacionadas con el Comercio.

Considerando lo anterior a la luz de la obligación de no discriminar, prohíbe la imposición de condiciones de compra doméstica o de preferencia de compra doméstica sea bajo la forma de una norma o disposición de obligatorio cumplimiento o como una condición necesaria para el goce de un beneficio cualquiera que éste sea. Según lo establecido en el artículo 7 de la PA-93, se infiere que todo tipo de ensambladora está sujeta a la exigencias de incorporación de materiales nacionales o subregionales lo que aparentemente es exigible en cualquier circunstancia y no únicamente a efectos del goce del mercado ampliado y como quiera que se distingue dicho artículo de las normas de origen particularmente señaladas en el artículo 6 del mismo, se puede concluir que el artículo 7 contiene una obligación de compra, la cual en sí misma, es incompatible con las obligaciones ante la OMC, en otras palabras, el artículo 7 de la PA-93 tiene elementos que derivan en la conclusión de que es un Requisito de Desempeño.

Es por ello, que Venezuela en el año de 1995 notificó a la Organización Mundial del Comercio que la PA-93 posee medidas que constituyen un Requisito de Desempeño, en ese sentido, Venezuela disponía de un período de gracia de cinco años para el desmonte de la medida, para ello se realizaron reuniones de trabajo con grupos técnicos nacionales y andinos del sector público y privado, que condujeron a la suscripción en el año 2000 del nuevo Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor o nueva Política Automotriz de la Comunidad Andina.

Tomando en consideración que en el año 1995 las autoridades de los gobiernos andinos de Colombia, Ecuador y Venezuela se vieron en la obligación de modificar la PA-93 por presentar elementos de incompatibilidad con las obligaciones de los países miembros con respecto a los Requisitos de Desempeño interesa conocer; ¿Por qué la Política Automotriz de la Comunidad Andina del año 1993 es considerada un Requisito de Desempeño a luz de la Organización Mundial del Comercio y cómo se inserta la nueva Política Automotriz del año 2000 en el contexto del Acuerdo de Medidas de Inversión Relacionadas con el Comercio de la Organización Mundial del Comercio?

4. Objetivos de la Investigación

4.1 – Objetivo General

Evaluar la Política Automotriz de la Comunidad Andina del año 2000 y su compatibilidad con el Acuerdo de Medidas de Inversión Relacionadas con el Comercio de la Organización Mundial del Comercio.

4.2 –Objetivos Específicos

5. Describir como está compuesta la Industria Automotriz en Venezuela.
6. Estudiar la Política Automotriz de la Comunidad Andina del año 1993 y del año 2000.
7. Estudiar el Acuerdo de Medidas de Inversión Relacionadas con el Comercio de la OMC y sus implicaciones para los países en desarrollo.
8. Explicar cómo se inserta el Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor del año 2000 en el contexto del Acuerdo de Medidas de Inversión Relacionadas con el Comercio de la Organización Mundial del Comercio.
9. Evaluar cómo ha sido el comportamiento del Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor en Venezuela entre el período 1993 – 2008.

Justificación de la Investigación

La industria automotriz es uno de los sectores de mayor importancia a nivel mundial para muchos países desarrollados, así como también en desarrollo, ya que ha sido un factor fundamental para el producto interno bruto de esas economías y cada vez lleva un proceso más acelerado de innovación y además que genera un importante recurso humano para estos países.

Este sector es uno de los que genera mayores externalidades, transferencia de tecnología y desarrollos productivos, alrededor de las ensambladoras instaladas en Venezuela, se promueven industrias de materiales, del sector metalmecánico, plástico y de autopartes, entre otros. La importancia de este sector refleja, entre otros aspectos, en el tratamiento que se le da en las negociaciones comerciales y en los acuerdos de Integración Económica. En Venezuela la industria automotriz genera aproximadamente 70.000 empleos productivos produciendo beneficios de carácter social al país, por otra parte, la Política Automotriz de la Comunidad Andina contribuye a impulsar los programas industriales y sectoriales que Venezuela desarrolla y al mismo tiempo fortalece la capacidad industrial del país.

El presente trabajo es importante ya que de la aplicación de este nueva Política, los países esperan aumentar la producción subregional de vehículos de 212 mil unidades anuales a 500 mil unidades en menos de diez años, como se aprecia en el Cuadro No. 1, e incrementar sustantivamente las transacciones intracomunitarias de vehículos y autopartes, lo que

implicaría en un aumento significativo del empleo y el bienestar social para Colombia, Ecuador y en especial para Venezuela.

CAPITULO II

MARCO TEORICO

Comunidad Andina

La Comunidad Andina (CAN) es una organización regional económica y política con entidad jurídica internacional creada por el Acuerdo de Cartagena el 26 de mayo de 1969 y tiene su sede en Lima, Perú. Está constituida por Bolivia, Colombia, Ecuador, y Perú, junto con los órganos e instituciones del Sistema Andino de Integración (SAI), antes de 1996, era conocida como el Pacto Andino o Grupo Andino.

Venezuela fue miembro hasta el 2006, debido a que denunció el Acuerdo de Cartagena motivado a la crisis que se generó en el seno de la Comunidad Andina por la suscripción de un Tratado de Libre Comercio por parte de Colombia y Perú con los Estados Unidos. Según el Acuerdo de Cartagena (Artículo 153), el país que formaliza su retiro, deberá mantener las ventajas recibidas y otorgadas de conformidad con el Programa de Liberación de la Subregión, por un plazo de 5 años, este plazo que puede ser disminuido en casos fundados por decisión de la Comisión Andina y a petición del país miembro interesado.

Chile originalmente fue miembro entre 1969-1976, pero se retiró durante el Régimen militar de Augusto Pinochet debido a incompatibilidades entre la política económica de ese país y las políticas de integración de la CAN. Al volver a la democracia en 1990 se iniciaron inmediatamente las

conversaciones para que Chile regrese a la CAN como socio (mismo status que tiene la CAN con el MERCOSUR), cosa que se concretó el 20 de septiembre de 2006.

Los objetivos de la Comunidad Andina son:

1. Promover el desarrollo equilibrado y armónico de los Países Miembros en condiciones de equidad, mediante la integración y la cooperación económica y social.
2. Acelerar su crecimiento y la generación de ocupación.
3. Facilitar su participación en el proceso de integración regional, con miras a la formación gradual de un mercado común latinoamericano.
4. Propender a disminuir la vulnerabilidad externa y mejorar la posición de los Países Miembros en el contexto económico internacional.
5. Fortalecer la solidaridad subregional y reducir las diferencias de desarrollo existentes entre los Países Miembros.
6. Procurar un mejoramiento persistente en el nivel de vida de los habitantes de la Subregión.

La estructura institucional de la Comunidad Andina está regulada por el Sistema Andino de Integración (SAI), que tiene como finalidad permitir una coordinación efectiva entre sí para profundizar la integración subregional andina, promover su proyección externa y robustecer las acciones relacionadas con el proceso de integración.

El SAI está conformado por los siguientes órganos e instituciones: Consejo Presidencial Andino; Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores; Comisión de la Comunidad Andina; Secretaría General de la Comunidad Andina; Tribunal de Justicia de la Comunidad Andina; Parlamento Andino; Consejo Consultivo Empresarial; Consejo Consultivo Laboral; Corporación Andina de Fomento; Fondo Latinoamericano de Reservas; Convenio Simón Rodríguez, Organismo Andino de Salud - Convenio Hipólito Unanue; y Universidad Andina Simón Bolívar.

El Consejo Presidencial Andino es el máximo órgano del Sistema Andino de Integración, fue creado en 1991 y está conformado por los Jefes de Estado de los países miembros del Acuerdo de Cartagena. Emite directrices que deben ser ejecutadas por el resto de instituciones y órganos. Funciona como órgano intergubernamental orientado a coordinar las diversas voluntades de cada uno de los estados miembros. Se reúne de forma ordinaria una vez al año. Son funciones del Consejo Presidencial definir la política de integración, orientar acciones en asuntos de interés de la Subregión, evaluar el desarrollo de la integración, emitir pronunciamientos y examinar todas las cuestiones y asuntos relativos a la integración.

El Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores está conformado por los Ministros de Relaciones Exteriores de cada uno de los países miembros, por lo que funciona como órgano de tipo intergubernamental o de coordinación. Tiene competencias en materia de relaciones exteriores, tanto en la coordinación de las políticas exteriores de cada miembro que afecten a la subregión como en la propia política exterior de la organización internacional como sujeto de derecho internacional. Otros

órganos como la Comisión de la Comunidad Andina, tienen también atribuidas competencias en exterior para sus respectivas áreas.

Son funciones del Consejo Andino de Ministros de Relaciones Exteriores formular la política exterior de los países miembros en los asuntos que sean de interés subregional, dar cumplimiento a las directrices del Consejo en materia exterior, suscribir Acuerdos con países u organizaciones terceras, coordinar la posición conjunta de los países miembros en foros y negociaciones internacionales y representar a la Comunidad Andina en los asuntos y actos de interés común.

La Comisión de la Comunidad Andina, es el órgano más detenidamente regulado en el Tratado Constitutivo de la Comunidad Andina, el Acuerdo de Cartagena. Está formado por representante plenipotenciarios nombrados por los gobiernos de cada uno de los países miembros. Sus funciones están todas relacionadas con el objetivo de libre mercado dentro de la subregión andina. A diferencia de los Órganos anteriores, en la comisión los asuntos se deciden por mayoría absoluta de sus miembros, y no de unanimidad. Este mecanismo ofrece una flexibilidad mayor para alcanzar resoluciones importantes sin el bloqueo de alguno de los miembros. Dado que son sólo tres los países que forman la Comunidad Andina al menos dos de ellos deben estar de acuerdo para sacar una decisión de la Comisión adelante.

La Secretaría General de la CAN fue creada en agosto de 1997 como organismo ejecutivo y técnico, tiene mayores atribuciones que la Junta del Acuerdo de Cartagena que funcionó entre 1969-1997.

Dentro de los programas que se desarrollan en la Comunidad Andina se encuentran los Programas de Desarrollo Industrial, en la cual los miembros se obligan a promover un proceso de desarrollo industrial conjunto, para alcanzar, entre otros, los siguientes objetivos:

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

En virtud a lo anteriormente descrito constituyen modalidades de integración industrial los Programas de Integración Industrial; Convenios de Complementación Industrial y Proyectos de Integración Industrial.

Los Convenios de Complementación Industrial tendrán por objeto promover la especialización industrial entre los Países Miembros y podrán

ser celebrados y ejecutados por dos o más de ellos y podrán comprender medidas tales como distribución de producciones, coproducción, subcontratación de capacidades de producción, acuerdos de mercado y operaciones conjuntas de comercio exterior, y otras que faciliten una mayor articulación de los procesos productivos y de la actividad empresarial.

Los Convenios de Complementación Industrial tendrán carácter temporal y a más de la determinación de los productos objeto de los mismos y del plazo de vigencia de los derechos y obligaciones de los Países Miembros participantes, podrán contener medidas especiales en materia de tratamientos arancelarios, de regulación del comercio y de establecimiento de márgenes de preferencia, no extensivas a los países no participantes y siempre que dichas medidas representen iguales o mejores condiciones que las existentes para el intercambio recíproco.

Organización Mundial del Comercio

La Organización Mundial del Comercio (OMC) fue establecida en 1995 y administra los acuerdos comerciales negociados por sus miembros, en concreto el Acuerdo General sobre Comercio y Aranceles (GATT en inglés), el Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios (GATS en inglés), el Acuerdo sobre Comercio de Propiedad Intelectual (TRIPs en inglés), el Acuerdo de Medidas de Inversiones Relacionadas con el Comercio (TRIMs en inglés).

La OMC es un foro de negociaciones comerciales multilaterales; administra los procedimientos de solución de diferencias comerciales (disputas entre países); supervisa las políticas comerciales y coopera con el Banco Mundial y el Fondo Monetario Internacional con el objetivo de lograr una mayor coherencia entre la política económica y comercial a escala mundial.

A pesar de que teóricamente el libre comercio no figura entre sus objetivos, en la práctica, la OMC es un foro dónde los estados miembros buscan acuerdos para la reducción de aranceles, y por tanto para la liberalización del comercio, y dónde se resuelve cualquier disputa comercial que pudiera surgir entre sus miembros con respecto a los acuerdos alcanzados.

El GATT (Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio) fue creado en 1947 como respuesta al período de proteccionismo, devaluaciones

competitivas y controles de capitales del período de entreguerras que se considera fue uno de los factores que llevó a la Segunda Guerra Mundial.

El GATT fue el resultado de conversaciones entre 23 países (12 países industrializados y 11 en desarrollo) que tuvieron lugar en paralelo a las conversaciones para la creación del OIC. Las negociaciones que tuvieron lugar en La Habana en 1947 no dieron sus frutos debido a la reticencia del Congreso de los Estados Unidos en ratificar el acuerdo. Finalmente, el GATT fue el único resultado de los acuerdos y éste impulsó la reducción de aranceles entre los estados miembros.

A partir de aquí, y de acuerdo con el funcionamiento típico de los tratados, se sucedieron una serie de rondas de negociación que iban cambiando determinados aspectos al GATT. Por ejemplo, en 1962 se firmó el Acuerdo Multifibra que derogaba determinadas restricciones cuantitativas en el sector textil de la aplicación de las reducciones arancelarias (es decir, que en estos sectores no se aplicarían dichas reducciones) o La Ronda de Tokio (1973-1979).

La Ronda de Uruguay (1986-93) fue uno de los momentos más importantes dentro de las negociaciones comerciales, resultando en la reintegración del sector agrícola y textil, introducción de nuevas disciplinas en el sector servicios y de Propiedad Intelectual, así como la creación de la OMC.

Así pues, la OMC fue creada el 1 de enero de 1995, sustituyendo al GATT, en la ciudad de Ginebra, Suiza, donde aún mantiene su sede. Desde su creación, el GATT fue explícitamente concebido como un acuerdo temporal que posteriormente formaría parte de la OIC. Debido a que carecía de una estructura institucional, se decidió crear la OMC para suplir estas deficiencias.

Las principales diferencias entre el GATT y la OMC son las siguientes:

- Único contrato: El acuerdo de la OMC es un único contrato, es decir, que todas sus provisiones se aplican a todos sus miembros. Esta es una diferencia importante con respecto al GATT dónde, principalmente los países en desarrollo, podían decidir si firmar o no un acuerdo.
- Órgano de solución de diferencias: En la OMC es casi imposible bloquear la creación de Paneles para la resolución de disputas o la adopción de informes, mientras que esto sí que era posible en el caso del GATT.
- Transparencia: La OMC tiene un mayor mandato para conseguir la transparencia y vigilancia en sus funciones, principalmente a través de la creación del Mecanismo de Revisión de las Políticas Comerciales.
- Liderazgo de la organización: Como reflejo del mayor alcance de la organización, en lugar de designar un alto funcionario de uno de los Estados miembros (como era tradición en el GATT), los

Directores Generales de la OMC son figuras políticas, en general ex-políticos.

- Funcionamiento: Mientras que en el GATT podía pasar una década sin encuentros ministeriales, en la OMC, los firmantes deben reunirse por lo menos una vez cada dos años.

En general, se puede decir que la OMC es:

- Un mecanismo para el intercambio de compromisos en materia de política comercial.
- Un código de conducta: una serie de compromisos legales específicas que regulan las políticas comerciales de los Estados miembros.

En cuanto al segundo punto, este código de conducta emerge de un proceso de negociación que incluye (a pesar de no estar limitado a) una serie de compromisos legales para reducir las barreras al comercio. Así pues, estos compromisos se encuentran estipulados en los distintos acuerdos alcanzados: Acuerdo general sobre comercio y aranceles (GATT), Acuerdo sobre Comercio de Servicios (GATS), Acuerdo sobre los Aspectos de los Derechos de Propiedad Intelectual relacionados con el Comercio (TRIPS) y el Acuerdo sobre Medidas de Inversión Relacionada con el Comercio (TRIMs). La OMC constituye un marco o estructura de normas y disciplinas para las políticas relacionadas con el comercio, es decir, que la OMC como organización no define ni especifica el resultado de las rondas de

negociación, sino que este resultado depende de los acuerdos alcanzados por los estados miembros dentro de dicha estructura.

Para entender exactamente en qué consiste dicho código de conducta, se considera que existen principios o dimensiones de la OMC que son de particular interés para entender su funcionamiento. Estos principios configuran la base legal sobre la que los estados miembros pueden llegar a acuerdos, sin que estos acuerdos puedan violar ninguno de estos principios (es a estos principios a los que nos referíamos al decir que la OMC es un marco o estructura de normas):

1. No Discriminación: Si un país acuerda a un país contraparte facilidades de política comercial, el país contraparte debe hacer las mismas concesiones.
2. Cláusula de la Nación Más Favorecida: Por regla general, las facilidades comerciales garantizadas a un país deben ser acordadas también a todos los demás. Quedan exceptuados de este principio los tratados de libre comercio o las preferencias aduaneras en favor de los países en desarrollo.
3. Trato Nacional: Los productos del extranjero no deben ser discriminados frente a los productos internos. Así, cada miembro de la OMC debe emplear con un producto importado las mismas normas que con un producto nacional de la misma naturaleza.

Bases Teóricas

Los términos utilizados en el desarrollo del trabajo serán definidos muy concretamente y los mismos fueron extraídos de la Guía Práctica de Importación y Exportaciones, específicamente del Glosario de Aduanas y Comercio Internacional, por otra parte se utilizó la Página Web de la Comunidad Andina, Asociación Latinoamericana de Integración, Organización Mundial del Comercio, así como trabajos del Banco Interamericano de Desarrollo y del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo.

Acuerdo de Cartagena: “Acuerdo de Integración subregional que instituyó el Grupo Andino, hoy Comunidad Andina. Fue suscrito en Bogotá el 26 de mayo de 1969, y entró en vigencia el 16 de octubre del mismo año, lo componen Colombia, Ecuador, Perú, Bolivia y Venezuela” (p.23).

Acuerdo Multilaterales: “Acuerdos concertados dentro del marco jurídico institucional de la OMC, que son aceptados y de carácter obligatorio para todos los países miembros de este organismo multilateral. Estos acuerdos son los pilares sobre los que se basa la Organización.”
(<http://www.aladi.org/nsfaladi/vbasico.nsf/vbusqueda/DD6D6E9D24A77C9D032574A2005AE3C1>).

Balanza de pagos comercial: “Extracto comparativo de las importaciones y las exportaciones de un país, durante un período determinado, generalmente un año (p.25).

Categoría 1: Comprende los vehículos para el transporte de pasajeros hasta de 16 personas, incluido el conductor; y los vehículos de transporte de mercancías de un peso total con carga máxima inferior o igual a 4.537 toneladas (o 10.000 libras americanas), así como sus chasis cabinados.

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

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

Certificado de Origen: “Documento mediante el cual se hace constar que los productos relacionados en él son originarios de Venezuela. Se utiliza con la finalidad de aprovechar las ventajas impositivas que ofrecen algunos países con los cuales el nuestro ha celebrado convenios de intercambios comercial” (p.26).

CKD (Complete Knock Down): “Conjunto de partes, piezas y componentes para uso industrial que se importan conforme a una autorización emanada del organismo competente (Ministerio de la Producción y el Comercio), siguiendo una política de incorporación de partes y piezas nacionales. Las mercancías que se importen bajo régimen CKD disfrutan de una rebaja de impuestos de importación, así como de la liberación de las restricciones cuantitativas, según las previsiones legales respectivas” (p.26).

Cláusula de Habilitación: “Consiste en la Decisión de las Partes Contratantes del Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio (GATT), adoptada en ocasión de la Ronda Tokio (1979), mediante la cual se permite concertar acuerdos regionales o generales entre países en desarrollo con el fin de reducir o eliminar mutuamente las trabas a su comercio recíproco, exceptuándose de la aplicación del Principio consagrado en el Artículo I del GATT, sobre el Trato de la Nación Más Favorecida.”
(<http://www.aladi.org/nsfaladi/vbasico.nsf/vbusqueda/0629BF39832BC04C032568CD00447D7E>).

Cláusula de la Nación más Favorecida: “En el marco de un acuerdo comercial, es el principio que dispone que toda ventaja, favor, privilegio o inmunidad concedida por un país a productos originarios de otro país o destinados a él será extendido, inmediata e incondicionalmente, a todo producto similar originario de los territorios de todos los demás miembros de ese acuerdo.”
(<http://www.aladi.org/nsfaladi/vbasico.nsf/vbusqueda/10DA09EDFCFFD284032568CD00447D7C>)

Código Arancelario: “Serie numérica que identifica las distintas aperturas del arancel de aduanas” (p.26).

Comunidad Andina: “Los Presidentes de los países miembros del Grupo andino, reunidos el 10 de marzo de 1996, en la ciudad de Trujillo-Perú, suscribieron el Protocolo de Trujillo, que modifica el Acuerdo de Cartagena y crea la Comunidad Andina, introduciendo varias modificaciones, fundamentalmente en su estructura institucional. Con fecha 22 de abril de 2006, Venezuela denunció el Acuerdo.”
(<http://www.aladi.org/nsfaladi/vbasico.nsf/vbusqueda/88BE3B132FB371E0032568CD00447D98>).

Exportación: “Salida de cualquier mercadería de un territorio aduanero.” (<http://www.aladi.org/nsfaladi/vbasico.nsf/vbusqueda/2B640712B242344D032574A2005B4227>).

Importación: “Introducción de cualquier mercadería a un territorio aduanero.” (<http://www.aladi.org/nsfaladi/vbasico.nsf/vbusqueda/5AA825BDE5944A1B032574A2005B784E>)

Incoterms: “Reglas internacionales redactadas por la Cámara de Comercio Internacional con el propósito de que permitan interpretar los principales términos empleados en los contratos de compraventa internacional...” (p.32).

Nandina: “La NANDINA es la "Nomenclatura Arancelaria Común de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena" (Comunidad Andina), basada en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA), aprobada por la Decisión 249 de la Comisión del indicado Acuerdo, publicada en la Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, el 10 de agosto de 1989. La NANDINA es aplicada a la universalidad de los productos y a la totalidad del comercio de cada uno de los Países Miembros de la Comunidad Andina, la cual está abierta a fraccionamientos adicionales en su propia nomenclatura arancelaria o estadística, utilizando para esos efectos dos dígitos adicionales a los 8 del código numérico de la Nomenclatura Arancelaria Común.”

(<http://www.aladi.org/nsfaladi/vbasico.nsf/vbusqueda/814D8EC1D752C4D2032574A2005BB2C8>)

Nomenclatura Arancelaria: “Listado o nómina que presenta en forma estructurada y sistematizada las mercancías que son objeto del comercio internacional, identificándolas por medio de códigos numéricos. En el momento actual, la base de las diferentes nomenclaturas arancelarias es el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías (SA), de aplicación universal.”

(<http://www.aladi.org/nsfaladi/vbasico.nsf/vbusqueda/549EDB4296A92969032574A2005BB2C1>)

Normas de Origen: “Normas específicas para determinar el país en el que las mercancías fueron producidas o elaboradas cumpliendo determinados requisitos, condición indispensable para beneficiarse de las preferencias otorgadas en el Acuerdo de que se trate.”

(<http://www.aladi.org/nsfaladi/vbasico.nsf/vbusqueda/0F1AE74843D99D5A032568CD00447D95>).

Precio FOB de exportación: “Esta constituido por la suma del precio del producto a puerta de fábrica, más los gastos de transporte al lugar habilitado para la exportación y los necesarios para su colocación a bordo...” (p.34).

Regímenes Territoriales Especiales: “Conjunto de operaciones de importación donde las mercancías al ser introducidas en esos territorios gozan de liberación total o parcial de derechos arancelarios y otros gravámenes, solamente mientras permanezcan allí, puesto que al abandonar dicho territorio quedarán afectadas al régimen general de importación.”

(<http://www.aladi.org/nsfaladi/vbasico.nsf/vbusqueda/6BA44A3FB83C548C032574A2005C1EEF>).

Unión Aduanera: “Sistema de integración que supone la supresión inmediata o gradual de las barreras aduaneras y comerciales a la circulación de mercancías entre los países que constituyen la unión; además, frente a terceros países se aplica un arancel aduanero común...” (p.37).

Valor CIF (cost, insurance and freight): “Costo, seguro y flete. Significa que el precio se entiende por mercancía puesta en puerto de destino, flete y seguro pagados” (p.37).

Bases Legales

Las Bases Legales utilizadas para la realización de este trabajo fueron recopiladas de leyes, reglamentos, gacetas oficiales, las mismas se enumeran de la siguiente manera;

1. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, Número 132, Año IX, Lima 19 de marzo de 1993, contiene la “Resolución 336” que establece los Requisitos Específicos de Origen para el Sector Automotor.
2. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, Número 168, Año XI, Lima 16 de diciembre de 1994, contiene la “Resolución 355” que establece la publicación del Convenio de Complementación en el Sector Automotor suscrito entre Colombia, Ecuador y Venezuela el 13 de septiembre de 1993.

3. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, Número 187, Año XII, Lima 23 de agosto de 1995, contiene la “Resolución 375” que establece la publicación del Acuerdo sobre Mecanismo de Sanciones, relativo al Convenio de Complementación en el Sector Automotor, suscrito entre Colombia, Ecuador y Venezuela el 15 de junio de 1995.
4. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, Número 206, Año XII, Lima 12 de abril de 1996, contiene la “Resolución 401” que establece la publicación del Acuerdo sobre las Normas para Instrumentar el Mecanismo de Sanciones del Convenio de Complementación en el Sector Automotor, suscrito entre Colombia, Ecuador y Venezuela.
5. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, Número 208, Año XII, Lima 20 de mayo de 1996, contiene la “Resolución 406” que establece la actualización de la nomenclatura NANDINA para productos del ámbito del Convenio de Complementación en el Sector Automotor.
6. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, Número 267, Año XIII, Lima 21 de mayo de 1997, contiene la “Resolución 477” que establece la publicación de los Acuerdos suscritos en desarrollo del Complementación en el Sector Automotor.
7. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, Número 312, Año XIV, Lima 12 de diciembre de 1997, contiene la “Resolución 035” que establece la publicación de acuerdos suscritos en desarrollo del Convenio de Complementación en el Sector Automotor.

8. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, Número 372, Año XV, Lima 11 de septiembre de 1998, contiene la “Resolución 128” que establece la publicación de acuerdos suscritos en desarrollo del Convenio de Complementación en el Sector Automotor.

9. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, Número 483, Año XVI, Lima 17 de septiembre de 1999, contiene el Convenio de Complementación en el Sector Automotor.

10. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, Número 513, Año XVI, Lima 10 de noviembre de 1999, contiene la “Resolución 323” que establece los Requisitos Específicos de Origen para el Sector Automotor.

11. Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, Número 523, Año XVI, Lima 12 de enero de 2000, contiene la “Resolución 336” que establece la publicación de acuerdos suscritos en desarrollo del Convenio de Complementación en el Sector Automotor.

12. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, No. 37.541, de fecha 03 de octubre de 2002, contiene el Reglamento Parcial de la Ley Orgánica de Aduanas sobre el Régimen Aduanero Suspensivo para el Sector Automotor.

13. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, No. 38.826, de fecha 06 de diciembre de 2007, contiene la Modificación del capítulo 87 del Arancel de Aduanas de Venezuela y la creación del Capítulo 98.

14. Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, No. 38.800 de fecha 31 de octubre de 2007, contiene los elementos para la Licencia de Importación de Vehículos.

CAPÍTULO III

MARCO METODOLOGICO

Tipo y Diseño de la Investigación

De acuerdo con el problema planteado y los objetivos establecidos en el presente proyecto se puede decir que este trabajo es de carácter descriptivo y el mismo es definido por Roberto Sampieri (1995) como “aquel estudio que tiene como propósito describir situaciones y eventos, es decir, como se manifiesta determinado fenómeno. Los estudios descriptivos buscan especificar las propiedades importantes de personas, grupos, comunidades o cualquier otro fenómeno o fenómenos que sea sometido a análisis”. Así mismo Carlos Méndez (1.996) indica que “toda investigación descriptiva implica dar respuestas a lo siguiente; identificación de los elementos y características del problema, así como también, caracterizar los hechos y situaciones, entre otras.” Es así, que el presente trabajo corresponde a una investigación descriptiva, debido a que su objetivo primordial es analizar la Política Automotriz de la Comunidad Andina del año 2000 según el Acuerdo de medidas de Inversión Relacionadas con el Comercio en el contexto de la Organización Mundial del Comercio.

Por otra parte, el trabajo está basado también en un estudio documental, según el Manual de Trabajos de Grado de Especialización y Maestría y Tesis Doctorales de la Universidad Pedagógica Experimental Libertador, elaborado por Maritza Barrios (2002) quien señala que:

“Se entiende por Investigación Documental, el estudio de problemas con el propósito de ampliar y profundizar el conocimiento de su naturaleza, con apoyo, principalmente, en trabajos previos, información y datos divulgados por medios impresos, audiovisuales o electrónicos. La originalidad del estudio se refleja en el enfoque, criterios, conceptualizaciones, reflexiones, conclusiones, recomendaciones y, en general, en el pensamiento del autor” (p.6)

Con lo anteriormente señalado nos permitirá cumplir con los objetivos planteados en la presente investigación.

CAPITULO IV

ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

1.- La Industria Automotriz en Venezuela

a) Breve reseña histórica

En 1944 se instala en el Distrito Federal la primera industria automotriz de Venezuela cuya razón social fue General Motors Interamericana, filial de General Motors Corporation, esta inició operaciones en 1948 cuando la empresa coloca a la venta su primer lote de producción de vehículos comerciales y camiones ensamblados en Venezuela, cabe destacar que dichos vehículos tenían un bajo nivel de partes y piezas nacionales siendo el grueso de insumos importados con materiales CKD.

Posteriormente a partir de 1950, se instaló la empresa Daimler Chrysler LLC, inició sus operaciones en octubre de 1950, bajo la razón social "Ensamblaje Venezolana S.A.", bajo la conducción de la familia Phelps.

Durante el gobierno de Rómulo Betancourt en 1960, se realizaron los primeros cambios de la política industrial dirigida al sector automotriz, esta modificación consistió principalmente en la fabricación e incremento de partes y piezas nacionales, así lo señalan Jonny Sequera y Elvis Padilla, en su libro "Demanda de Vehículos Nuevos en Venezuela – Estudio Empírico", (2007):

"...El cambio en la industria automotriz fue tan radical, con esta medida de política proteccionista, que para el año de 1964 las empresas multinacionales

establecidas en el país ensamblaban la totalidad de vehículos requeridos por el mercado nacional. De hecho, las mismas estaban obligadas a incorporar en sus vehículos piezas producidas por empresarios nacionales lo cual indudablemente permitió el surgimiento del sector de autopartes. No obstante, debe precisarse lo poco que se ha desarrollado este sector. Mientras en 1964, la participación de materiales nacionales en el peso total de vehículos alcanzo a 18%, para 1995, es decir, treinta años después solo alcanzo un 25%...”

Ford Motor de Venezuela S.A. incorporó su planta en 1960 y se ubicó en la zona Industrial de Valencia, inició operaciones el 27 de Octubre de 1962, por otro lado, la empresa Fiat inició sus operaciones en el país en 1954, con la importación de automóviles pasajeros y vehículos comerciales pesados, a través del Grupo Dimase, C.A. En 1975, la casa matriz Fiat Auto adquirió el 40% de participación y en 1986 concluyó la negociación del cien por ciento de las acciones de la empresa registrada como Fábrica Industrial de Automóviles Venezuela C.A.

Cabe destacar que la Fábrica Industrial de Automóviles de Venezuela, C.A., cierra sus operaciones en el país con la clausura de su planta de ensamblaje en 1999, producto de la mala situación que presentó la industria en ese año. En el 2004, Fiat – Brasil firmó un convenio de representación exclusiva de sus marcas Fiat y Alfa Romeo en Venezuela con la Comercializadora Todeschini, única representante de la multinacional italiana en el país.

Por otro lado, la empresa Renault, inició sus operaciones en 1956 con el nombre de Automóviles de Francia, C.A. En 1977 cambia su razón social a Renault Venezolana, C.A. pero debido a un decreto establecido por el

gobierno en 1961, el cual contemplaba que solo podrían operar en el país aquellas empresas industriales que dispusieran de plantas ensambladoras, que iniciaran un vigoroso programa de incorporación de partes nacionales, en 1980, la empresa modifica su nombre a C.A. Venezolana Producción Renault (CAVPR), compartiendo 50% entre COVENAL y 50% Renault Venezolana C.A. y en 1991 la empresa CAVPR, es sustituida por la Renault Venezolana, C.A. Actualmente, todos los automóviles Renault son importados y comercializados por la empresa Sofaven, la cual es 100% propiedad de la casa matriz Renault.

Mack de Venezuela, inició operaciones en 1963 con el ensamblaje de camiones y chasis de autobuses marca Mack y los vehículos Ingleses Land Rover. En 1975 comienza a ensamblar en su planta de las tejerías los motores para camiones Mack de 300 HP, posteriormente en el 86 amplía su línea con el ensamblaje de los ISUZU a gasolina en la planta de ciudad Bolívar; la cual en el año 1992 es trasladada a las instalaciones ubicadas en las Tejerías, en el Estado Aragua.

Toyota inicia operaciones en 1963 cuando inicia el ensamblaje de vehículos rústicos en la planta de la empresa Ensamblaje Superior en Catia. En 1970 firma un contrato de ensamblaje con la planta de Industria Venezolana C.A. (INVEMACA). En 1981 se trasladó las operaciones de ensamblaje a la ciudad de Maracay, luego se mudarían a la ciudad de Cumaná.

Después de la apertura comercial, la línea de producción Honda se comenzó a distribuir en Venezuela por el Grupo Auto Agro C.A., iniciando su actividad de ensamblaje en el año de 1993 en las instalaciones de Mack de Venezuela C.A, la cual ensamblaría sus modelos Civic y Accord. La

comercialización de los productos ensamblados, así como los importados es llevada a cabo por Dipromotriz C.A. una empresa filial del Grupo Auto Agro C.A.

En el año 2000, el grupo Honda toma la decisión de no seguir produciendo vehículos en el país, para así poder ofrecer a sus clientes una mayor gama de vehículos importados de Japón y de EE.UU., manteniendo en todo momento los altos estándares de tecnología, calidad y servicio posventa, característicos de Honda. Bajo este esquema, se funda Dipromuro en Diciembre de 2000, para asegurar la continuidad de la marca y ser el único distribuidor que se dedicaría a comercializar vehículos Honda en Venezuela.

La Mitsubishi Motors Company Automotriz S.A. (MMC), se estableció en el país en 1990. En 1995, se convirtió en el representante oficial de los vehículos de marca Hyundai. Otra importante empresa automotriz, es ENCAVA C.A., la cual fue fundada en el año 1962, para dedicarse al ensamblaje de carrocerías de autobuses y a lo largo de estos 42 años, esta fábrica ha considerado como prioridad esencial el desarrollo de la misma como empresa no dependiente de las fábricas extranjeras y se encuentra ubicada en la ciudad de Valencia.

b) Organizaciones que agrupa la Industria Automotriz en Venezuela

La industria automotriz en Venezuela está comprendida por 3 ramas industriales: el ensamblaje de vehículos, la fabricación de carrocerías y la fabricación de autopartes.

Las organizaciones que comprenden la industria automotriz en Venezuela están agrupadas en las siguientes manera: primero, la Cámara Venezolana de la Industria Automotriz (CAVENEZ); segundo, la Cámara Nacional de Importadores y Distribuidores de Repuestos (CANIDRA); tercero, la Cámara de la Industria Venezolana Automotriz de Camiones y Autobuses (CIVA); cuarto, la Federación de Asociaciones de Distribuidores de Automotores y Maquinarias (FADAM); y quinto, la Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores (FAVENPA)

A los fines del desarrollo de este trabajo de investigación se realizará una breve explicación sobre la Cámara Venezolana de la Industria Automotriz (CAVENEZ) y la Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores (FAVENPA) debido a que los mismos representan los sectores más importantes de la Industria Automotriz en Venezuela

Cámara Venezolana de la Industria Automotriz (CAVENEZ)

La Cámara Automotriz de Venezuela es una Organización sin fines de lucro, fundada en 1987, afilia a las principales industrias terminales automotrices del país, las cuales en conjunto producen el 99% de los vehículos ensamblados en el territorio nacional. Su principal objetivo es la representatividad de los legítimos intereses de la Industria Automotriz Terminal Venezolana, ante entes oficiales y privados, con el pleno apoyo de sus afiliadas.

Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores (FAVENPA)

La Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores es un gremio que agrupa a los fabricantes venezolanos de autopartes, dicha organización representa los intereses de sus asociados y promueve Políticas Industriales que fomenten el Desarrollo Integral de la Industria Automotriz Venezolana

Política Automotriz de la Comunidad Andina

Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor del año 1993

La República de Colombia, Ecuador y Venezuela suscribieron el 13 de septiembre de 1993 la Política Automotriz de la Comunidad Andina (PA-93), mediante un instrumento jurídico denominado “Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor”, con la finalidad de adoptar una política común para promover la especialización en el sector y aprovechar el mercado ampliado subregional en forma racional, en condiciones equitativas de competencia, aumentando la competitividad y la eficiencia.

La PA-93 tenía el objetivo de armonizar gradualmente las diversas políticas económicas de los Países Miembros del Acuerdo de Cartagena, por lo tanto en esa fecha se adoptó un Arancel Externo Común (AEC), tomando como base legal la Decisión 370¹ de la Comisión del Acuerdo de Cartagena la cual comenzó a regir a partir del 1º de enero de 1994. La estructura del

¹ Instrumento por el cual se adopta el Arancel Externo Común de la Comunidad Andina firmado en Quito el 26/11/94, durante la Sexagesimotercer Período Ordinario de Sesiones de la Comisión.

AEC fue para la categoría 1 (35%) y categoría 2 (15%), Ecuador tuvo una excepción para la categoría 2, en el sentido que pudo mantener sus niveles arancelarios por un año contado a partir de la suscripción del convenio, luego que cumplió ese plazo, lo unificó al 10 %.

El AEC de los componentes, las partes y las piezas importadas CKD, destinadas al ensamblaje de los vehículos en la Subregión, se fijó en 3%.

La importación de vehículos usados y de vehículos nuevos de años-modelos anteriores, se prohibió en la PA-93, Ecuador aplicó esta medida a partir del 1º de octubre de 1994. Otro elemento que incorporo la PA-93, fue el marco legal para exportaciones de vehículos entre los países participantes a fin de beneficiarse de las ventajas arancelarias negociadas en el Pacto Andino, para ello se acordó aplicar los requisitos específicos de origen (REOs) de la Resolución 336² de la Junta del Acuerdo de Cartagena (JUNAC) ya vigentes y que consistieron en;

1. La fijación de un requisito específico de origen para los productos incluidos en las subpartidas de la Nomenclatura Común Andina (NANDINA) que se indicaron en el Anexo 1 de la mencionada Resolución, con la condición de que el valor CIF de los materiales importados por Colombia, Perú y Venezuela de terceros países, incorporados en el ensamble o montaje de los vehículos, no exceda el 60% del valor FOB del producto. Para Bolivia y Ecuador el valor CIF de dichos materiales no podrá exceder el 65% del valor FOB del producto.

² Instrumento por el cual se adopta los Requisitos Específicos de Origen para Productos del Sector Automotor, firmado en Lima el 11/03/93.

22. Se fijó como requisito específico de origen para los productos de las subpartidas NANDINA que se indicaron en el Anexo 2, la condición de que el valor CIF de los materiales importados por los Países Miembros de terceros países, incorporados en el ensamble o montaje de los vehículos, no exceda el 65% del valor FOB del producto y;

4. Los productos identificados en el Anexo 3 que no cumplan con el inciso ii) del literal d) del Artículo 1 de la Decisión 293³, se fijó como requisito específico de origen, la condición de que el valor CIF de los materiales importados por Colombia y Venezuela de terceros países, no exceda el 55% del valor FOB del producto. Para Bolivia y Ecuador el valor CIF de dichos materiales no podrá exceder el 60% del valor FOB del producto.

En el funcionamiento de la PA-93, se creó un Comité Automotor conformado por los Países Participantes, cuya composición, campo de acción y objetivos, son los mismos del Comité Subregional de la Industria Automotriz, dichas funciones fueron:

- La determinación de una fórmula armonizada de incorporación de partes a más tardar el 31 de diciembre de 1993, cuyos porcentajes deberán ser equivalentes a los establecidos en el artículo 7 del Convenio.

³ Instrumento por el cual se adoptó las Normas Especiales para la Calificación del Origen de las Mercaderías, firmado en Lima el 21/03/1991.

- El establecimiento de las condiciones de origen para el intercambio de vehículos entre los Países Participantes, a más tardar el 31 de diciembre de 1993.
- La armonización de la definición del conjunto CKD, a más tardar el 31 de diciembre de 1993.
- La fijación, a más tardar el 1º de julio de 1994, de una fecha para la unificación del Arancel Externo Común y de los porcentajes de integración.
- El establecimiento de una política de exportaciones del sector automotor a más tardar el 31 de diciembre de 1993.
- El diseño de un programa a mediano plazo para la promoción de la incorporación subregional en los vehículos. Este programa deberá estar definido a más tardar el 1º de julio de 1994.
- Proponer los desdoblamientos arancelarios necesarios para la aplicación de este Convenio.

- La evaluación de la aplicación del Arancel Externo Común, con miras a su modificación en concordancia con la evolución de la política económica de los Países Participantes.
- Establecer una política común para las negociaciones con terceros países.

Para la fabricación de los vehículos automotores en los países participantes de la PA-93 se estableció una fórmula la cual exigía a los países participantes un porcentaje mínimo de integración, esta fórmula fue sustituida por otra a partir del 1995 con la publicación del Addendum a la PA-93, el cual fue adoptado en la ciudad de Santa fe de Bogotá el 20/05/1994.

A partir del 1° de enero de 1995, Colombia y Venezuela adoptaron la siguiente fórmula de incorporación de partes:

$$PCS = \frac{IS + Vex}{IS + CKD}$$

Donde:

3. PCS: Porcentaje de compras subregionales
4. IS: Sumatoria de la incorporación de partes y piezas originarias de la Subregión

5. Vex: Valor agregado de las exportaciones, medido como valor FOB
6. CKD: Sumatoria del valor total del material importado incorporado al vehículo y medido como valor CIF.

Es importante destacar que esta fórmula era el centro de la PA-93, la cual debían de cumplir todos los países firmantes del mismo y estaba sujeta a un crecimiento anual del porcentaje de compras subregional según un cronograma fijado por los Países Miembros.

Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor del año 2000

Las Repúblicas de Colombia, Ecuador y Venezuela suscribieron el 16 de septiembre de 1999, la Política Automotriz del 2000, mediante un instrumento jurídico denominado el “Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor”, el cual entró en vigencia el 01 de enero del año 2000 (PA-00), con la finalidad de facilitar una mayor articulación entre los productores subregionales, aprovechar los mercados ampliados de la región y propiciar condiciones equitativas de competencia en el mercado subregional.

La entrada en vigencia de la PA-00 se espera una mayor transferencia tecnológica y un incremento de la productividad y competitividad, así como generar inversiones productivas y ofrecer a los consumidores de Colombia, Ecuador y Venezuela productos de mayor calidad y precio.

El Arancel Externo Común (AEC) en la PA-00 se mantuvo en 35% para los vehículos categoría 1 y 15% para vehículos categoría 2, por otra parte el AEC de los componentes, las partes y las piezas importadas CKD, destinadas al ensamblaje de los vehículos en la Subregión continuo en 3%, por último, otro elemento de suma importancia y el cual no hubo variación en la PA-00, es lo referente a la importación de vehículos usados y de vehículos nuevos de años modelos anteriores.

La diferencia sustantiva entre la PA-00 y la PA-93 se fundamenta principalmente en los temas específicos de Requisitos Específicos de Origen y los Procedimientos de Implementación de los Requisitos Específicos de Origen, los cuales se pueden resumir de la siguiente manera:

1. Se fijó como Requisito Específico de Origen para los bienes automotores, el cumplimiento de un porcentaje de integración subregional -IS- el cual se calculará a nivel de categoría y por períodos anuales, conforme a la siguiente fórmula:

$$IS = [MO / (MO + MNO)] \times 100$$

Dónde:

IS: Integración subregional.

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

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

Por otra parte, las compañías ensambladoras de los bienes automotores deberán presentar a los gobiernos de sus países un reporte semestral y un informe anual sobre el cumplimiento del Requisito Específico de Origen, dicho informe debe presentarse a los organismos nacionales competentes respaldados por una entidad especializada en auditoría. .

Acuerdo de Medidas de Inversión Relacionadas con el Comercio de la OMC y sus implicaciones para los países en desarrollo

El Acuerdo sobre Medidas de Inversión Relacionadas con el Comercio (TRIMs), no norma la inversión extranjera como tal ni establece una disciplina de trato de la nación más favorecida o trato nacional a favor de la persona del inversionista, sino más bien (según se desprende de su parte considerativa) busca evitar que ciertas regulaciones sobre la inversión tengan un efecto restrictivo o distorsionante en el comercio de bienes.

Siendo ello así, el ámbito de TRIMs se vincula a la definición de “inversión” entendida como la adquisición de propiedad por inversionistas extranjeros, sea en la forma de tierras, acciones o bonos o de modo directo mediante la adquisición de una empresa y se vincula a los requisitos de desempeño comercial exigidos para dichas inversiones. En este sentido, busca prohibir que se impongan ciertas condiciones a compañías extranjeras para invertir localmente y en particular busca evitar la creación de obligaciones relacionadas con la producción, distribución, compra y exportación de sus bienes.

Las medidas comerciales, constituyen una serie de instrumentos de política comercial que influyen en el volumen, la composición sectorial y la distribución geográfica de la Inversión Extranjera Directa (IED). Algunas medidas comerciales como aranceles, cuotas y programas de financiamiento a la exportación, no son diseñadas especialmente para influir en los flujos de inversión extranjera directa, pero sin embargo pueden tener importantes consecuencias en las decisiones de los inversionistas internacionales.

La interacción entre el comercio y las políticas de fomento a la inversión extranjera directa se convierte entonces en un tema de preocupación para los gobiernos nacionales ya que la IED va ganando un papel cada vez más importante en la economía global. Las negociaciones internacionales históricamente han conducido los asuntos del comercio equiparándolos a la inversión. Las negociaciones comerciales internacionales, recientemente incorporaron el impacto de las políticas de la IED en los flujos comerciales (medidas de inversión relacionadas al comercio, o TRIMs), pero menor ha sido el reconocimiento que se ha dado de los efectos que al contrario las políticas comerciales pueden tener sobre las decisiones de Inversión Extranjera Directa.⁴

Para los países en desarrollo, es importante valorar cuidadosamente el nexo de interacción entre el comercio y la inversión extranjera directa con el fin de entender los efectos en los cambios de los regímenes de políticas nacionales así como las potenciales consecuencias de los acuerdos internacionales en materia de inversión.

Las medidas comerciales relacionadas a la inversión extranjera constituyen la otra cara de la perspectiva de dominio comercial representada en el concepto de las medidas de inversión relacionadas al comercio (TRIMs). Estos surgieron en la Ronda Uruguay y contienen las políticas nacionales de inversión que podrían distorsionar los flujos de intercambio comercial. Las TRIMs incorporan incentivos a la inversión o requerimientos

4

UNCTAD Series on issues in international investment agreements, INVESTMENT-RELATED TRADE MEASURES 02/10/2006

comerciales que van ligados a un proyecto de inversión extranjera directa, generalmente colocado como parte del proceso de aprobación de la inversión. Ellas incluyen, por ejemplo, el contenido doméstico así como requerimientos de equilibrio comercial.⁵

Puede citarse como ejemplo de los que TRIMs busca cautelar (aún antes incluso de que este acuerdo se diseñara) el caso de la Ley Canadiense sobre Inversión Extranjera que permitía a la autoridad nacional autorizar inversiones extranjeras en función de los beneficios que dicha inversión crearía a la economía nacional (lo que a su turno suponía la suscripción voluntaria de compromisos relativos al desarrollo de áreas productivas, compra nacional).

Según la opinión de la Dirección General de Asuntos Jurídicos de la Secretaría de la Comunidad Andina (1997):

“...la parte sustantiva de TRIMs consiste en extender el principio de trato nacional y la prohibición general de establecer restricciones al comercio de bienes a las relaciones comerciales de inversión, es decir, a los bienes producidos o comercializados por las empresas extranjeras.”(p.2)

Como consecuencia de lo anterior, es correcto afirmar que TRIMs establece un estándar según el cual lo que debe analizarse es si existe un tratamiento discriminatorio entre productos de origen nacional y los

⁵ CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, PROGRAMA DE TRABAJO POSITIVO Y LAS FUTURAS NEGOCIACIONES COMERCIALES, http://www.unctad.org/sp/docs/itcdtsb10_sp.pdf, 02/10/2006

originarios por una inversión en cuanto a su venta interna, oferta para la venta, compra, transporte o uso y no si existe igualdad de trato entre el inversionista nacional y el inversionista extranjero. Sin embargo éste último aspecto no dejará de sentar una pauta que aunque indirecta será muy indicativa de la existencia de cualquier eventual discriminación. Del mismo modo, si bien el análisis se centra en las prácticas regulatorias de la inversión relativa al comercio de bienes, el origen del capital de las empresas involucradas será también un dato importante.

TRIMs también provee una definición de ámbito por exclusión. Así el artículo 3 indica que son aplicables en lo que corresponda, todas las excepciones previstas en el GATT de 1994. Serán relevantes por ejemplo, los párrafos 8 al 10 del artículo III; párrafo 2 del artículo XI; artículo XII; y artículos XVIII al XXI de dicho texto. Así están excluidos de TRIMs:

- a) Las compras gubernamentales sin propósito comercial;
- b) Los subsidios domésticos;
- c) Los precios máximos;
- d) Las exhibiciones cinematográficas;
- e) Las prohibiciones a la exportación por déficit críticos de alimentos u otros productos esenciales para el país exportador;
- f) Las restricciones a la importación o exportación necesarias para la clasificación, gradación o marketing de commodities.
- g) Las restricciones a la importación de productos o pesqueros necesarios para cubrir déficit de producción interna o reducir la sobreproducción.

- h) Las restricciones a la importación de productos animales dependientes del commodity;
- i) La asistencia para el desarrollo económico;
- j) Las medidas de salvaguardia;
- k) Las excepciones generales por moralidad, salud, conservación de recursos naturales, entre otros; y
- l) Las medidas por razones de seguridad nacional.

Definido el ámbito positivo y negativo, este Acuerdo establece finalmente la obligación de notificar al Consejo de Comercio de Bienes, las medidas que constituyen MIC y que tengan una antigüedad no inferior de 180 días previos a la entrada en vigencia del Acuerdo de la OMC. Dicha notificación permite al país infractor, gozar de un período de gracia de cinco años para el desmonte de la medida (trato a los países en vías de desarrollo). Caso contrario, la obligación de desmonte es inmediata. Durante el período transitorio, el país notificante asume la obligación de no incrementar el grado de disconformidad de la medida. Sin perjuicio de ello, nuevas inversiones podrán ser sujetadas a una MIC si con ello se evita discriminar con relación a empresas ya establecidas.

En la actualidad, el Comité de la OMC creado a efectos de supervisar la aplicación del Acuerdo, tiene la función de revisar y discutir las notificaciones de las MIC consideradas incompatibles con el Acuerdo, que realicen los países. En realidad, el ámbito del *TRIMs* es exclusivamente el comercio de bienes y se limita a clarificar las medidas de inversiones relacionadas con éste que son inconsistentes con las disposiciones del

GATT tipificadas en los artículos III (Trato Nacional) y XI (Eliminación General de las Restricciones Cuantitativas).

Evolución del Acuerdo de Medidas de Inversión Relacionadas con el Comercio en las Conferencias Ministeriales de la Organización Mundial del Comercio

El Grupo de Trabajo sobre la Relación entre Comercio e Inversiones fue establecido durante la Conferencia Ministerial de 1996 celebrada en Singapur a fin de examinar la relación entre el comercio y las inversiones, específicamente en la Declaración Ministerial adoptada el 13 de Diciembre de 1996 y publicado el 18 de Diciembre de 1996 en documento No. WT/MIN(96)/DEC.

Esta declaración establece el mandato de creación en su párrafo 20 y establece lo siguiente:

“...Teniendo en cuenta las disposiciones existentes de la OMC sobre cuestiones relacionadas con la inversión y la política de competencia y el programa incorporado relativo a esas materias, inclusive en el marco del Acuerdo sobre las MIC, y en la inteligencia de que la labor que se emprenda no prejuzgará la iniciación de negociaciones en el futuro, acordamos asimismo:

establecer un grupo de trabajo encargado de examinar la relación entre comercio e inversión; y

establecer un grupo de trabajo encargado de estudiar las cuestiones que planteen los Miembros acerca de la interacción entre comercio y política de competencia, incluidas las prácticas anticompetitivas, con vistas a identificar cualesquiera áreas que puedan merecer ulterior atención en el marco de la OMC...”

En 1998 el Grupo de Trabajo sobre la Relación entre Comercio e Inversiones realizó su primero Informe al Consejo General, el mismo fue publicado el 08 de diciembre de ese año con el No. WT/WGTI/2, en la cual el Grupo presentó el resultado de las consultas de los miembros, así como proseguir la labor formativa con base el párrafo 20 de la Declaración de Singapur.

El 14 de noviembre de 2001, se celebró la cuarta Conferencia Ministerial de la Organización Mundial del Comercio en Doha – Qatar, en la misma se abordaron diferentes temas del Sistema Multilateral del Comercio (Agricultura, Servicios, Accesos a los Mercados para Bienes no Agrícolas, Comercio e Inversiones, Facilitación del Comercio, entre otros), en lo que respecta al tema de Comercio e Inversiones se acordaron lo siguientes puntos:

“...20. Reconociendo las razones en favor de un marco multilateral destinado a asegurar condiciones transparentes, estables y previsibles para las inversiones transfronterizas a largo plazo, en particular las inversiones extranjeras directas, que contribuirá a la expansión del comercio, y la necesidad de potenciar la asistencia técnica y la creación de capacidad en esta esfera, como se indica en el párrafo 21, convenimos en que después del quinto período de sesiones de la Conferencia Ministerial se celebrarán negociaciones sobre la base de una decisión que se ha de adoptar, por

consenso explícito, en ese período de sesiones respecto de las modalidades de las negociaciones.

21. Reconocemos las necesidades de los países en desarrollo y menos adelantados de potenciar el apoyo a la asistencia técnica y la creación de capacidad en esta esfera, incluidos el análisis y la formulación de políticas para que puedan evaluar mejor las consecuencias de una cooperación multilateral más estrecha para sus políticas y objetivos de desarrollo, y el desarrollo institucional y humano. A tal fin, trabajaremos en cooperación con otras organizaciones intergubernamentales pertinentes, incluida la UNCTAD, y por conducto de los canales regionales y bilaterales apropiados, para facilitar una asistencia reforzada y dotada de recursos suficientes en respuesta a dichas necesidades.

22. En el período que transcurra hasta el quinto período de sesiones, la labor ulterior en el Grupo de Trabajo sobre la Relación entre Comercio e Inversiones se centrará en la aclaración de lo siguiente: alcance y definición; transparencia; no discriminación; modalidades de compromisos previos al establecimiento basados en un enfoque de listas positivas del tipo previsto en el AGCS; disposiciones sobre el desarrollo; excepciones y salvaguardias por razones de balanza de pagos; y celebración de consultas y solución de diferencias entre los Miembros. Cualquier marco posible deberá reflejar de forma equilibrada los intereses de los países de origen y los países receptores, y tener debidamente en cuenta las políticas y objetivos de desarrollo de los gobiernos receptores así como su derecho a reglamentar en función del interés público. Deberán tenerse en cuenta como parte integrante de cualquier marco posible las necesidades especiales de desarrollo, comercio y finanzas de los países en desarrollo y menos adelantados, lo que deberá hacer posible que los Miembros contraigan obligaciones y

compromisos proporcionales a sus necesidades y circunstancias individuales. Deberá prestarse la debida consideración a otras disposiciones pertinentes de la OMC. Deberán tenerse en cuenta, según proceda, los acuerdos bilaterales y regionales vigentes sobre inversiones...”

En la Declaración se dan instrucciones al grupo de trabajo de que durante el período previo a la celebración de la Conferencia Ministerial de 2003 se centre en aclarar lo siguiente: alcance y definición de las cuestiones; transparencia; no discriminación; modos de preparar compromisos negociados; disposiciones sobre el desarrollo; excepciones y salvaguardias por motivos de balanza de pagos; y celebración de consultas y solución de diferencias. Los compromisos negociados se inspirarían en los contraídos en la esfera de los servicios, que especifican dónde se contraen compromisos — “listas positivas” — en lugar de formular compromisos de carácter general y enumerar las excepciones.

En la Declaración se enuncia también una serie de principios, como la necesidad de equilibrar los intereses de los países de los que proviene la inversión extranjera y de los países en los que se invierte, el derecho de los países a reglamentar las inversiones, el desarrollo, el interés público y las circunstancias concretas de los distintos países. Se destaca también la necesidad de ayuda y cooperación técnica con respecto a los países en desarrollo y los países menos adelantados, así como la coordinación con otras organizaciones internacionales, como la Conferencia de las Naciones Unidas sobre Comercio y Desarrollo (UNCTAD).

A raíz de la Decisión de 1º de agosto de 2004, este tema se ha eliminado del Programa de Doha.

Inserción de la Política Automotriz de la Comunidad Andina del año 2000 en el contexto del Acuerdo de Medidas de Inversión Relacionadas con el Comercio de la Organización Mundial del Comercio

En virtud a la notificación realizada por los países miembros (Colombia, Ecuador y Venezuela) del Convenio de Complementación en el Sector Automotor ante la Organización Mundial del Comercio del año 1993, como una medida inconsistente con el Acuerdo sobre las Medidas de Inversión Relacionadas con el Comercio, debido a que dicho Convenio contravenía las disposiciones del artículo 2 (Trato Nacional y Restricciones Cuantitativas) del mencionado Acuerdo, los países miembros del Convenio adoptaron en el año 2000 un nuevo Convenio con la finalidad de superar las trabas presentadas en el Acuerdo TRIMs, además de contribuir a una mayor transferencia de tecnología y aumentar las inversiones entre los socios.

Ahora bien, los países miembros del Convenio de Complementación en el Sector Automotor, lograron insertar la Política Automotriz del año 2000 en el contexto del Acuerdo de Medidas de Inversión Relacionadas con el Comercio de la Organización Mundial del Comercio, a fin de no considerarla como requisito de desempeño fue mediante la adopción de una metodología basadas en Normas de Origen, es por ello que se sustituyó principalmente la fórmula de compras subregionales (PCS) por una fórmula de integración subregional (IS) las cuales han sido descritas anteriormente.

Las Normas de Origen son un tema central en la reglamentación del comercio internacional, según la opinión del Lic. José Manuel López Libreros,

en su artículo “Las Normas de Origen para las Mercancías en el Sistema GATT – OMC” (2008) señala:

“...en un mundo globalizado, caracterizado por la deslocalización productiva y la celeridad en los intercambios, la determinación del origen puede parecer una tarea ociosa. Sin embargo, la configuración actual del comercio internacional hace necesaria la determinación del origen aduanero de las mercancías para ejecutar los principales instrumentos de política comercial...” (p.1)

Sin embargo, las normas de origen pueden ser utilizadas para ejecutar algunas políticas de tipo industrial, lo cual generan importantes impactos en los flujos de las mercancías y de las inversiones, además han sido implementadas para proteger determinados sectores industriales frente a la liberalización del comercio.

Otro aspecto importante de las Normas de Origen según la opinión de la Dra. María Salvato Ferrara, en su libro “Normas de Origen de las Mercancías” (2007) señala que:

“...Las normas de origen son utilizadas para la aplicación de políticas relacionadas con las compras gubernamentales o para el registro de estadísticas comerciales y de producción, además facilitan el control de las autoridades aduaneras con el fin de evitar que las preferencias arancelarias sean aprovechadas por las mercancías producidas en países no beneficiarios de dichas preferencias. ...”(p.17).

En este sentido se pueden definir las normas de origen como los requisitos mínimos de producción, fabricación, elaboración o transformación que debe cumplir un producto para ser considerado originario de un país. Dichas Normas se dividen en preferenciales y no preferenciales; Las Normas de Origen Preferenciales son las que aplican los Estados miembros o participantes de un esquema preferencial, este puede ser contractual o autónomo. Un ejemplo de un sistema contractual se encuentran en los tratados comerciales de distinta naturaleza, Zonas de Libre Comercio (CAN), Acuerdos de Complementación Económica (Argentina – Brasil), CAN – MERCOSUR. En cambio, un esquema autónomo de comercio preferente suele existir en relación con programas internacionales de ayuda al desarrollo (SGP). En cambio las Normas de Origen no Preferenciales se utilizan en instrumentos de política comercial de carácter no preferente, a fin de discriminar o por la necesidad que tiene un país importador de contar con la posibilidad de discriminar, por lo cual es necesario conocer el origen del bien. Su ámbito de aplicación comprende el tratamiento de la nación más favorecida, los derechos antidumping y compensatorios, medidas de salvaguardia.

El Convenio de Complementación en el Sector Automotor del año 2000 posee dos instrumentos jurídicos anexos que dan operatividad al mismo, estos instrumentos son; la Resolución 323 de la Secretaría de la Comunidad Andina suscrito el 26 de Noviembre de 1999, el cual establece los Requisitos Específicos de Origen para productos del sector automotor y la Resolución 336 de la Secretaría de la Comunidad Andina, suscrito el 10 de enero del 2000 que establece el Acuerdo sobre los Procedimientos para la Implementación del Requisito Especifico de Origen del Sector Automotor.

El Requisito Específico de Origen previsto en la Resolución 323 se calculará a nivel de categoría y por periodos anuales de acuerdo a la fórmula de Integración Subregional (IS) establecida en el cuadro No. 2 y 3 anexos respectivamente.

Evaluación del comportamiento del Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor en Venezuela entre el período 1993 - 2008

El desarrollo de este objetivo se orienta en presentar como ha sido el comportamiento del Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor del año 1993 y del año 2000 en el caso venezolano, para ello se evaluaron diferentes variables que van desde producción, importación y exportación de vehículos, importación y exportación de autopartes. Por otra parte, se realizaron diferentes balanzas comerciales con distintos países, dentro de los cuales podemos mencionar a Colombia y Ecuador (miembros del Convenio Automotor) y otros como Argentina, Brasil y Estados Unidos.

La metodología utilizada para la realización de los cuadros y gráficos consistió en realizar dos series que identifican ambos Convenios Automotores quedando de la siguiente manera:

NOMBRE DE LA SERIE	IDENTIFICACION	PERIODO DE ESTUDIO
A	Convenio de Complementación en el Sector Automotor – Año 1993	7 Años 1993 - 1999
B	Convenio de Complementación en el Sector Automotor – Año 2000	9 Años 2000 - 2008

Nota: La diferencia de años en el período de estudio entre ambos Convenios obedece al tiempo de vigencia de los mismos.

1.- Producción de Vehículos en Venezuela

Durante el período 1993 al 2008 en Venezuela se ensamblaron un total de 1.803.000 vehículos según datos de la Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores – FAVENPA 2009, de los cuales 692.000 vehículos corresponden a la Serie A y 1.111.000 vehículos a la Serie B. (Ver Cuadro No. 4).

Por otra parte, se puede destacar que el promedio de producción de vehículos en la Serie A fue de 98.857 y de la Serie B fue de 123.444, lo que representó un aumento en promedio de 25% de la Serie B en comparación al promedio de la serie A. (Ver Gráfico No. 1).

Los niveles más óptimos de producción se registraron en el periodo 2005-2007 alcanzado picos cercanos a los 170.000 vehículos aproximadamente, esto se debe principalmente a los precios del petróleo que tuvo Venezuela en esa época, otro elemento fue entrega de divisas que recibieron las industrias ensambladoras en el 2007 que fue muy representativo.

Es importante destacar la disminución abrupta de la producción en el 2003 a tan solo 48.000 vehículos, esto se motivó al paro de la Industria Petrolera que en Venezuela se registró en ese año. (Ver gráfico No. 1).

2.- Exportación de Vehículos en Venezuela

Durante el período 1993 al 2008 en Venezuela se exportaron un total de 178.026 vehículos según datos de la Cámara de Fabricantes

Venezolanos de Productos Automotores – FAVENPA 2009, de los cuales 100.935 vehículos corresponden a la Serie A y 77.091 vehículos a la Serie B. (Ver Cuadro No. 5).

Por otra parte, podemos destacar que el promedio de exportación de vehículos en la Serie A fue de 14.419 y de la Serie B fue de 8.566, lo que representó una disminución en promedio de 41% de la Serie B en comparación al promedio de la serie A. (Ver Gráfico No. 2).

El nivel más óptimo de exportación se registró en el año 2006 con un total de 22.216 vehículos motivado a los precios del petróleo, sin embargo en los años 2007 y 2008 respectivamente, se inició una disminución importante de las exportaciones de vehículos en Venezuela, esto se debe principalmente a la aplicación de las Licencias de Importación Automotriz que comenzó a aplicarse en ese período, por tanto al restringir las importaciones, las ensambladoras de vehículos comenzaron a satisfacer con mayor fuerza la demanda del mercado interno de vehículos. (Ver Gráfico No. 2)

En el año 1999 se puede apreciar una disminución de las exportaciones de 87% con respecto al año 1998, motivado a la incertidumbre del cambio de gobierno que se suscitó en dicho año. (Ver Gráfico No. 2).

3.- Importación de Vehículos en Venezuela

Durante el período 1993 al 2008 en Venezuela se importaron un total de 1.227.134 vehículos según datos de la Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores – FAVENPA 2009, de los cuales 234.040 vehículos corresponden a la Serie A y 993.094 vehículos a la Serie B. (Ver Cuadro No. 6).

Es importante destacar que el promedio de importación de vehículos en la Serie A fue de 33.434 y de la Serie B fue de 110.344, lo que representó un aumento en promedio de 230% de la Serie B en comparación al promedio de la serie A. (Ver Gráfico No. 3).

En el año 2004 se observa un aumento en las importaciones con un total de 31.010 unidades, llegando a su máximo registro en el año 2007 con 336.393 unidades, esto se debe a varios factores, en primer lugar, el aumento de los precios del petróleo, constante que se repite en la mayoría de los resultados estadísticos realizados, en segundo lugar, la suscripción en el año 2004 del Protocolo de Adhesión de Venezuela al Mercado Común del Sur, propicia un aumento importante de las importaciones procedentes de Argentina y Brasil. (Ver Gráfico No. 3).

4.- Importación y Exportación de Autopartes en Venezuela

Durante el período 1993 al 2008 en Venezuela se importaron un total de 6.724 MM US\$ en autopartes según datos de la Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores – FAVENPA 2009, de los cuales 1.809 MM US\$ corresponden a la Serie A y 4.915 MM US\$ a la Serie B. (Ver Cuadro No. 7).

Es importante destacar que el promedio de importación de autopartes en MM US\$ en la Serie A fue de 258 y de la Serie B fue de 546, lo que representó un aumento en promedio de 112% de la Serie B en comparación al promedio de la serie A. (Ver Gráfico No. 4).

Por otra parte, Durante el período 1993 al 2008 en Venezuela se exportaron un total de 3.055 MM US\$ en autopartes según datos de la Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores – FAVENPA 2009, de los cuales 1.263 MM US\$ corresponden a la Serie A y 1.792 MM US\$ a la Serie B. (Ver Cuadro No. 8).

Cabe destacar que el promedio de exportación de autopartes en MM US\$ en la Serie A fue de 180 y de la Serie B fue de 199, lo que representó un aumento en promedio de 11% de la Serie B en comparación al promedio de la serie A. (Ver Gráfico No. 5).

5.- Balanza Comercial Colombia – Venezuela

Durante el período 1993 – 2008, Venezuela ha mantenido una balanza comercial deficitaria con Colombia, la cual presentó su mayor crecimiento de 63% en el período 2006 – 2007, por otra parte, las importaciones durante el período 2004 – 2007, tuvieron un crecimiento interanual del 23%, asimismo, para el período 2007-2008 sufrieron una disminución del 66%. (Ver Cuadro No. 9 y Gráfico No. 6).

Es importante destacar que el promedio de exportaciones de Venezuela a Colombia en la Serie A fue de 215.617.673 US\$ y de la Serie B fue de 82.561.863 US\$, lo que representó una disminución en promedio de 62% de la Serie B en comparación al promedio de la Serie A. (Ver Gráfico No. 7).

Las exportaciones durante el período 1995 – 1999, tuvieron un decrecimiento interanual del 98%, esto motivado a la incertidumbre política que se generó en el 1.999 a raíz del cambio de gobierno.

En cuanto al promedio de las importaciones de Venezuela procedentes de Colombia se puede destacar que la Serie A fue de 63.486.892 US\$ y de la Serie B fue de 364.111.171 US\$, lo que representó un aumento en promedio de 474% en comparación a la Serie A. (Ver Gráfico No. 8).

6.- Balanza Comercial Ecuador – Venezuela

Durante el período 1993 – 2008, Venezuela ha mantenido una balanza comercial favorable con Ecuador, sin embargo durante los últimos 3 años (2006-2008) ha sido deficitaria con Ecuador. (Ver Cuadro No. 10 y Gráfico No. 9)

Por otra parte, el promedio de las exportaciones de Venezuela a Ecuador en la Serie A fue de 44.782.404 US\$ y de la Serie B fue de 37.627.416 US\$, lo que representó una disminución en promedio de 16% de la Serie B en comparación a la Serie A. (Ver Gráfico 10)

En cuanto al promedio de las importaciones de Venezuela procedentes de Ecuador se puede destacar que la Serie A fue de 3.705.932 US\$ y de la Serie B fue de 55.318.617 US\$, lo que representó un aumento en promedio de 1.393% en comparación a la Serie A. (Ver Gráfico No. 11).

7.- Balanza Comercial Argentina – Venezuela

Durante el período 1993 – 2008, Venezuela ha mantenido una balanza comercial deficitaria con Argentina, la cual presentó su mayor crecimiento de % en el período 2006 – 2007, por otra parte, las importaciones durante el

período 2004 – 2007, tuvieron un crecimiento interanual del 203%, asimismo, para el período 2007-2008 sufrieron una disminución del 52%. (Ver Cuadro No. 11 y Gráfico No. 12).

Es importante destacar que el promedio de exportaciones de Venezuela a Argentina en la Serie A fue de 1.512.563 US\$ y de la Serie B fue de 792.364 US\$, lo que representó una disminución en promedio de 48% de la Serie B en comparación al promedio de la Serie A. (Ver Gráfico No. 13).

En cuanto al promedio de las importaciones de Venezuela procedentes de Argentina se puede destacar que la Serie A fue 7.620.355 US\$ y de la Serie B fue de 115.188.884 US\$, lo que representó un aumento en promedio de 1.412% en comparación a la Serie A. (Ver Gráfico No. 14).

8.- Balanza Comercial Brasil – Venezuela

Durante el período 1993 – 2008, Venezuela ha mantenido una balanza comercial deficitaria con Brasil, la cual presentó su mayor crecimiento de 48% en el período 2006 – 2007, por otra parte, las importaciones durante el período 2004 – 2007, tuvieron un crecimiento interanual del 34%, asimismo, para el período 2007-2008 sufrieron una disminución del 61%. (Ver Cuadro No. 12 y Gráfico No. 15).

Es importante destacar que el promedio de exportaciones de Venezuela a Brasil en la Serie A fue de 2.405.808 US\$ y de la Serie B fue de 2.652.397 US\$, lo que representó un aumento en promedio de 10% de la Serie B en comparación al promedio de la Serie A. (Ver Gráfico No. 16).

En cuanto al promedio de las importaciones de Venezuela procedentes de Brasil se puede destacar que la Serie A fue 97.797.74 US\$ y de la Serie B fue de 483.356.993 US\$, lo que representó un aumento en promedio de 394% en comparación a la Serie A. (Ver Gráfico No. 17).

9.- Balanza Comercial Estados Unidos – Venezuela

Durante el período 1993 – 2008, Venezuela ha mantenido una balanza comercial deficitaria con Estados Unidos, la cual presentó su mayor crecimiento de 25% en el período 2006 – 2007, por otra parte, las importaciones durante el período 2004 – 2007 mantuvieron un ritmo constante en el crecimiento, asimismo, para el período 2007-2008 sufrieron una disminución del 29%. (Ver Cuadro No. 13 y Gráfico No. 18).

Es importante destacar que el promedio de exportaciones de Venezuela a Estados Unidos en la Serie A fue de 91.105.906 US\$ y de la Serie B fue de 114.379.804 US\$, lo que representó un aumento en promedio de 26% de la Serie B en comparación al promedio de la Serie A. (Ver Gráfico No. 19).

En cuanto al promedio de las importaciones de Venezuela procedentes de Estados Unidos se puede destacar que la Serie A fue 805.256.676 US\$ y de la Serie B fue de 968.639.886 US\$, lo que representó un aumento en promedio de 20% en comparación a la Serie A. (Ver Gráfico No. 20).

10.- Conclusiones

Venezuela ha mantenido durante el período 1993 – 2008 una balanza comercial deficitaria en el Sector Automotor con Argentina, Brasil, Colombia, Ecuador y Estados Unidos de -20.094.518.119 US\$.

En el caso de las exportaciones, nuestro principal destino es Colombia con el 48,65%, seguido por Estados Unidos con el 36%, Ecuador 14%, mientras Argentina y Brasil juntos no superan el 2%, tal y como se observa en el cuadro No. 14.

Por otro lado, las importaciones arrojaron como principal socio a Estados Unidos con el 58%, Brasil 20%, Colombia 15%, mientras Argentina y Ecuador no superan el 7% (Ver cuadro No. 15).

Es importante destacar como conclusión general que según los resultados arrojados, las exportaciones en promedio del Sector Automotor de la Serie B han disminuido en comparación al promedio de la Serie A, mientras en el caso de las importaciones el efecto resultó contrario, el promedio de las importaciones en el Sector Automotor de la Serie B aumento en comparación a la Serie A, lo que se puede afirmar que Venezuela se benefició más del Convenio de Complementación en el Sector Automotor del Año 1993 que del Convenio del Año 2000, mientras para Colombia y Ecuador ha sido más beneficioso el Convenio de Complementación en el Sector Automotor del Año 2000 que el del año 1993.

En otro orden de ideas, es menester destacar elementos y situaciones que durante el período objeto de estudio sucedieron y marcaron pauta en los resultados arrojados, estos son;

1. El inicio del período presidencial del ciudadano Hugo Chávez Frías, hecho acontecido en el año de 1.999.
2. El golpe de estado y el paro petrolero del año 2002, los cuales afectaron de manera notoria la economía venezolana.
3. La entrada en vigencia del Acuerdo de Complementación Económica No. 59 de la Asociación Latinoamericana de Integración en el año 2004, en donde se inició un cronograma de desgravación para la conformación de una Zona de Libre Comercio con los países del MERCOSUR y en donde Argentina y Brasil han sido los más beneficiados.
4. La suscripción en el año 2004 por parte de Venezuela y de los países miembros del MERCOSUR del Protocolo de Adhesión de Venezuela a dicho esquema de integración.
5. La denuncia de Venezuela en el año 2006 del Acuerdo de Cartagena en la cual formaliza el retiro de la Comunidad Andina, sin duda debilita el alcance y futuro de la Política Automotriz Andina.
6. La implementación en el año 2007 por parte de Venezuela de un Sistema de Licencias no Automáticas de Importación de Vehículos.

CAPÍTULO V

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

El Comercio Internacional ha desempeñado un papel relevante en el desarrollo económico de los países. Desde una perspectiva ideal, sirve para muchos fines; permite a las naciones especializarse en los campos donde demuestran mayor eficiencia y comercian con otras para obtener productos que, de otra manera, no estarían a su disposición. Por otra parte el Comercio Internacional determina el poder financiero de las naciones que han tomado esto como ejemplo de vida, tenemos el caso de Corea, Taiwán, Hong Kong, Singapur y la Unión Europea.

En el caso particular de América Latina, esta situación se evidencia en los nuevos esquemas y tendencias que experimentan estas economías que se ajustan a la dinámica mundial bajo un fortalecimiento de los bloques económicos, así como en la búsqueda de nuevos mercados bajo procesos de apertura.

El proceso de globalización, la demanda de vehículos en el mundo, la regulación gubernamental, y el cambio tecnológico han modificado las estrategias competitivas desarrolladas por las empresas fabricantes de vehículos. Como respuestas a estos cambios las ensambladoras han adoptado una perspectiva global en sus actividades de manufactura basándose en los principios de producción flexible; han realizado alianzas fusiones y adquisiciones para adquirir rápidamente capacidades, acceso a nuevos mercados y evitar la competencia.

A nivel mundial, y como consecuencia del desarrollo y la globalización, se observa un proceso de intensificación de la competencia y de creciente internacionalización de la producción. Las inversiones acumuladas y las mejoras en la productividad han provocado un aumento de la capacidad de producción mundial de automóviles que excede la demanda prevista.

Bajo estos parámetros, han adoptado nuevas estrategias reorganizando la cadena de producción y de distribución, profundizando la internacionalización de la producción para fortalecer su presencia en los mercados, y adecuando sus estructuras de producción a los bloques comerciales en la economía mundial. Esto ha dado lugar a un proceso de fusiones y acuerdos, a inversiones dirigidas a la ampliación de la presencia en los mercados seleccionados, y en cuanto a los gobiernos algunos se han visto obligados a implementar estímulos para renovar el parque de vehículos.

En virtud a lo anteriormente señalado, las empresas ensambladoras de vehículos instaladas en Colombia, Ecuador y Venezuela, en su proceso de integración regional, y en unión con los Gobiernos de Colombia, Ecuador y Venezuela, pudieron superar las disposiciones establecidas en el Acuerdo de Medidas de Inversión Relacionadas con el Comercio de la Organización Mundial del Comercio, con la publicación del Convenio de Complementación en el Sector Automotor del año 2000, y establecer como metodología principal el mecanismo de las “Normas de Origen” como eje central del proceso de desarrollo de la Política Automotriz Andina.

Por otra parte, la creación del Capítulo 98 del Arancel de Aduanas ha coadyuvado y consolidado el Objetivo General de este Proyecto Especial de Grado, ya que el mismo complementa la estructura funcional del Convenio de Complementación en el Sector Automotor del año 2000, e imposibilita la

creación de un requisito de desempeño a la luz del Acuerdo TRIMS tal y como estaba establecido en el Convenio del Año 1993.

En otro orden de ideas, se hace necesario que los países miembros del Convenio de Complementación en el Sector Automotor consideren una evaluación actual de este instrumento, ya que está próximo a vencerse, sin embargo, aunque el Convenio prevé una prórroga automática por una década más, es necesario adaptarlo a las nuevas tendencias internacionales.

El caso de la República Bolivariana de Venezuela es muy interesante ya que en virtud a la denuncia del Acuerdo de Cartagena (Comunidad Andina), los compromisos tanto preferenciales como del Convenio en sí, vencen en el año 2011, por lo tanto, el Ejecutivo Nacional debe abordar con tiempo cual será el mecanismo a seguir, ya que de no tener claridad sobre estos aspectos, se pondría el riesgo el futuro de la Industria Automotriz Nacional, pudiendo acrecentar la crisis económica que vive el país, así como la explosión de un problema social sin precedentes.

BIBLIOGRAFIA

TEXTOS

Secretaría del GATT. (1994). Los Resultados de la Ronda Uruguay de Negociaciones Comerciales Multilaterales – Acuerdo sobre Medidas de Inversión Relacionadas con el Comercio. Suiza - Ginebra.

Secretaria de la Junta del Acuerdo de Cartagena. (1993) Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor – Resolución 355. Lima – Perú.

Secretaria General de la Comunidad Andina. (1999). Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor. Lima – Perú.

Secretaría de la Junta del Acuerdo de Cartagena. (1996). Notificación del Convenio Automotor Andino ante el Comité de Medidas de Inversión relacionadas con el Comercio de la OMC – Documento J/DI/217 de fecha 13/09/1996. Lima Perú.

Ministerio de Industria y Comercio. (1999). Comentarios sobre la Política Automotriz Andina. Caracas – Venezuela.

UNCTAD Series on issues in international investment agreements, INVESTMENT-RELATED TRADE MEASURES, New York and Geneva, 1999.

CONFERENCIA DE LAS NACIONES UNIDAS SOBRE COMERCIO Y DESARROLLO, PROGRAMA DE TRABAJO POSITIVO Y LAS FUTURAS NEGOCIACIONES COMERCIALES. Nueva York y Ginebra, 2000

Joseph E. Stiglitz, El Malestar de la Globalización, W.W. Norton & Company, Inc., Nueva York, 2002

Aldo Ferrer, La Globalización, la crisis financiera y América Latina, 1999, México

Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, Número 132, Año IX, Lima 19 de marzo de 1993, Resolución 336 - Requisitos Específicos de Origen para el Sector Automotor.

Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, Número 187, Año XII, Lima 23 de agosto de 1995, Resolución 375 - Acuerdo sobre Mecanismo de Sanciones del Sector Automotor.

Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, Número 206, Año XII, Lima 12 de abril de 1996, Resolución 401- Acuerdo sobre las Normas para Instrumentar el Mecanismo de Sanciones del Convenio de Complementación en el Sector Automotor.

Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, Número 208, Año XII, Lima 20 de mayo de 1996, Resolución 406 - Actualización de la nomenclatura NANDINA para productos del ámbito del Convenio de Complementación en el Sector Automotor.

Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, Número 267, Año XIII, Lima 21 de mayo de 1997, Resolución 477 - Acuerdos suscritos en desarrollo del Complementación en el Sector Automotor.

Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, Número 312, Año XIV, Lima 12 de diciembre de 1997, Resolución 035 - Acuerdos suscritos en desarrollo del Convenio de Complementación en el Sector Automotor.

Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, Número 372, Año XV, Lima 11 de septiembre de 1998, Resolución 128 - Acuerdos suscritos en desarrollo del Convenio de Complementación en el Sector Automotor.

Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, Número 513, Año XVI, Lima 10 de noviembre de 1999, Resolución 323 - Requisitos Específicos de Origen para el Sector Automotor.

Gaceta Oficial del Acuerdo de Cartagena, Número 523, Año XVI, Lima 12 de enero de 2000, Resolución 336 - Acuerdos suscritos en desarrollo del Convenio de Complementación en el Sector Automotor.

Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, No. 37.541, de fecha 03 de octubre de 2002, Reglamento Parcial de la Ley Orgánica de Aduanas sobre el Régimen Aduanero Suspensivo para el Sector Automotor.

Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, No. 38.826, de fecha 06 de diciembre de 2007, Modificación del capítulo 87 del Arancel de Aduanas de Venezuela y la creación del Capítulo 98.

Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela, No. 38.800 de fecha 31 de octubre de 2007, Licencia de Importación de Vehículos.

TRABAJOS DE GRADO

Yaselli Barrios, Maritza (2002). Manual de Trabajos de Grado de Especialización y Maestría y Tesis Doctorales. Universidad Pedagógica Experimental Libertador, Vicerrectorado de Investigación y Postgrado. Caracas.

Sequera Jonny, Padilla Elvis (2007) Demanda de Vehículos Nuevos en Venezuela – Estudio Empírico 1960 – 2003. Universidad de Carabobo – Facultad de Ciencias Económicas y Sociales.

PAGINAS INTERNET

<http://www.comunidadandina.org>

<http://www.wto.org>

<http://www.iadb.org>

<http://www.unctad.org>

<http://www.aladi.org>

ADENDUM 1

SITUACION ACTUAL DEL SECTOR AUTOMOTOR EN VENEZUELA

El Sector Automotor en Venezuela se ha visto muy afectado por la situación económica que ha atravesado el país a partir del año 2007, aunado a una serie de medidas de política comercial impuestas por el Gobierno de la República Bolivariana de Venezuela en estos últimos años. Es importante destacar varios hechos que han marcado el comportamiento en la actualidad del Sector Automotor en Venezuela, estos son:

- La entrada en vigencia en el año 2005 del Acuerdo de Complementación Económica No. 59 (ACE 59) de la Asociación Latinoamericana de Integración – ALADI, el cual fue firmado el 18 de octubre de 2004 por los presidentes de Colombia, Ecuador y Venezuela por la Comunidad Andina de Naciones (CAN) y los Presidentes de Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay por el MERCOSUR;
- La denuncia realizada el 22 de abril de 2006 por parte de la República Bolivariana de Venezuela al Acuerdo de Cartagena, lo que se tradujo en la salida formal de la Comunidad Andina;
- La denuncia realizada en mayo de 2006 por parte de la República Bolivariana de Venezuela al Acuerdo del Grupo de los 3 en la que participaban Colombia, México y Venezuela;

- El ingreso de la República Bolivariana de Venezuela al MERCOSUR, mediante la oficialización del Protocolo de Adhesión el 04/07/2006, en la Cumbre de Jefes de Estados del MERCOSUR realizada en Caracas.

Los elementos antes señalados originaron una serie de alteraciones en los flujos naturales de comercio que Venezuela mantenía históricamente con Colombia y México, por otra parte, la apertura del comercio con Argentina y Brasil.

En cuanto a las medidas de política comercial que el Gobierno de la República Bolivariana de Venezuela ha implementado, las cuales han originado una serie de distorsiones para el Sector Automotor en Venezuela, encontramos la presentación a partir del año 2008 de “Licencias de Importación” a toda importación de vehículos ensamblados. Esta disposición fue establecida en el Decreto 5.658 de fecha 31/10/2007 y publicada en la Gaceta Oficial No. 38.800 del 31/10/2007.

La Licencia de Importación se expide una vez al año y es emitida por el Ministerio del Poder Popular para el Comercio (anteriormente Ministerio del Poder Popular para las Industrias Ligeras y Comercio), y la misma es requisito indispensable para solicitar la autorización de asignación de divisas (AAD) ante la Comisión de Administración de Divisas (CADIVI⁶).

Por otra parte, otro elemento de política comercial diseñado por el Ejecutivo fue el Decreto No. 1.960 del Ministerio de Poder Popular para las

⁶ Es un órgano regulador adscrito al Ministerio del Poder Popular para las Finanzas de la República Bolivariana de Venezuela, fue creada en el año 2003 a través del decreto de control cambiario que impuso el gobierno el 5 de febrero de ese mismo año.

Finanzas y No. 325 del Ministerio del Poder Popular para las Industrias Ligeras y Comercio de fecha 05/12/2007, publicado en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No. 38.826 del fecha 06/12/2007, por el cual se modifica parcialmente el artículo 23 del Decreto No. 3.679 del 30/05/2005, por el cual se promulgó el Arancel de Aduanas, este instrumento se publicó en la Gaceta Oficial de la República Bolivariana de Venezuela No. 5.774 Extraordinario de fecha 28/06/2005.

Este Decreto que modifica parcialmente el arancel de aduanas de Venezuela, crea el capítulo 98 en la cual se clasifican bienes sometidos a tratamientos arancelarios especiales, el mismo contiene las partes, piezas y componentes para el ensamblaje de vehículos automotores, motocicletas, tractores, motocultores, remolques y semiremolques.

El capítulo 98 tiene como objeto otorgar la clasificación arancelaria y autorizar la importación de partes y piezas para el ensamblaje de vehículos automotores, motocicletas, entre otros, bajo el régimen “Material de Ensamblaje Importado para Vehículos (MEIV), destinados a la producción nacional bajo las condiciones establecidas en el presente Decreto.

Otro aspecto importante del mencionado decreto es la modificación del capítulo 87 en cuanto a las notas complementarias, así como la presentación del Certificado de Emisiones de Fuentes Móviles para las importaciones de vehículos identificados en dicho instrumento.

En virtud a lo anteriormente señalado podemos concluir que el Sector Automotor en Venezuela se encuentra muy afectado principalmente por el tema de las Licencias de Importación de Vehículos y el Control Cambiario, independientemente del matiz político con que se observe, de esta manera

se puede resumir de manera concisa la Situación Actual de este Sector de la Economía Nacional.

ANEXOS

Cuadro No. 1

Producción Subregional de Vehículos

PAIS	ENSAMBLADORAS	1999	2000	2001	2002	2003	2004	2005	ACUM 2006
COLOMBIA	CCA	7924	7320	14767	17681	16442	17976	12660	14560
	COLMOTORES	8632	13616	21651	27709	17917	31009	19253	29488
	SOFASA	8350	10105	31606	27243	23980	36094	26917	34764
	TOTAL	24906	31041	68024	72633	58339	85079	58830	78812
ECUADOR	AYMESA	2186	147	2636	2124	2309	1375		
	MARESA	1999	1491	1844	2839	3402	3919	5013	6309
	OMNIBUS BB	5579	11438	23876	22218	25490	25791	38380	45454
	TOTAL	9764	13076	28356	27181	31201	31085	43393	51763
VENEZUELA	Daim. - Chrysler	8547	9543	11203	6919	3813	6623	11789	12377
	FIAT Automovil.	3508							
	FORD MOTOR	16389	19523	28997	17416	11929	25293	27050	24594
	GENERAL MOTOR	19324	27423	47087	27571	18872	34845	49281	61687
	HONDA	2783	2051						
	IVECO			61	0	0	0	0	
	MMC / HYUNDAI	6239	11372	15665	9949	6449	11461	14699	15924
	TOYOTA	9112	11994	14872	14452	9415	20966	26654	32014
TOTAL	65902	81906	117885	76307	50478	99188	129473	146596	
TOTAL CATEGORIA	100572	126023	214265	176121	140018	215352	231696	277171	

Fuente: Pagina Web de la Comunidad Andina

Cuadro No. 2

Porcentaje de Integración Subregional de la Categoría 1 de la Resolución 323 de la Secretaría de la Comunidad Andina

CATEGORIA 1		
Año Calendario	Colombia Venezuela	Ecuador
2000	24,80%	14,30%
2001	25,80%	15,70%
2002	26,80%	17,10%
2003	27,80%	18,60%
2004	28,80%	20,00%
2005	30,40%	21,45%
2006	31,50%	22,10%
2007	32,60%	22,90%
2008	33,70%	23,60%
2009	34,60%	24,30%

Fuente: Resolución 323

Cuadro No. 3

Porcentaje de Integración Subregional de la Categoría 2a de la Resolución 323 de la Secretaría de la Comunidad Andina

CATEGORIA 2a				
Año Calendario	Colombia, Venezuela (vehículo)	Colombia, Venezuela (chasis)	Ecuador (vehículo)	Ecuador (chasis)
2000	24,70%	13,50%	14,30%	6,00%
2001	25,70%	14,00%	15,70%	6,50%
2002	26,70%	14,50%	17,10%	7,00%
2003	27,70%	15,00%	18,60%	7,50%
2004	28,90%	15,50%	20,00%	8,00%
2005	30,10%	16,00%	21,40%	8,50%
2006	31,30%	16,50%	22,10%	9,00%
2007	32,50%	17,00%	22,90%	9,50%
2008	33,70%	17,50%	23,60%	10,00%
2009	34,90%	18,00%	24,30%	10,50%

Fuente: Resolución 323

CUADRO No. 4

PRODUCCION DE VEHICULOS EN VENEZUELA

PERIODO 1993 - 2008

SERIE	AÑOS	UNIDADES PRODUCIDAS	PROMEDIO UNIDADES
A	1993	93.000	98.857
	1994	72.000	
	1995	96.000	
	1996	71.000	
	1997	157.000	
	1998	129.000	
	1999	74.000	
B	2000	94.000	123.444
	2001	137.000	
	2002	84.000	
	2003	48.000	
	2004	112.000	
	2005	157.000	
	2006	172.000	
	2007	172.000	
	2008	135.000	
Total		1.803.000	

Serie A: Política Automotriz Año 1993

Serie B: Política Automotriz Año 2000

Fuente: Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores – FAVENPA 2009

Elaboración y Cálculos: El Autor

CUADRO No. 5

EXPORTACION DE VEHICULOS EN VENEZUELA

PERIODO 1993 - 2008

SERIE	AÑOS	UNIDADES PRODUCIDAS	PROMEDIO UNIDADES
A	1993	11.488	14.419
	1994	19.203	
	1995	19.139	
	1996	14.723	
	1997	19.801	
	1998	14.667	
	1999	1.914	
B	2000	3.747	8.566
	2001	5.871	
	2002	5.841	
	2003	5.975	
	2004	8.597	
	2005	9.899	
	2006	22.216	
	2007	13.754	
	2008	1.191	
Total		178.026	

Serie A: Política Automotriz Año 1993

Serie B: Política Automotriz Año 2000

Fuente: Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores – FAVENPA 2009

Elaboración y Cálculos: El Autor

CUADRO No. 6

IMPORTACION DE VEHICULOS EN VENEZUELA

PERIODO 1993 - 2008

SERIE	AÑOS	UNIDADES	PROMEDIO UNIDADES
A	1993	54.106	33.434
	1994	20.784	
	1995	10.931	
	1996	13.130	
	1997	44.751	
	1998	56.112	
	1999	34.226	
B	2000	57.080	110.344
	2001	90.879	
	2002	53.032	
	2003	14.146	
	2004	31.010	
	2005	89.212	
	2006	185.843	
	2007	336.393	
	2008	135.499	
Total		1.227.134	

Serie A: Política Automotriz Año 1993

Serie B: Política Automotriz Año 2000

Fuente: Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores – FAVENPA 2009

Elaboración y Cálculos: El Autor

CUADRO No. 7

IMPORTACION DE AUTOPARTES EN VENEZUELA

PERIODO 1993 - 2008

SERIE	AÑOS	Miles Millones US\$	PROMEDIO Miles Millones US\$
A	1993	176	258
	1994	154	
	1995	232	
	1996	188	
	1997	350	
	1998	368	
	1999	341	
B	2000	400	546
	2001	430	
	2002	336	
	2003	276	
	2004	459	
	2005	580	
	2006	738	
	2007	775	
	2008	921	
Total		6.724	

Serie A: Política Automotriz Año 1993

Serie B: Política Automotriz Año 2000

Fuente: Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores – FAVENPA 2009

Elaboración y Cálculos: El Autor

CUADRO No. 8

EXPORTACION DE AUTOPARTES EN VENEZUELA

PERIODO 1993 - 2008

SERIE	AÑOS	Miles Millones US\$	PROMEDIO Miles Millones US\$
A	1993	134	180
	1994	140	
	1995	151	
	1996	161	
	1997	201	
	1998	240	
	1999	236	
B	2000	268	199
	2001	193	
	2002	234	
	2003	237	
	2004	262	
	2005	225	
	2006	190	
	2007	128	
	2008	55	
Total		3.055	

Serie A: Política Automotriz Año 1993

Serie B: Política Automotriz Año 2000

Fuente: Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores – FAVENPA 2009

Elaboración y Cálculos: El Autor

CUADRO No. 9

BALANZA COMERCIAL COLOMBIA - VENEZUELA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

PERIODO 1993 - 2008

SERIE	AÑO	Exportaciones FOB US\$	PROMEDIO EXPORTACIONES FOB US\$	Importaciones CIF US\$	PROMEDIO IMPORTACIONES FOB US\$	Superávit (+) Déficit (-)
A	1993	222.013.120	215.617.673	29.422.508	63.486.892	192.590.612
	1994	283.367.424		15.307.486		268.059.938
	1995	291.081.990		53.923.456		237.158.534
	1996	249.541.319		7.757.808		241.783.511
	1997	233.060.498		157.638.072		75.422.426
	1998	208.076.224		112.426.201		95.650.023
	1999	22.183.134		67.932.712		-45.749.578
B	2000	46.857.346	82.561.863	185.789.905	364.111.171	-138.932.559
	2001	42.679.313		289.934.624		-247.255.311
	2002	61.485.010		128.494.076		-67.009.066
	2003	72.667.013		39.729.573		32.937.440
	2004	121.268.215		263.744.351		-142.476.136
	2005	99.144.600		474.316.519		-375.171.919
	2006	87.307.138		596.158.743		-508.851.605
	2007	175.617.852		972.797.760		-797.179.908
	2008	36.030.280		326.034.990		-290.004.710
Total		2.252.380.476		3.721.408.784		-1.469.028.308

Serie A: Política Automotriz Año 1993

Serie B: Política Automotriz Año 2000

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Elaboración y Cálculos: El Autor

CUADRO No. 10

BALANZA COMERCIAL ECUADOR - VENEZUELA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

PERIODO 1993 - 2008

SERIE	AÑO	Exportaciones FOB US\$	PROMEDIO EXPORTACIONES FOB US\$	Importaciones CIF US\$	PROMEDIO IMPORTACIONES FOB US\$	Superávit (+) Déficit (-)
A	1993	12.796.664	44.782.404	133.894	3.705.932	12.662.770
	1994	72.821.529		386.134		72.435.395
	1995	61.655.429		2.220.054		59.435.375
	1996	37.189.503		12.133		37.177.370
	1997	58.421.399		2.466.381		55.955.018
	1998	69.286.728		12.207.695		57.079.033
	1999	1.305.577		8.515.231		-7.209.654
B	2000	18.893.033	37.627.416	45.470.414	55.318.617	-26.577.381
	2001	44.108.853		79.882.448		-35.773.595
	2002	41.440.711		7.180.630		34.260.081
	2003	46.238.547		799.062		45.439.485
	2004	50.554.336		3.018.536		47.535.800
	2005	62.617.975		29.614.469		33.003.506
	2006	42.074.618		76.777.779		-34.703.161
	2007	18.420.526		181.133.731		-162.713.205
2008	14.298.143	73.990.483	-59.692.340			
Total		652.123.571		523.809.074		128.314.497

Serie A: Política Automotriz Año 1993

Serie B: Política Automotriz Año 2000

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Elaboración y Cálculos: El Autor

CUADRO No. 11

BALANZA COMERCIAL ARGENTINA - VENEZUELA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

PERIODO 1993 - 2008

SERIE	AÑO	Exportaciones FOB US\$	PROMEDIO EXPORTACIONES FOB US\$	Importaciones CIF US\$	PROMEDIO IMPORTACIONES FOB US\$	Superávit (+) Déficit (-)
A	1993	4.655.665	1.512.563	9.342.372	7.620.355	-4.686.707
	1994	3.794.518		2.312.382		1.482.136
	1995	1.029.254		7.244.435		-6.215.181
	1996	196.951		4.032.032		-3.835.081
	1997	562.572		10.912.696		-10.350.124
	1998	247.608		16.229.699		-15.982.091
	1999	101.374		3.268.866		-3.167.492
B	2000	742.127	792.364	7.736.195	115.188.884	-6.994.068
	2001	830.424		31.059.298		-30.228.874
	2002	436.107		4.987.007		-4.550.900
	2003	430.565		4.158.307		-3.727.742
	2004	472.826		43.491.745		-43.018.919
	2005	1.240.296		119.049.225		-117.808.929
	2006	762.383		243.159.168		-242.396.785
	2007	777.156		394.775.618		-393.998.462
2008	1.439.391	188.283.394	-186.844.003			
Total		17.719.217		1.090.042.439		-1.072.323.222

Serie A: Política Automotriz Año 1993

Serie B: Política Automotriz Año 2000

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Elaboración y Cálculos: El Autor

CUADRO No. 12

BALANZA COMERCIAL BRASIL - VENEZUELA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

PERIODO 1993 - 2008

SERIE	AÑO	Exportaciones FOB US\$	PROMEDIO EXPORTACIONES FOB US\$	Importaciones CIF US\$	PROMEDIO IMPORTACIONES FOB US\$	Superávit (+) Déficit (-)
A	1993	2.059.014	2.405.808	68.714.270	97.797.749	-66.655.256
	1994	1.342.222		37.305.909		-35.963.687
	1995	855.607		63.600.826		-62.745.219
	1996	2.384.518		60.818.370		-58.433.852
	1997	3.792.834		189.973.396		-186.180.562
	1998	3.891.818		204.732.852		-200.841.034
	1999	2.514.646		59.438.622		-56.923.976
B	2000	6.827.445	2.652.397	145.841.128	483.356.993	-139.013.683
	2001	4.081.007		375.023.030		-370.942.023
	2002	2.080.374		195.355.793		-193.275.419
	2003	1.645.238		90.523.892		-88.878.654
	2004	1.487.284		317.958.290		-316.471.006
	2005	3.079.792		594.642.428		-591.562.636
	2006	1.369.154		858.783.049		-857.413.895
	2007	1.619.640		1.274.851.838		-1.273.232.198
	2008	1.681.639		497.233.486		-495.551.847
Total		40.712.232		5.034.797.179		-4.994.084.947

Serie A: Política Automotriz Año 1993

Serie B: Política Automotriz Año 2000

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Elaboración y Cálculos: El Autor

CUADRO No. 13

BALANZA COMERCIAL ESTADOS UNIDOS - VENEZUELA EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

PERIODO 1993 - 2008

SERIE	AÑO	Exportaciones FOB US\$	PROMEDIO EXPORTACIONES FOB US\$	Importaciones CIF US\$	PROMEDIO IMPORTACIONES FOB US\$	Superávit (+) Déficit (-)
A	1993	78.374.705	91.105.906	1.124.951.591	805.256.676	-1.046.576.886
	1994	69.413.501		620.788.688		-551.375.187
	1995	83.878.896		595.897.521		-512.018.625
	1996	104.287.124		575.043.973		-470.756.849
	1997	105.555.625		939.403.064		-833.847.439
	1998	121.353.041		1.080.011.440		-958.658.399
	1999	74.878.447		700.700.458		-625.822.011
B	2000	161.393.342	114.379.804	727.040.365	968.639.886	-565.647.023
	2001	129.661.434		935.137.417		-805.475.983
	2002	152.382.184		477.390.303		-325.008.119
	2003	144.284.607		290.992.685		-146.708.078
	2004	151.686.328		627.220.639		-475.534.311
	2005	160.667.244		1.028.461.437		-867.794.193
	2006	40.558.224		1.474.742.976		-1.434.184.752
	2007	76.980.773		1.841.745.353		-1.764.764.580
	2008	11.804.096		1.315.027.800		-1.303.223.704
Total		1.667.159.571		14.354.555.710		-12.687.396.139

Serie A: Política Automotriz Año 1993

Serie B: Política Automotriz Año 2000

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Elaboración y Cálculos: El Autor

CUADRO No. 14

EXPORTACIONES DE VENEZUELA HACIA ARGENTINA, BRASIL, COLOMBIA, ECUADOR, ESTADOS UNIDOS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ
PERIODO 1993 - 2008

AÑO	Exportaciones Colombia FOB US\$	Exportaciones Estados Unidos FOB US\$	Exportaciones Ecuador FOB US\$	Exportaciones Brasil FOB US\$	Exportaciones Argentina FOB US\$	Total General por Año
1.993	222.013.120	78.374.705	12.796.664	2.059.014	4.655.665	319.901.161
1.994	283.367.424	69.413.501	72.821.529	1.342.222	3.794.518	430.741.188
1.995	291.081.990	83.878.896	61.655.429	855.607	1.029.254	438.503.171
1.996	249.541.319	104.287.124	37.189.503	2.384.518	196.951	393.601.411
1.997	233.060.498	105.555.625	58.421.399	3.792.834	562.572	401.394.925
1.998	208.076.224	121.353.041	69.286.728	3.891.818	247.608	402.857.417
1.999	22.183.134	74.878.447	1.305.577	2.514.646	101.374	100.985.177
2.000	46.857.346	161.393.342	18.893.033	6.827.445	742.127	234.715.293
2.001	42.679.313	129.661.434	44.108.853	4.081.007	830.424	221.363.032
2.002	61.485.010	152.382.184	41.440.711	2.080.374	436.107	257.826.388
2.003	72.667.013	144.284.607	46.238.547	1.645.238	430.565	265.267.973
2.004	121.268.215	151.686.328	50.554.336	1.487.284	472.826	325.470.993
2.005	99.144.600	160.667.244	62.617.975	3.079.792	1.240.296	326.751.912
2.006	87.307.138	40.558.224	42.074.618	1.369.154	762.383	172.073.523
2.007	175.617.852	76.980.773	18.420.526	1.619.640	777.156	273.417.954
2.008	36.030.280	11.804.096	14.298.143	1.681.639	1.439.391	65.255.557
Total General por País	2.252.380.476	1.667.159.571	652.123.571	40.712.232	17.719.217	4.630.095.067
Porcentaje	48,65%	36,01%	14,08%	0,88%	0,38%	100%

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Elaboración y Cálculos: El Autor

CUADRO No. 15

IMPORTACIONES DE VENEZUELA DESDE ARGENTINA, BRASIL, COLOMBIA, ECUADOR, ESTADOS UNIDOS EN EL SECTOR AUTOMOTRIZ

PERIODO 1993 - 2008

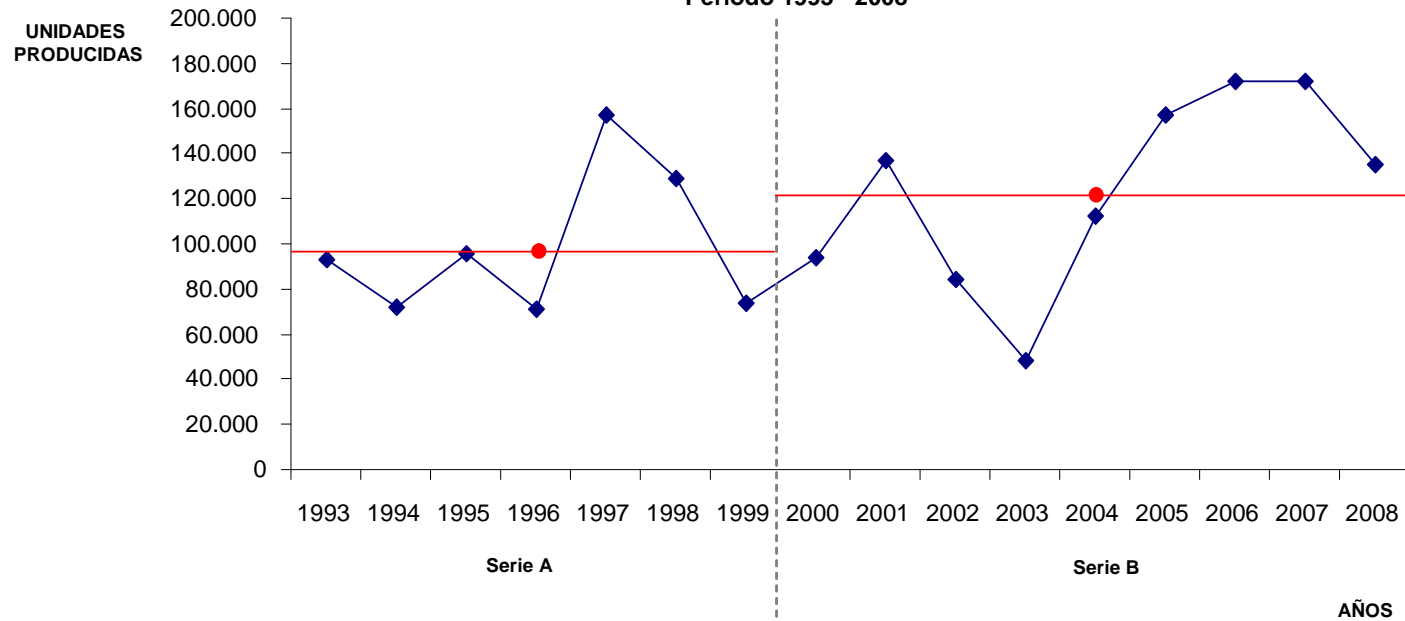
AÑO	Importaciones Estados Unidos CIF US\$	Importaciones Brasil CIF US\$	Importaciones Colombia CIF US\$	Importaciones Argentina CIF US\$	Importaciones Ecuador CIF US\$	Total General por Año
1.993	1.124.951.591	68.714.270	29.422.508	9.342.372	133.894	1.232.566.628
1.994	620.788.688	37.305.909	15.307.486	2.312.382	386.134	676.102.593
1.995	595.897.521	63.600.826	53.923.456	7.244.435	2.220.054	722.888.287
1.996	575.043.973	60.818.370	7.757.808	4.032.032	12.133	647.666.312
1.997	939.403.064	189.973.396	157.638.072	10.912.696	2.466.381	1.300.395.606
1.998	1.080.011.440	204.732.852	112.426.201	16.229.699	12.207.695	1.425.609.885
1.999	700.700.458	59.438.622	67.932.712	3.268.866	8.515.231	839.857.888
2.000	727.040.365	145.841.128	185.789.905	7.736.195	45.470.414	1.111.880.007
2.001	935.137.417	375.023.030	289.934.624	31.059.298	79.882.448	1.711.038.818
2.002	477.390.303	195.355.793	128.494.076	4.987.007	7.180.630	813.409.811
2.003	290.992.685	90.523.892	39.729.573	4.158.307	799.062	426.205.522
2.004	627.220.639	317.958.290	263.744.351	43.491.745	3.018.536	1.255.435.565
2.005	1.028.461.437	594.642.428	474.316.519	119.049.225	29.614.469	2.246.086.083
2.006	1.474.742.976	858.783.049	596.158.743	243.159.168	76.777.779	3.249.623.721
2.007	1.841.745.353	1.274.851.838	972.797.760	394.775.618	181.133.731	4.665.306.307
2.008	1.315.027.800	497.233.486	326.034.990	188.283.394	73.990.483	2.400.572.161
Total General por País	14.354.555.710	5.034.797.179	3.721.408.784	1.090.042.439	523.809.074	24.724.613.186
Porcentaje	58,06%	20,36%	15,05%	4,41%	2,12%	100%

Fuente: Instituto Nacional de Estadística

Elaboración y Cálculos: El Autor

Gráfico No. 1

**Producción de Vehículos en Venezuela
Período 1993 - 2008**



LEYENDA:

◆ UNIDADES PRODUCIDAS

● PROMEDIO DE LA SERIE

Serie A: Política Automotriz Año 1993

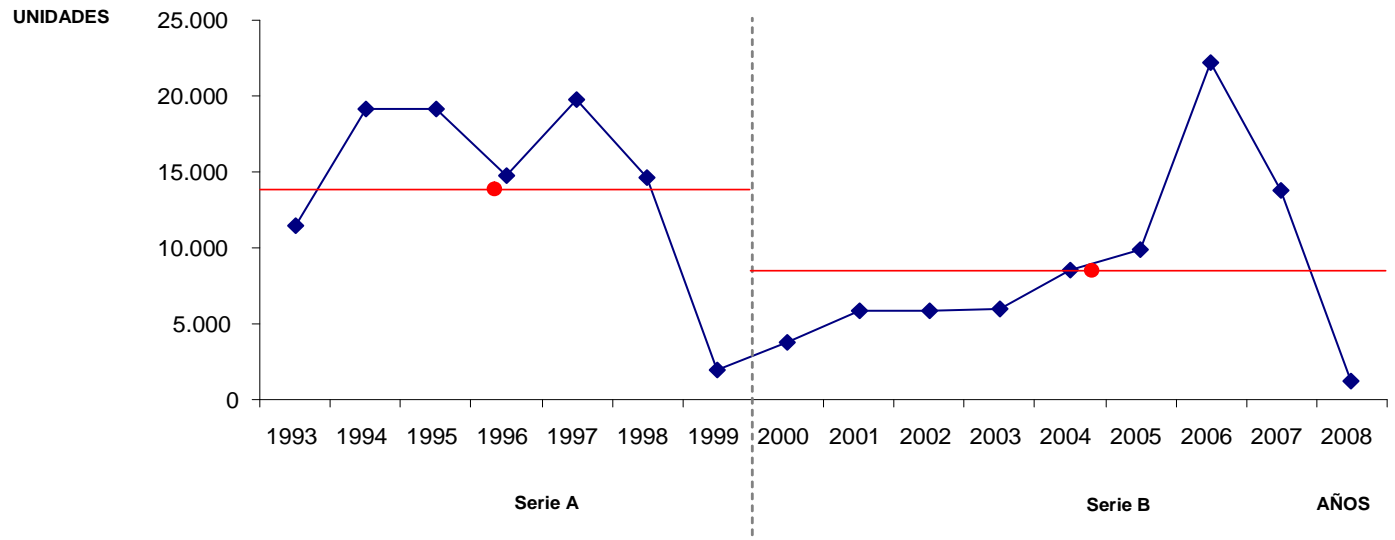
Serie B: Política Automotriz Año 2000

Fuente: Cámara de Fabricantes
Venezolanos de Productos
Automotores - FAVENPA 2009

Elaboración y Cálculos: El Autor

Gráfico No. 2

**Exportaciones de Vehículos en Venezuela
Período 1993 - 2008**



LEYENDA:

- ◆ UNIDADES
- PROMEDIO DE LA SERIE

Serie A: Política Automotriz Año 1993

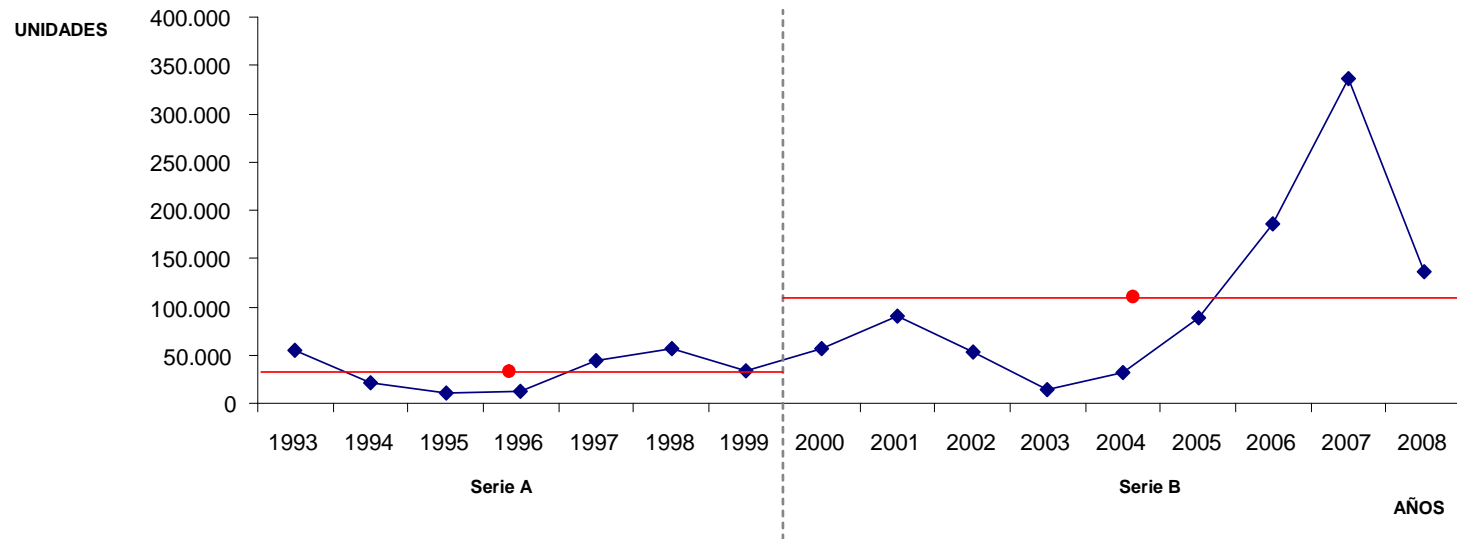
Serie B: Política Automotriz Año 2000

Fuente: Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores - FAVENPA 2009

Elaboración y Cálculos: El Autor

Gráfico No. 3

**Importaciones de Vehículos en Venezuela
Período 1993 - 2008**



LEYENDA:

◆ UNIDADES

● PROMEDIO DE LA SERIE

Serie A: Política Automotriz Año 1993

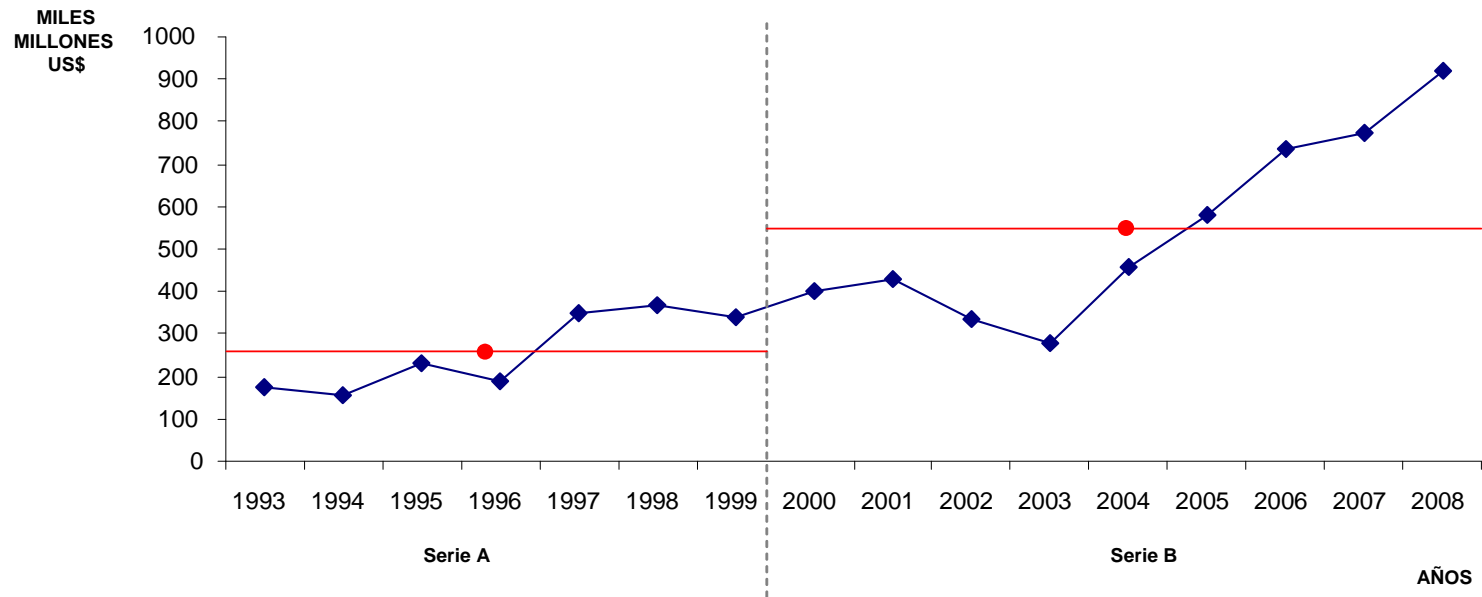
Serie B: Política Automotriz Año 2000

Fuente: Cámara de Fabricantes
Venezolanos de Productos
Automotores - FAVENPA 2009

Elaboración y Cálculos: El Autor

Gráfico No. 4

**Importaciones de Autopartes en Venezuela
Período 1993 - 2008**



LEYENDA:

- ◆ MILES MILLONES US\$
- PROMEDIO DE LA SERIE

Serie A: Política Automotriz Año 1993

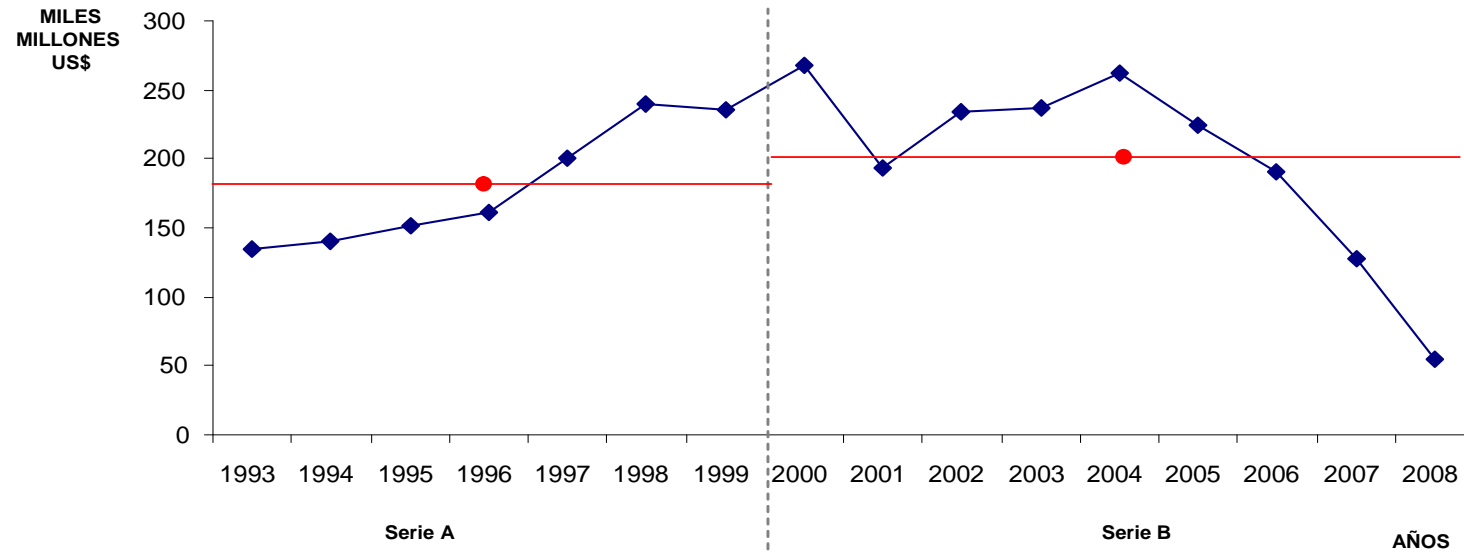
Serie B: Política Automotriz Año 2000

Fuente: Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores - FAVENPA 2009

Elaboración y Cálculos: El Autor

Gráfico No. 5

**Exportaciones de Autopartes en Venezuela
Período 1993 - 2008**



LEYENDA:

- ◆ MILES MILLONES US\$
- PROMEDIO DE LA SERIE

Serie A: Política Automotriz Año 1993

Serie B: Política Automotriz Año 2000

Fuente: Cámara de Fabricantes
Venezolanos de Productos
Automotores - FAVENPA 2009

Elaboración y Cálculos: El Autor

Gráfico No. 6

**Balanza Comercial Colombia – Venezuela en el Sector Automotriz
Período 1993 - 2008**

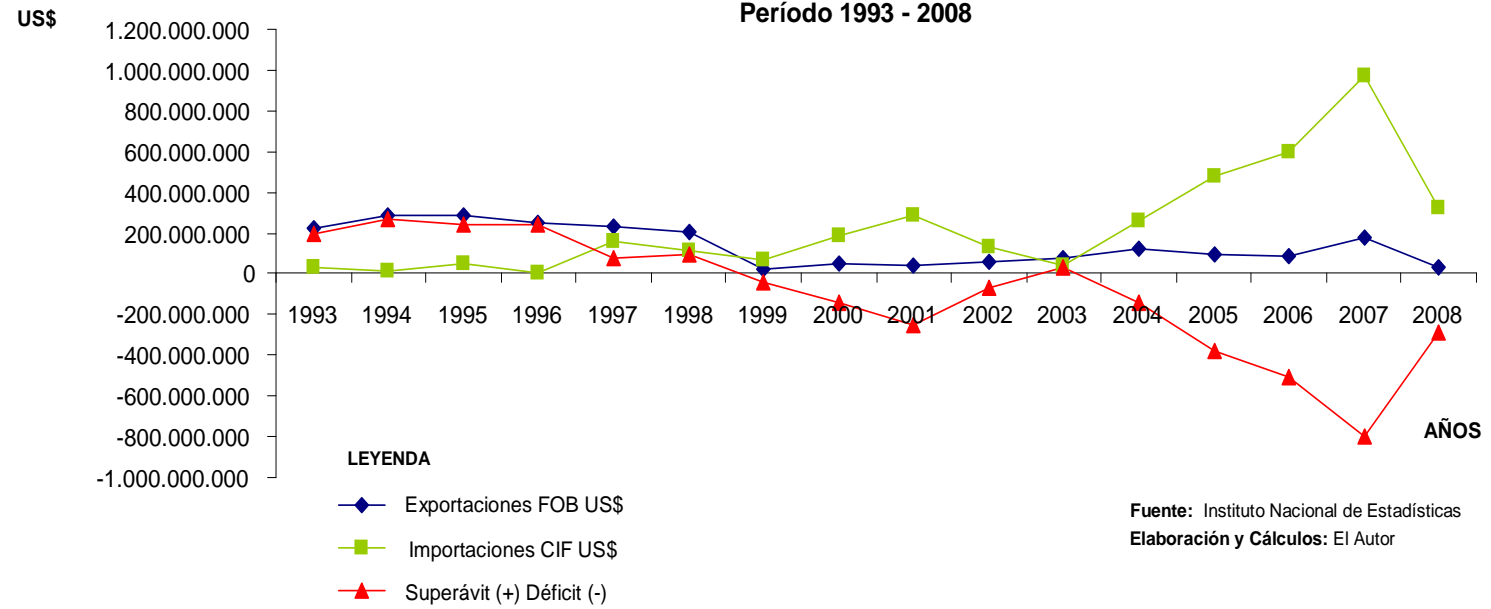
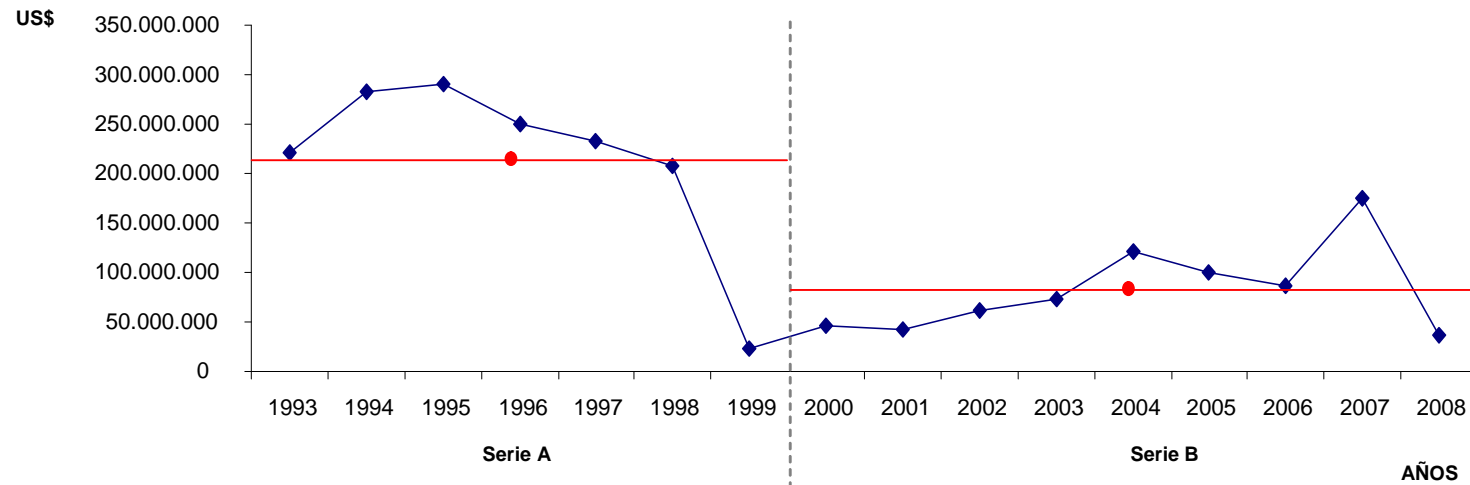


Gráfico No. 7

**Exportaciones de Venezuela a Colombia en el Sector Automotriz
Período 1993 - 2008**



LEYENDA:

- ◆ US\$
- PROMEDIO DE LA SERIE

Serie A: Política Automotriz Año 1993

Serie B: Política Automotriz Año 2000

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas
Elaboración y Cálculos: El Autor

Gráfico No. 8

**Importaciones de Venezuela procedentes de Colombia en el Sector Automotriz
Período 1993 - 2008**

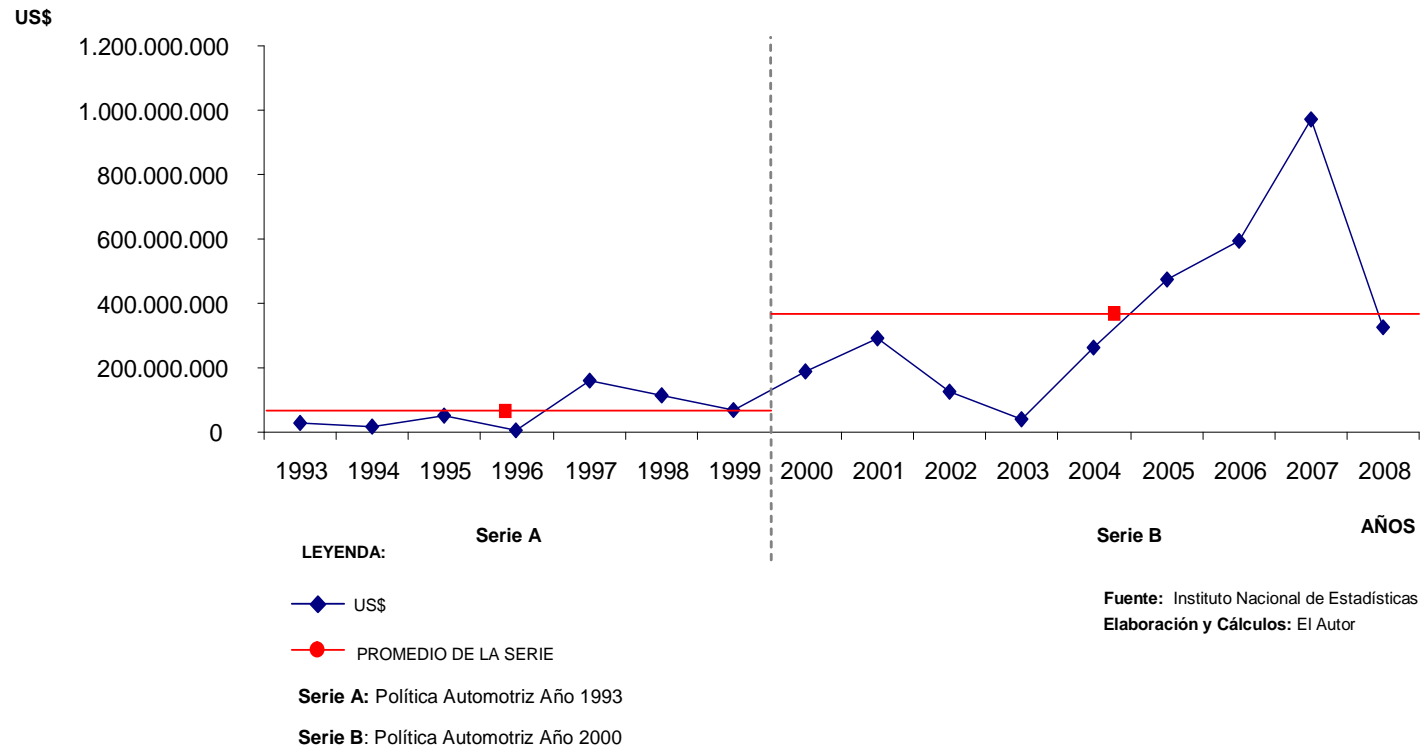


Gráfico No. 9

**Balanza Comercial Ecuador – Venezuela en el Sector Automotriz
Período 1993 - 2008**

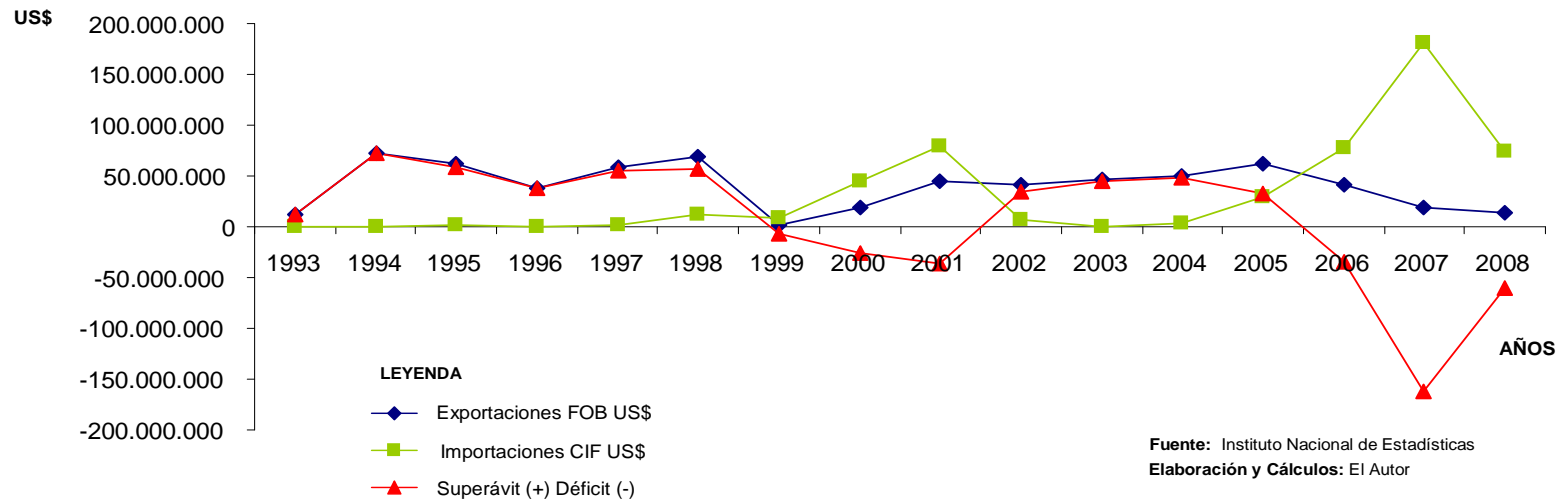


Gráfico No. 10

**Exportaciones de Venezuela a Ecuador en el Sector Automotriz
Período 1993 - 2008**

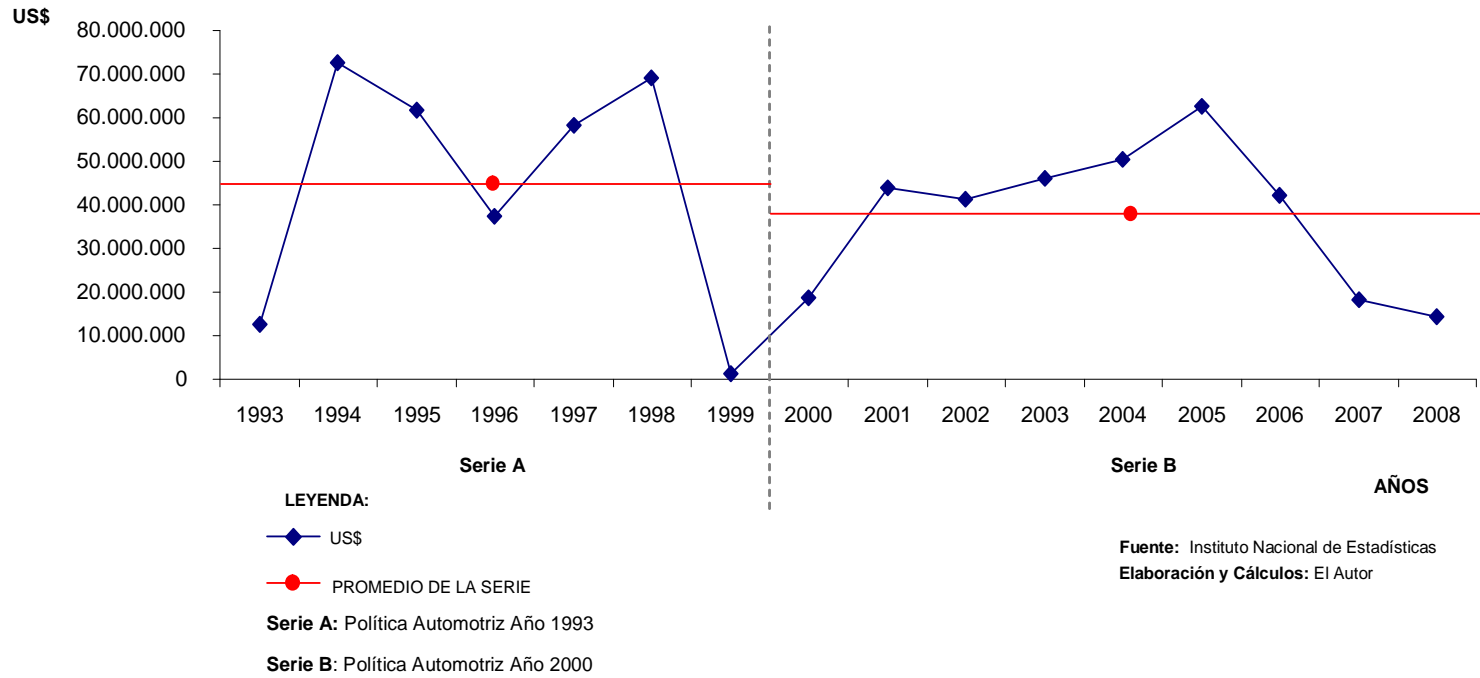


Gráfico No. 11

**Importaciones de Venezuela procedentes de Ecuador en el Sector Automotriz
Período 1993 - 2008**

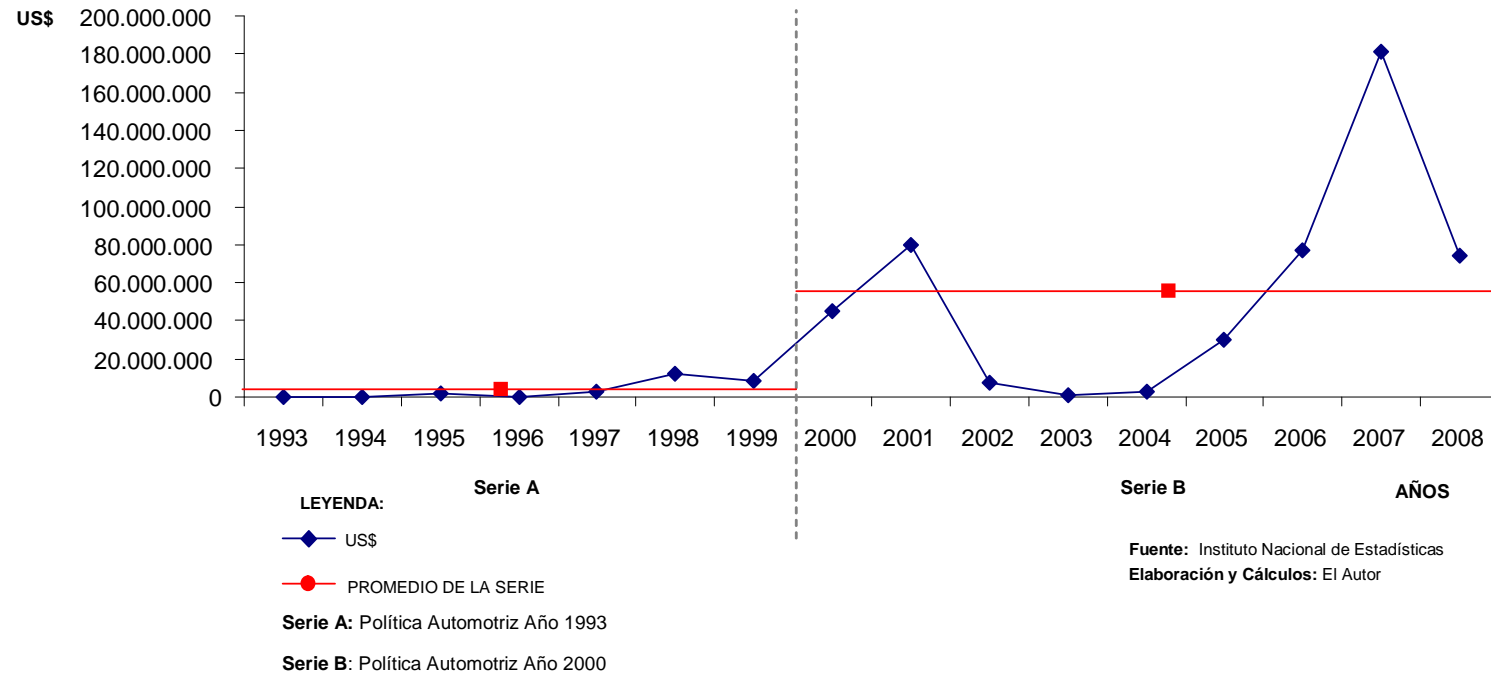


Gráfico No. 12

**Balanza Comercial Argentina – Venezuela en el Sector Automotriz
Período 1993 - 2008**

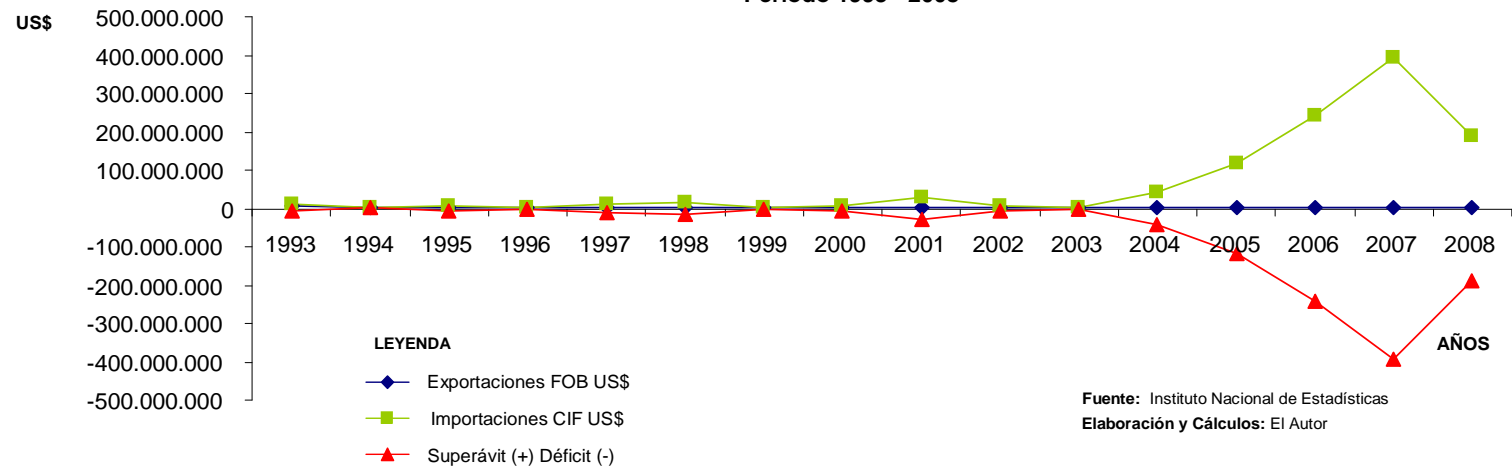
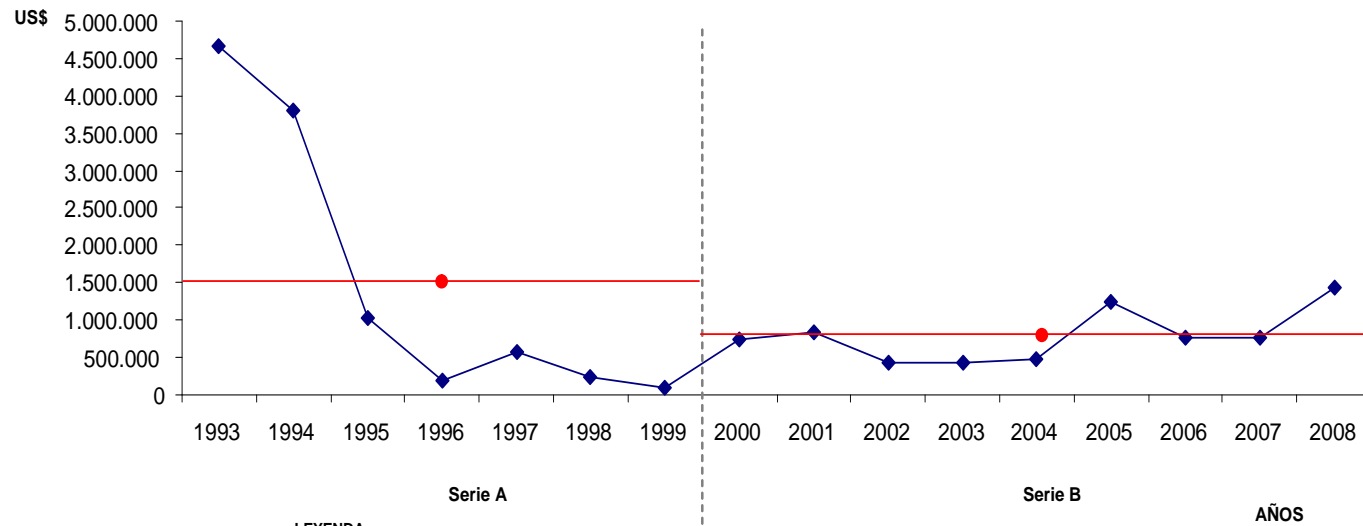


Gráfico No. 13

**Exportaciones de Venezuela a Argentina en el Sector Automotriz
Período 1993 - 2008**



LEYENDA:

◆ US\$

● PROMEDIO DE LA SERIE

Serie A: Política Automotriz Año 1993

Serie B: Política Automotriz Año 2000

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas
Elaboración y Cálculos: El Autor

Gráfico No. 14

**Importaciones de Venezuela procedentes de Argentina en el Sector Automotriz
Período 1993 - 2008**

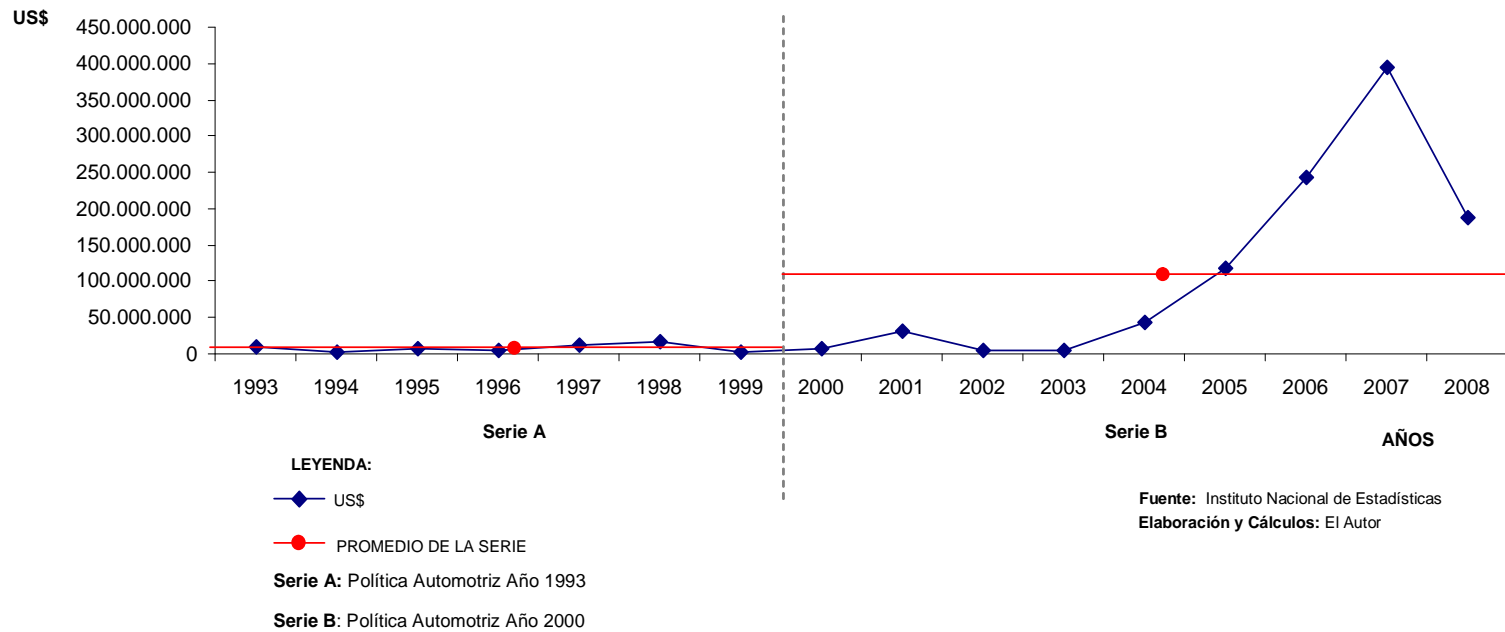


Gráfico No. 15

**Balanza Comercial Brasil – Venezuela en el Sector Automotriz
Período 1993 - 2008**

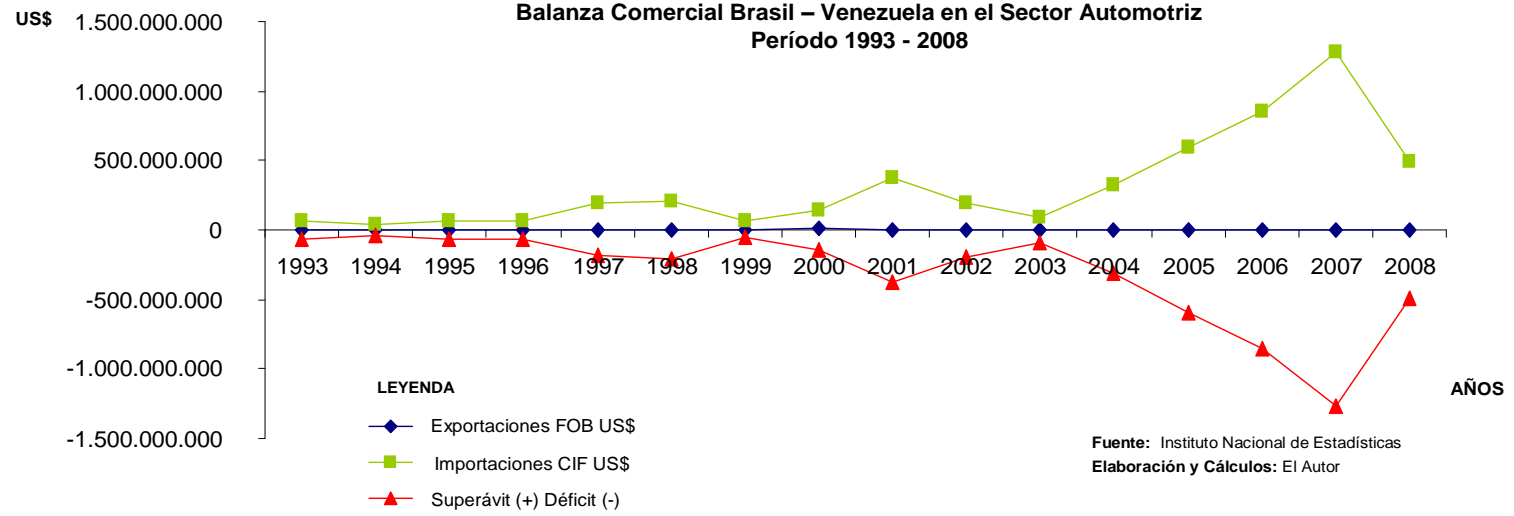


Gráfico No. 16

Exportaciones de Venezuela a Brasil en el Sector Automotriz Período 1993 - 2008

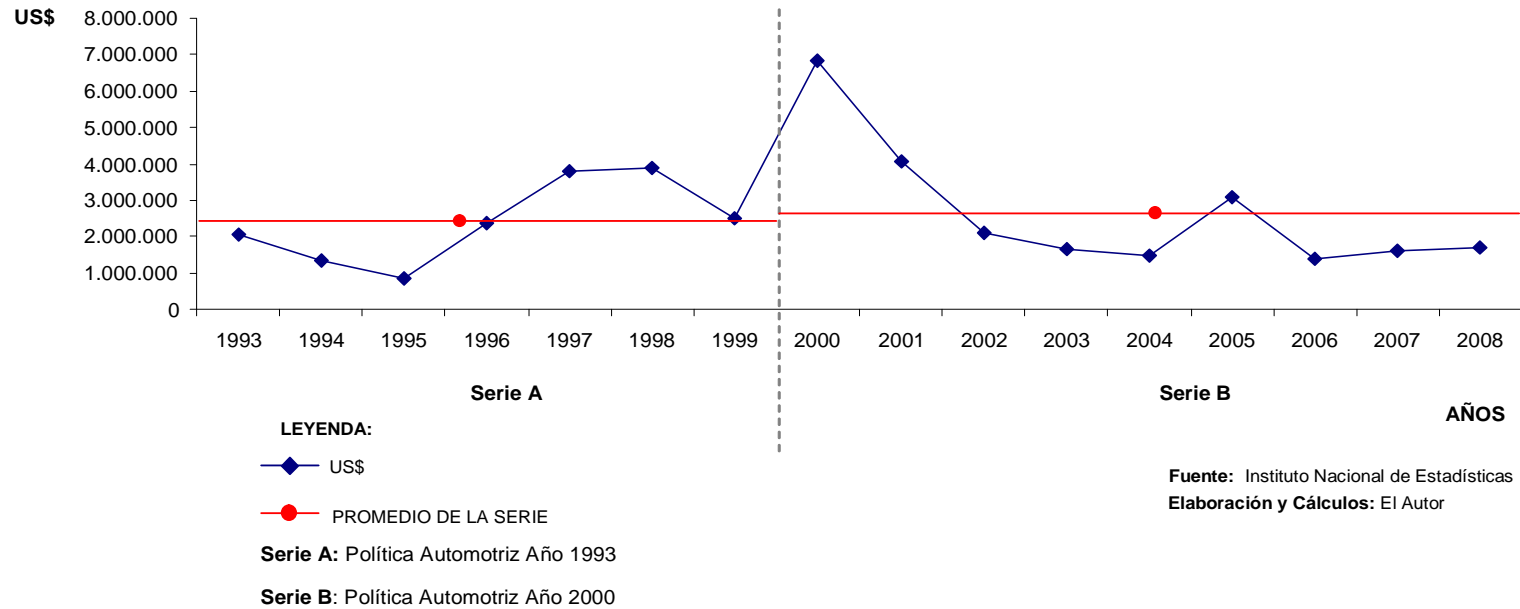


Gráfico No. 17

**Importaciones de Venezuela procedentes de Brasil en el Sector Automotriz
Período 1993 - 2008**

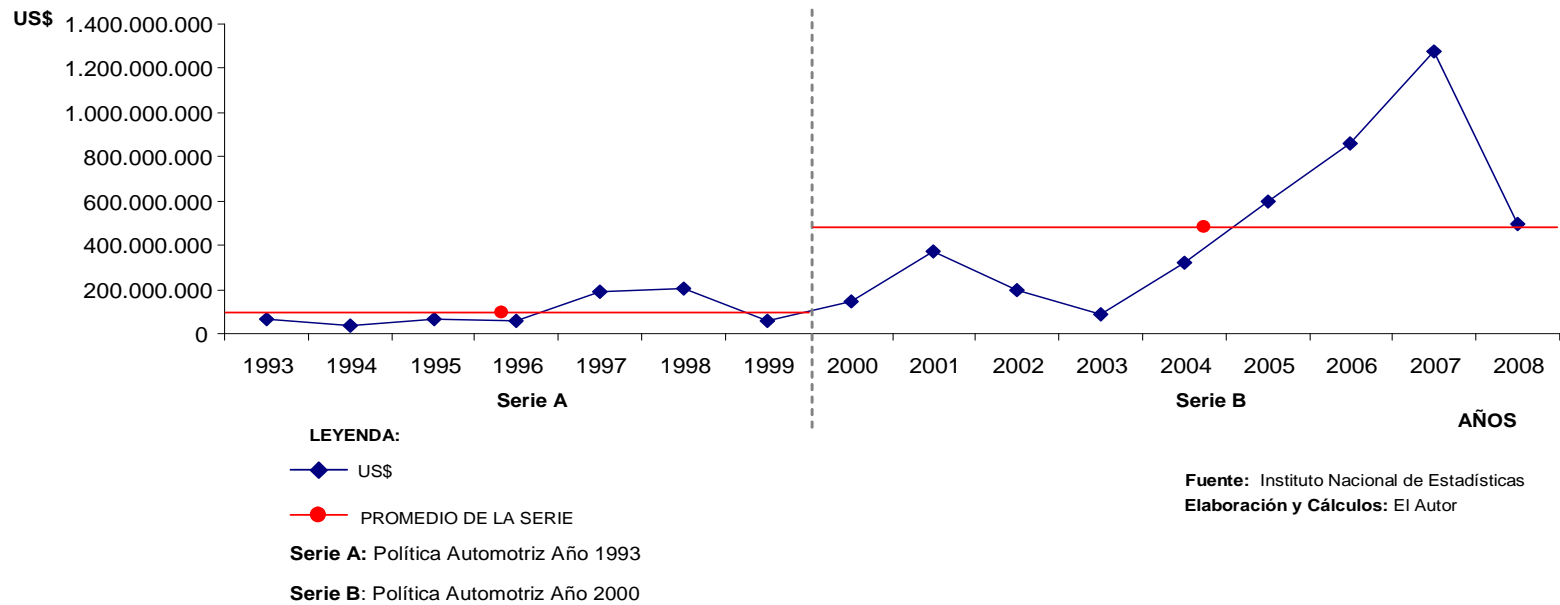


Gráfico No. 18

**Balanza Comercial Estados Unidos – Venezuela en el Sector Automotriz
Período 1993 - 2008**

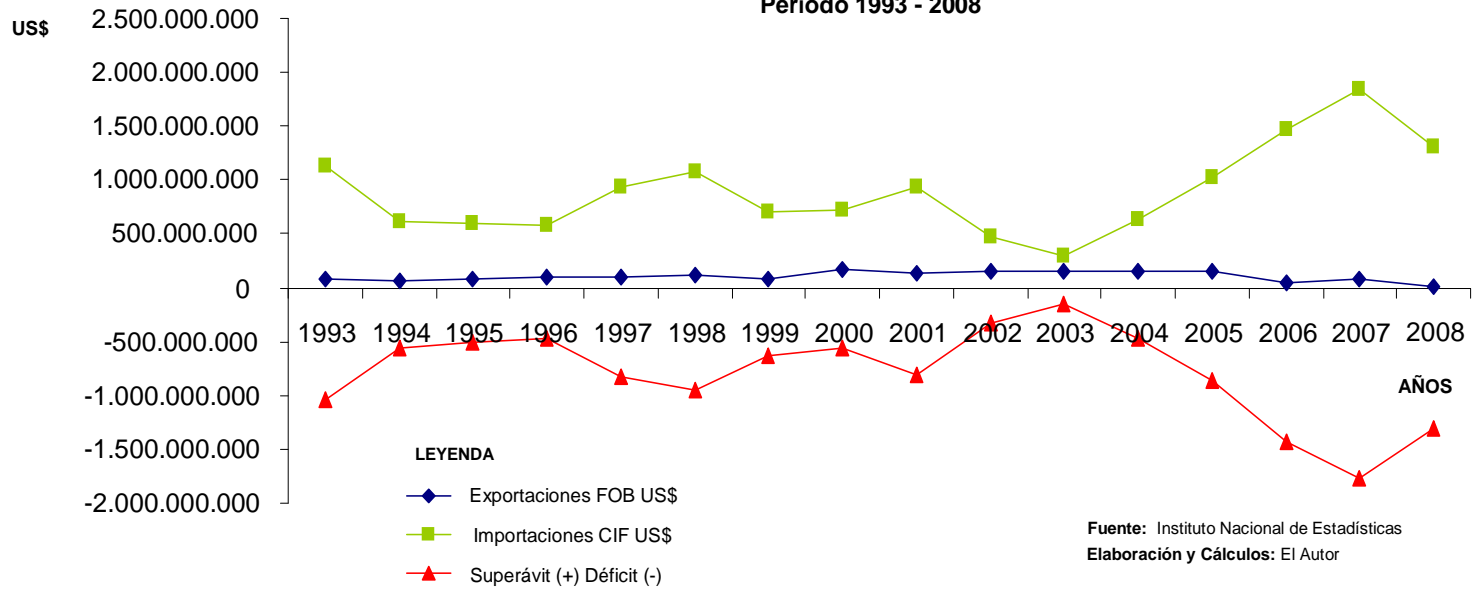


Gráfico No. 19

**Exportaciones de Venezuela a Estados Unidos en el Sector Automotriz
Período 1993 - 2008**

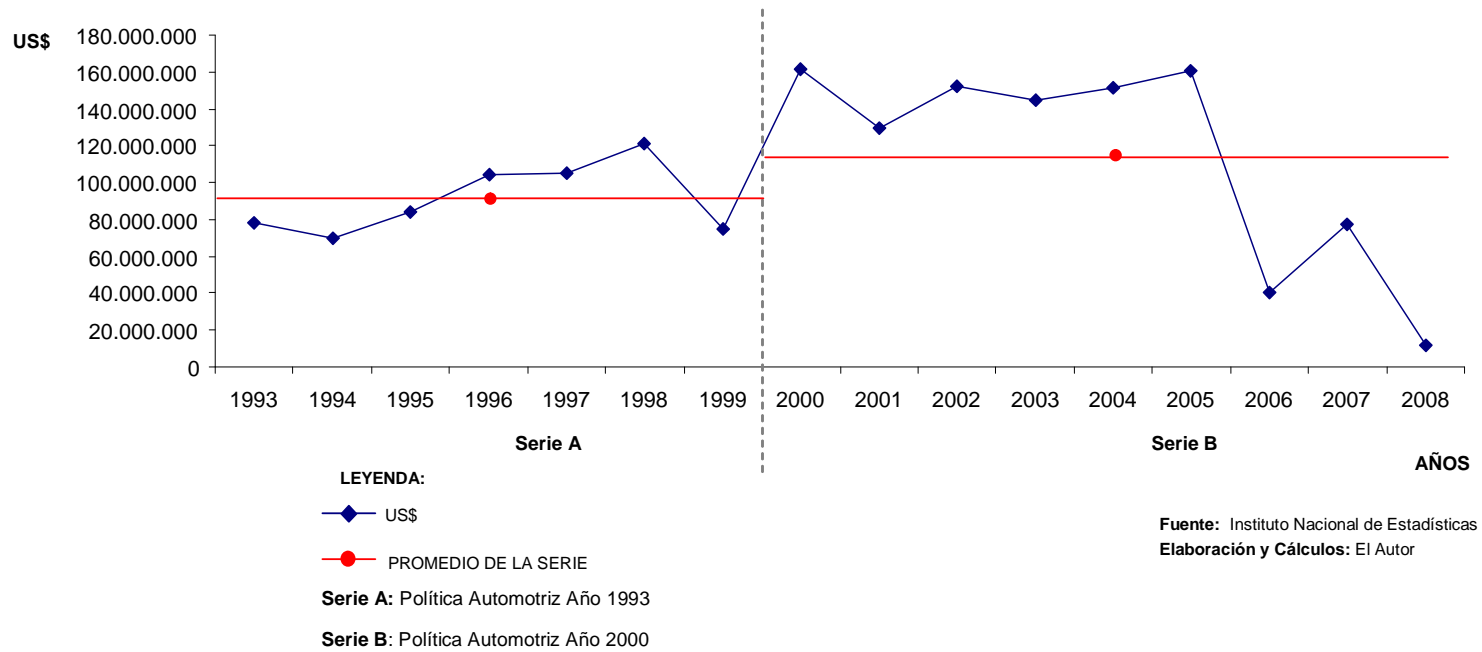
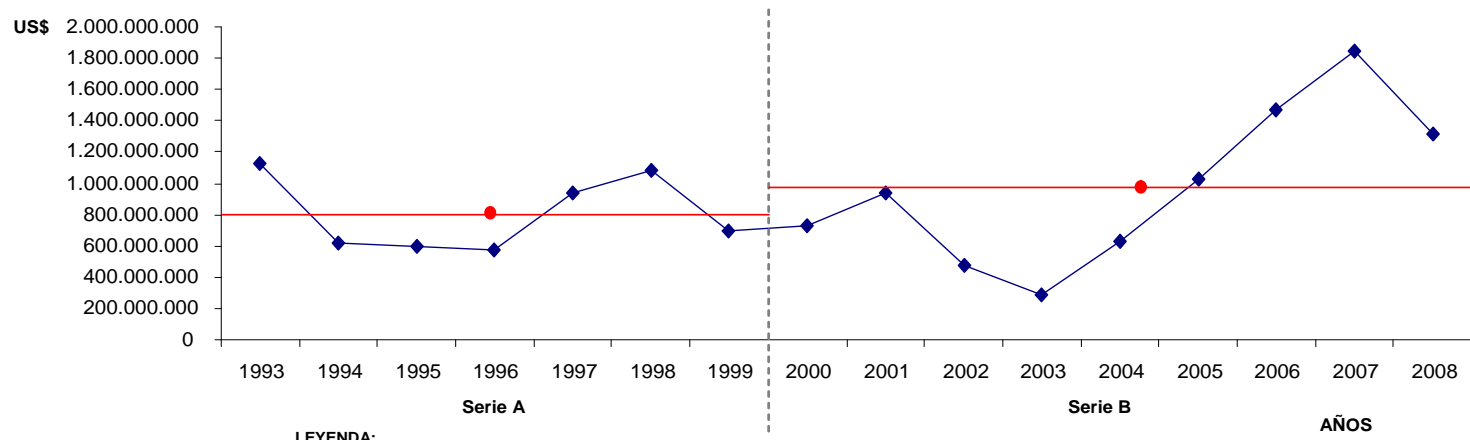


Gráfico No. 20

**Importaciones de Venezuela procedentes de Estados Unidos en el Sector Automotriz
Período 1993 - 2008**



LEYENDA:
◆ US\$
● PROMEDIO DE LA SERIE
Serie A: Política Automotriz Año 1993
Serie B: Política Automotriz Año 2000

Fuente: Instituto Nacional de Estadísticas
Elaboración y Cálculos: El Autor