

**EL PAPEL DE LAS REGLAS DE ORIGEN EN EL INTERCAMBIO COMERCIAL  
AUTOMOTRIZ DE VENEZUELA CON ARGENTINA Y BRASIL EN EL MARCO DE ALADI  
Y MERCOSUR**

**THE ROLE OF THE RULES OF ORIGIN IN THE AUTOMOTIVE TRADE BETWEEN VENEZUELA  
WITH ARGENTINA AND BRAZIL WITHIN THE FRAMEWORK OF ALADI AND MERCOSUR**

**Ortiz Valenzuela, Enio Enrique**

Universidad Simón Bolívar  
Camurí Grande, Estado Vargas - Venezuela  
[eniortiz@usb.ve](mailto:eniortiz@usb.ve)

Fecha de Recepción: 13/05/2014 - Fecha de Aprobación: 08/07/2014

**RESUMEN**

El presente trabajo introduce a la comprensión de las normas de origen como instrumento impulsor al intercambio comercial con países como Argentina y Brasil, caso vehículos armados, mecanismo de acceso a mercados para el logro de beneficios arancelarios y estimular la producción interna en países que participan en las dinámicas de integración regional. Cabe recordar que Venezuela se encuentra en un proceso de adecuación de su legislación interna al acervo normativo del Mercado Común del Sur (MERCOSUR), sin embargo, la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), permite escenarios para suscribir acuerdos bilaterales o multilaterales sobre aquellos bienes no negociados en el contexto MERCOSUR. Como objetivos se persigue identificar elementos normativos que inciden en el cumplimiento del origen en el sector automotriz en MERCOSUR, revisar el comportamiento del comercio internacional de vehículos con países como Argentina y Brasil durante el período 2002-2012 y un estudio comparativo de los Acuerdos de Complementación Económica N° 14 y N° 59. Esta es una investigación documental apoyado con un diseño descriptivo. Entre los resultados más destacados se encuentra que Venezuela no aprovecha las normas para generar mayor producción y exportaciones y requiere de mayor periodo de tiempo para negociar un acuerdo comercial automotriz con sus contrapartes de Argentina y Brasil.

**PALABRAS CLAVE:** Origen; Preferencia; Producción; Colombia; MERCOSUR.

---

“Visión de Futuro” Año 12, Volumen N°19, N° 2, Julio - Diciembre 2015 – Pág. 134 - 153

URL de la Revista: <http://revistacientifica.fce.unam.edu.ar/>

URL del Documento: [http://revistacientifica.fce.unam.edu.ar/index.php?option=com\\_content&view=article&id=395&Itemid=86](http://revistacientifica.fce.unam.edu.ar/index.php?option=com_content&view=article&id=395&Itemid=86)

ISSN 1668 – 8708 – Versión en Línea

ISSN 1669 – 7634 – Versión Impresa

E-mail: [revistacientifica@fce.unam.edu.ar](mailto:revistacientifica@fce.unam.edu.ar)

## **ABSTRACT**

The following paperwork introduces to the comprehension of rules of origin as an important tool to commercial exchange with countries such as Argentina and Brazil in automotive sector, access market mechanism to obtain tariff benefits and stimulate domestic production in countries that takes part in the dynamics of regional integration. It is important to remind that Venezuela is found in an adaptation process of its local legislation into the communitarian regulations of South American Common Market (MERCOSUR), however, the Latin-American Association of Integration (ALADI), permits sceneries to subscribe bilateral or multilateral agreements on those items negotiated in the context of (MERCOSUR). As main objectives proposed are to identify regulatory elements that have incidence in the compliance of rules of origin in automotive sector in MERCOSUR, check the behavior of international trade of vehicles with Argentina and Brazil during the period 2002 – 2012 and comparative study of the Complementary Economic Agreement N° 14 and N° 59. This is a documental investigation supported by a descriptive design. Between the most outstanding results is found that Venezuela don't take advantage of rules of origin to generate more production and exports and requires a longer period to negotiate a commercial automotive agreement with the counterparts of Argentina and Brazil.

**KEY WORDS:** Origin; Preference; Production; Colombia; MERCOSUR.

## **INTRODUCCION**

El escenario de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI) ha sido propicio para Venezuela para firmar varios acuerdos comerciales con otros países pertenecientes a este esquema en función de facilitar el intercambio comercial bilateral o multilateral con países socios de la región e impulsar el desarrollo industrial, satisfacer distintas necesidades de consumo o mejorar los canales de distribución de diversos productos que se consumen o se procesan en el país, además de generar importante fuente de empleo, desarrollo tecnológico y atracción de inversiones para el país.

De acuerdo a la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), las reglas de origen funcionan como requisitos mínimos de fabricación, elaboración o transformación que debe cumplir un producto para ser considerado como originario del país exportador por parte del país importador de la mercadería.

En este sentido, sectores complejos, pero claves para el desarrollo de la economía de cualquier país como el sector automotriz requieren del uso de normas de origen especiales que permitan el desarrollo de componentes locales para poder generar procesos complementarios en las operaciones de ensamblaje para posteriormente insertarse en el mercado regional y otorgarles beneficios preferenciales a productos similares manufacturados en países socios.

Por ello, es importante garantizar la justificación de preferencias arancelarias mediante la aplicación de normas de origen, instrumento de política comercial esencial que permita verificar los procesos productivos previos e incorporar materias primas nacionales o de países socios en la elaboración de bienes finales objetos de exportación.

En el plano de la integración regional, Venezuela como transición en su inserción definitiva en MERCOSUR encuentra en el Acuerdo de Complementación Económica N° 59 un escenario previo para el intercambio de bienes automotrices con cada uno de los países pertenecientes al Acuerdo de Complementación Económica N° 18 que se traduce en la asociación de países miembros del MERCOSUR, quienes hasta el presente no han podido generar un acuerdo comunitario en materia automotriz, toda vez que estos no han podido ser negociados conjuntamente, por lo que el intercambio comercial se ha venido estableciendo en este ámbito mediante acuerdos bilaterales tal como es el Acuerdo de Complementación Económica N° 14 existente entre Argentina y Brasil, principales productores de vehículos armados en América del Sur.

La siguiente investigación, representa un estudio de las normas de origen automotriz aplicadas por Venezuela en el marco del Acuerdo de Complementación Económica N° 59 para realizar el intercambio comercial con países del MERCOSUR y la comparación del mismo con el Acuerdo de Complementación Económica N° 14 de Argentina y Brasil. Igualmente se hacen esquemas comparativos de como se ha venido comportado la producción y el intercambio comercial de vehículos entre estos países durante el período 2002 – 2012.

## **DESARROLLO**

### **Aplicación de Normas de Origen Automotriz entre Venezuela y países del MERCOSUR**

Venezuela aún como país socio de la Comunidad Andina (CAN), suscribió en Octubre de 2004 en conjunto a Colombia y Ecuador, el Acuerdo de Complementación Económica N° 59 con países del MERCOSUR, lo que representó un paso importante para el desarrollo de una zona de libre comercio con este importante bloque de integración del Sur.

En este sentido, Venezuela mediante el proceso de acercamiento de dos importantes bloques comerciales se profundiza su proceso de integración con MERCOSUR con objeto de poner en marcha diversos mecanismos que permita el acceso preferencial a este mercado con goce de preferencias arancelarias, administradas mediante una norma de origen general y Requisitos Específicos de Origen en caso de productos de compleja elaboración como el sector automotriz.

Cabe destacar, que a pesar de la adhesión de Venezuela como miembro pleno MERCOSUR en Julio de 2012 y hacer modificaciones del ACE N° 59 mediante el noveno protocolo adicional, para actuar como país independiente de la CAN en dicho acuerdo, las disposiciones del régimen de origen automotriz bajo el ACE N° 59 se mantienen vigentes, es decir, se mantiene la fórmula de materiales aplicada en el escenario andino para ingresar vehículos armados en MERCOSUR.

Por otra parte, Venezuela posee Acuerdos de Complementación Económica bilaterales con Uruguay (ACE N°63), Argentina (ACE N° 68) y Brasil (ACE N° 69), que contempla textos normativos donde los productos que no posean Requisito Específico de Origen (REO) acordados bajo el régimen de origen del ACE N° 59, se aplicarán los requisitos específicos de origen MERCOSUR (ACE N° 18) a partir del 1 de Enero de 2014. En este sentido, es importante mencionar que el sector automotriz no cuenta con normativa comunitaria de origen automotriz por no encontrarse negociada hasta el presente, por consiguiente, los Estados Partes de MERCOSUR, han venido desarrollando su política automotriz de manera bilateral.

Asimismo, el Acuerdo de Complementación Económica N°59 mediante Anexo IV, es el marco donde se establecen las reglas de origen para el intercambio comercial con países

MERCOSUR. Mediante el Apéndice II se establecen los requisitos específicos de origen para el sector automotor.

Igualmente, la norma general de origen juega no solo un papel fundamental en facilitar el acceso de bienes originarios entre países de una región que no están sujetos al REO, sino que mediante el Anexo IV se establecen algunas disposiciones complementarias que refuerzan los criterios para otorgar el origen al bien producido en un país exportador. El artículo 6 establece el criterio de acumulación, donde países miembros de una región económica pueden utilizar insumos de las partes considerándose como originarios del país exportador.

Es importante mencionar que no existe una normativa comunitaria vigente en el ámbito MERCOSUR (ACE N° 18) cuyo Protocolos Adicionales N° 31 y 36 sirvieron de base para desarrollar negociaciones con Venezuela, Colombia y Ecuador en el marco del ACE N° 59, pero no pudo concretar un área de libre comercio y de políticas comunes para la industria automotriz MERCOSUR.

Por lo tanto, los países MERCOSUR manejan estos escenarios bajo la conformación de acuerdos bilaterales como los existentes entre Brasil y Uruguay mediante ACE N° 2, Argentina y Uruguay a través del ACE N° 57 o Argentina y Brasil bajo la figura del ACE N° 14, el cual contemplan la confección de una política automotriz binacional con disposiciones en materia de origen para permitir el acceso de bienes entre ambas partes, pero el ACE N°14 es quien cuenta con mayor dinamismo en el desarrollo del comercio automotriz en el MERCOSUR.

Para el escenario del MERCOSUR, en el ACE N° 59, los bienes automotores procesados en Argentina y Brasil deben cumplir como requisito de origen con una fórmula de contenido regional mínimo del sesenta por ciento (60%) que se calcula de la siguiente manera:

$$\text{ICR} = \left\{ 1 - \frac{\sum \text{del valor CIF de las autopartes importadas de extrazona}}{\text{Valor del bien final ex - fábrica, antes de impuestos}} \right\} \times 100 \geq 60\%$$

Para el caso de Paraguay y Uruguay deben cumplir con un requisito de origen de incorporar un valor agregado no menor al cincuenta por ciento (50%) sobre el valor del bien final.

En el caso de escenarios países MERCOSUR, particularmente el acuerdo automotriz Argentina y Brasil (ACE N°14), el valor de componentes importados no debe exceder de cuarenta por ciento (40%) del valor FOB (Libre a Bordo) de exportación, implica incorporar costos de mano de obra, bienes de capital, etc. Adicionalmente, permite la incorporación de bienes originarios de las partes signatarias y establece restricciones cuantitativas de vehículos a exportar por año, por períodos de tiempo transitorio.

En el caso de Uruguay, otro país con acuerdo automotriz con Argentina y Brasil, principales productores de vehículos del MERCOSUR, en el marco del ACE N° 57 y N° 2 respectivamente. En el ACE N° 2, El REO se plantea cumplir con un Índice de Contenido Regional (ICR) mínimo de cincuenta por ciento (50%), esto explica que los insumos importados o componentes MEIV originarios de terceros países en ningún tipo de vehículo debe exceder del cincuenta por ciento (50%) de incorporación sobre el bien final.

En el ACE N° 57 entre Argentina y Uruguay se presenta un escenario similar a las disposiciones del ACE N° 2 como el cumplimiento de ICR de mínimo cincuenta por ciento (50%), sin embargo, el artículo 5 (ACE N° 57) establece cuando las empresas ensambladoras uruguayas cumplan con ICR de sesenta por ciento (60%) no estarán sujetos a barreras cuantitativas para ingresar a territorio argentino, entendiéndose que estos acuerdos bilaterales aplican cuotas de exportaciones de vehículos entre las partes por un período de años determinado para ir a un comercio sin limitaciones a posteriori.

Por otra parte, los ACE N° 2, 14 y 57 conforman políticas automotrices que pueden converger a futuro en el desarrollo de una Política Automotriz Comunitaria de MERCOSUR, entendiéndose que estos países poseen además un régimen de origen automotriz con Venezuela mediante el ACE N° 59. Igualmente, presentan rasgos comunes vinculados al origen como el cálculo del ICR para nuevos modelos en las cuales países como Argentina y Brasil deberán cumplir con un mínimo de sesenta por ciento (60%) a partir del tercer año calendario de su lanzamiento. En el caso Paraguay y Uruguay un cincuenta por ciento (50%) luego del quinto año del inicio de su producción.

A continuación se presenta la tabla del cumplimiento del ICR para nuevos modelos para países MERCOSUR, tanto en el ACE N° 59 como en los escenarios de comercio bilateral Intra MERCOSUR:

Tabla N°1 Porcentaje Índice Contenido Regional par a Vehículos Nuevos

Período de Lanzamiento	Argentina y Brasil	Paraguay y Uruguay
Primer año	40%	30%
Segundo año	50%	35%
Tercer año		40%
Cuarto Año		45%

Fuente: Elaboración Propia

Se debe tomar en cuenta que la diferencia de condiciones entre Argentina y Brasil, respecto a Paraguay y Uruguay obedece a los diferentes niveles de desarrollo relativo existente entre países MERCOSUR, tomando en cuenta el principio de comercio multilateral de la Organización Mundial del Comercio (OMC) conocido como Trato Especial y Diferenciado, adaptada a la perspectiva regional de ALADI, mediante el artículo 12 del Tratado de Montevideo de 1980, que permite identificar los diferentes niveles de desarrollo relativo de los países y las condiciones más favorables para los países con nivel de menor desarrollo económico como Paraguay y Uruguay.

Para el caso de la comercialización de autopartes en MERCOSUR, se deben cumplir con las normas generales de origen cuyos criterios están comprendidos en la norma comunitaria en el Cuadragésimo Cuarto Protocolo Adicional del ACE N° 18.

### **Análisis de resultados del comportamiento del comercio internacional de vehículos de Venezuela, Argentina y Brasil como países productores de vehículos durante el período 2002-2011**

Los Requisitos Específicos de Origen que Venezuela aplica en el ámbito del ACE N° 59 y las dinámicas bilaterales Intra MERCOSUR, presentan diferencias importantes en la aplicación de las fórmulas y metas de incorporación de componentes nacionales para cumplir con las exigencias mínimas para optar a las preferencias arancelarias. Por otra parte, el escenario industrial y comercial automotriz venezolano presenta una alta demanda de vehículos donde se comercializan tanto vehículos producidos a nivel nacional como aquellos procedentes del exterior.

Por otra parte, Venezuela para poder competir en condiciones justas es importante tener en cuenta los niveles de producción de vehículos de sus principales socios comerciales e igualmente los niveles de producción de Argentina y Brasil quienes son los

principales países del MERCOSUR productores de vehículos en Suramérica en virtud de la larga trayectoria de su acuerdo bilateral ACE N° 14 desde el año 1991.

**Tabla N° 2: Comparativo de principales productores de vehículos en Suramérica (unidades de vehículos)**

<b>País / Cifras de Producción</b>			
<b>Año</b>	<b>Argentina</b>	<b>Brazil</b>	<b>Venezuela</b>
<b>2002</b>	159.401	1.792.660	82.805
<b>2003</b>	169.176	1.827.791	46.884
<b>2004</b>	260.402	2.210.062	111.053
<b>2005</b>	319.755	2.530.840	154.961
<b>2006</b>	432.101	2.611.034	171.715
<b>2007</b>	544.647	2.977.150	172.418
<b>2008</b>	597.086	3.220.475	135.042
<b>2009</b>	512.924	3.182.923	111.554
<b>2010</b>	716.540	3.648.358	104.357
<b>2011</b>	828.771	3.407.861	102.409
<b>2012</b>	764.495	3.342.617	104.083
<b>Total</b>	5.305.298	30.751.771	1.297.281

**Fuente:** Elaboración Propia

En la tabla se notan las cifras de unidades de vehículos producidos de Venezuela con relación a los similares de Argentina y Brasil donde se aprecia que las cantidades contrastan notablemente con la de ambos países quienes han tenido durante el período de estudio un incremento escalonado en su volumen de producción, aunque con discretos descensos para el 2012. En el caso de Brasil si bien la fabricación del año 2011 y 2012 ha tenido disminución su tope alcanzado en 2010, los niveles de elaboración de vehículos de 2012 fue treinta y tres veces superior a la de Venezuela e igualmente Argentina siete veces superior para el mismo año.

En cuanto al comercio bilateral existente entre Argentina y Brasil mediante el ACE N° 14, a continuación se presenta la relación del intercambio comercial de vehículos expresado por unidades entre los años 2003 al 2010:

**Tabla N° 3: Intercambio comercial bilateral de vehículos armados Argentina - Brasil Años 2003 – 2010 (unidades de vehículos)**

<b>Año</b>	<b>Argentina</b>	<b>Brasil</b>	<b>Total</b>
<b>2003</b>	39.630	88.054	127.684
<b>2004</b>	42.470	193.016	235.486
<b>2005</b>	54.955	273.045	328.000
<b>2006</b>	95.833	240.893	336.726
<b>2007</b>	175.176	280.682	455.858
<b>2008</b>	218.379	310.332	528.711
<b>2009</b>	283.468	271.906	555.374



<b>2010</b>	353.454	426.834	780.288
<b>Totales:</b>	1.263.365	2.084.762	3.348.127

Fuente: Elaboración Propia

En relación a la tabla mostrada, se puede constatar las dimensiones de intercambio comercial entre las dos economías más grandes de América del Sur, donde se reafirma, por una parte, el importante volumen de vehículos que circula entre ambos países en virtud de la aplicación del ACE N° 14, adicionalmente el dominio de las exportaciones brasileras sobre las argentinas en una relación 2:1 durante el período señalado. Las negociaciones de normas de origen bilateral con países MERCOSUR deben llevarse con prudencia, en virtud de las dimensiones del mercado de Brasil y Argentina y por el manejo de Acuerdos bilaterales entre países MERCOSUR en el este sector.

Cabe destacar, que Venezuela en comparación a restantes países MERCOSUR, en el ACE N° 59, sigue cumpliendo con fórmula de materiales cuyas exigencias son menos rígidas, toda vez que la aplicación de la misma y cumplimiento de los niveles de incorporación por categorías permite el acceso directo de los bienes automotrices al MERCOSUR. En cambio, la incorporación de fórmula de valor agregado en MERCOSUR es diferente, se hace bajo la construcción de estructura de costos para determinar el precio a puerta de fábrica.

Al respecto, se muestra la estructura de costos del Ministerio del Poder Popular para el Comercio utilizado para calificar el origen de productos para la exportación:

**Tabla N° 4: Estructura de costos del producto a exportar**

<b>Costos Directos</b>	Valor CIF Materia Prima Importada
	Materia Prima Nacional
	Mano de Obra
	Depreciación
	Otros Costos Directos
	<b>TOTAL COSTOS DIRECTOS</b>
<b>Costos Indirectos</b>	Gastos de Ventas
	Gastos de Publicidad
	Gastos Administrativos
	Otros Costos Indirectos
	<b>TOTAL COSTOS INDIRECTOS</b>
<b>Utilidad</b>	
<b>Precio a Puerta de Fábrica</b>	
<b>Flete Interno</b>	
<b>Valor FOB de Exportación</b>	

Fuente: Elaboración Propia

De acuerdo a esta estructura, la fórmula utilizada por Venezuela en el ACE N° 59 se basa en la sumatoria de insumos nacionales e importados, determinando la incidencia de componentes locales en el total de materiales para ensamblar vehículos. La fórmula sólo evalúa la integración de materiales originarios, no contempla incorporación de costos de bienes de capital o mano de obra no establece restricciones cuantitativas a las exportaciones.

Para los Estados Partes del MERCOSUR, deben cumplirse las condiciones donde la sumatoria de costos directos nacionales, costos indirectos y la utilidad debe generar un porcentaje de cumplimiento mínimo del cincuenta por ciento (50%) para Argentina y Brasil y sesenta por ciento (60%) Paraguay y Uruguay con respecto al Precio a Puerta de Fábrica (EX – WORK). Se debe sustraer la incidencia de costos materia prima importada, los cuales no deben superar a los demás elementos que forman parte de los costos locales de producción.

A continuación se presenta un cuadro comparativo que resume las metas de incorporación en la aplicación del REO a ser cumplidas por Venezuela en su relacionamiento con Colombia y países MERCOSUR.

**Cuadro Comparativo: Acuerdo de Complementación Económica Argentina – Brasil (ACE N° 14) / Acuerdo de Complementación Económica Venezuela – Restantes países MERCOSUR N° 59 (ACE N° 59)**

A continuación se presenta un cuadro comparativo sobre el marco normativo del ACE N° 14 y el ACE N° 59 en referente al funcionamiento de las normativas de origen como requisito indispensable para generar intercambio comercial para acceso a mercado con preferencias arancelarias:

**Tabla N°5 Comparación Requisitos Específicos De Origen ACE N° 59 Y Acuerdo Bilateral Argentina – Brasil ACE N°14**

<b>Comparación requisitos específicos de Origen ACE N° 59 y acuerdo bilateral Argentina– Brasil ACE N°14</b>		
<b>Tema</b>	<b>ACE N° 14</b>	<b>ACE N° 59</b>
Normativa de Origen	Trigésimo Octavo Protocolo Adicional	Anexo IV, Apéndice II
Vigencia	El Acuerdo entra en vigencia desde el 01-01-1991. Según su artículo 29 rige desde la fecha de suscripción y tiene una duración indefinida. Mediante el 38° Protocolo Adicional se mantiene en	Suscrito el 18/10/2004 Internalizado por Argentina el 13/01/2005, Brasil el 31/01/2005 y Venezuela el 07/01/2005. Según artículo 46 del Texto del ACE N° 59 el presente acuerdo tiene duración indefinida.

	vigencia el Acuerdo de Política Automotriz común entre Argentina y Brasil y de acuerdo al artículo 3 rige desde el 01/07/2008 hasta el 30/06/2014.	
Naturaleza del Acuerdo	<p>El Acuerdo de Alcance Parcial de Complementación Económica N° 14 suscrito entre los Gobiernos de Brasil y Argentina, cuyo acuerdo fundacional para el establecimiento de un mercado común entre ambos países data del 20 de diciembre de 1990 mediante el Protocolo Adicional 31°, donde contempla una política automotriz común entre estos dos países, y su vigencia tuvo extensión hasta el 31 de diciembre de 2005, entrando en vigor el libre comercio a partir del 1 de enero de 2006.</p> <p>No obstante, no se conformó el libre mercado entre los Gobiernos de Argentina y Brasil, decidiéndose prórrogas a través de los Protocolos Adicionales 32°, 33° y 35°. Por consiguiente fue a través del Protocolo Adicional 38° del ACE N° 14 que mantiene vigencia desde el 1 de Junio de 2008 hasta el 30 de Junio del 2014.</p>	<p>El intercambio comercial en el ámbito automotriz entre Venezuela y MERCOSUR es regulado a través del Anexo IV, Apéndice 2, Artículo 5 del Acuerdo de Complementación Económica N° 59, en el cual se establece el Régimen de Origen para los productos del Sector Automotor. El mismo fue firmado en diciembre de 2004 y entró en vigencia en el primer trimestre del año 2.005.</p> <p>Los países signatarios del ACE N° 59, se comprometieron en conservar cada uno su propia política automotriz, es decir, los países partes del MERCOSUR aunque no tengan un acuerdo vigente, mantienen el Acuerdo sobre Política Automotriz, ACE 18, y Venezuela seguirá aplicando las disposiciones acordadas inicialmente en el marco del ACE N° 59.</p>
Ámbito de aplicación	<ol style="list-style-type: none"> <li>automóviles y vehículos utilitarios livianos (de hasta 1500 Kg. de capacidad de carga),</li> <li>ómnibus,</li> <li>camiones,</li> <li>camiones tractores para semi-remolques,</li> <li>chasis con motor, inclusive los con cabina,</li> <li>remolques y semirremolques,</li> <li>carrocerías y cabinas,</li> <li>tractores agrícolas, cosechadoras y maquinaria agrícola autopropulsada,</li> <li>maquinaria vial autopropulsada, y autopartes (Artículo 1)</li> </ol>	<ol style="list-style-type: none"> <li>Automóviles y otros vehículos de peso total con carga máxima inferior o igual a 5.000 kg</li> <li>Omnibuses</li> <li>Otros vehículos de peso total con carga máxima superior a 5.000 kg -cinco mil kilogramos- (camiones, tractores de carretera para semirremolques y chasis con motor y cabina de peso total con carga máxima superior a 5.000 kg cinco mil kilogramos);</li> <li>Carrocerías;</li> <li>Remolques y semirremolques; y</li> <li>Tractores agrícolas, cosechadoras, maquinaria agrícola y maquinaria vial autopropulsadas.</li> <li>Autopartes (Artículo 1)</li> </ol>
Categoría de Vehículos	No está comprendido en la normativa.	1, 2a y 2b.
Requisito Específico de Origen	<p>El origen se maneja mediante una fórmula que se denomina Índice de Contenido Regional</p> $ICR = \left\{ 1 - \frac{\sum \text{Valor CIF MNO}}{\text{Valor bien final EX-WORK}} \right\} 100 \geq 60\%$ <p>(Artículo 16)</p>	<p>Para determinar el origen de los bienes automotores y a los fines de beneficiarse del programa de liberación previsto en el ACE No. 59, países definieron en el artículo 2 una fórmula denominada Índice de Componente Regional (ICR), la cual varía de dependiendo del país.</p> <p>Se mantendrá como meta los porcentajes del ICR del año 2.011, mientras las Partes Signatarias del ACE No. 59 analizan la posibilidad de aumentar o reducir los porcentajes de ICR y de preferencias arancelarias establecidas según sea el caso, que regirá a partir del año 2012.</p>

<p>Porcentaje mínimo para cumplir Origen</p>	<p>Se establece un mínimo de 60% de contenido local para otorgar el origen y así beneficiarse del programa de liberación. (Artículo 2)</p> <p>Para el caso de nuevos modelos en un lapso máximo de dos (2) años y cumplimentar el requisito de incorporar como mínimo un 40% de contenido regional al inicio del primer año y 50 % en el inicio del segundo año, alcanzando el 60% en el inicio del tercer año. (Artículo 18)</p>	<p>Hasta el 31-12-2011 Categoría 1: 36,5% Categoría 2a: 36,5% y chasis 19% Categoría 2b: 19%</p> <p>De acuerdo al artículo 2, a partir de 2012 el ICR que debe alcanzar Venezuela es de 50% para categoría 1, 50% (vehículos) y 37,5% (chasis) en categoría 2a y 37,5% categoría 2b hasta el 2017. Hasta no negociarse la forma de cumplimiento, se mantiene para el 2012 y siguientes (hasta el 31/12/2017) el ICR vigente al 2011.</p> <p>Para el caso de Argentina y Brasil el ICR mínimo es de 60%. Paraguay y Uruguay un ICR no menor al 50%.</p> <p>Para carrocerías, remolques y semirremolques y maquinaria agrícola A partir del 01/01/2010 hasta el 31/12/2017 el ICR mínimo será de 55%. A partir de 2012 y años siguientes se intentará incrementar el ICR hasta 60%. Hasta que se alcance una solución satisfactoria se mantendrá la exigencia del 55%.</p> <p>De acuerdo al artículo 3, establece el ICR para nuevos modelos de automóvil, vehículo comercial, camión y ómnibus, así como los conjuntos y subconjuntos relacionados. En este sentido el cumplimiento mínimo es el siguiente:</p> <table border="1" data-bbox="868 1108 1327 1256"> <thead> <tr> <th>Período de Lanzamiento</th> <th>Argentina y Brasil</th> <th>Paraguay y Uruguay</th> </tr> </thead> <tbody> <tr> <td>Primer año</td> <td>40%</td> <td>30%</td> </tr> <tr> <td>Segundo año</td> <td>50%</td> <td>35%</td> </tr> <tr> <td>Tercer año</td> <td></td> <td>40%</td> </tr> <tr> <td>Cuarto Año</td> <td></td> <td>45%</td> </tr> </tbody> </table>	Período de Lanzamiento	Argentina y Brasil	Paraguay y Uruguay	Primer año	40%	30%	Segundo año	50%	35%	Tercer año		40%	Cuarto Año		45%
Período de Lanzamiento	Argentina y Brasil	Paraguay y Uruguay															
Primer año	40%	30%															
Segundo año	50%	35%															
Tercer año		40%															
Cuarto Año		45%															
<p>Tratamiento Preferencial</p>	<p>Aplican las preferencias arancelarias en el comercio bilateral, especialmente a la comercialización con un margen de preferencia del 100% (0% de tarifa ad-valorem intrazona), siempre que cumplan con las disposiciones en materia de normas de origen y los límites establecidos en los Flex para cada país. (Artículos 9, 10, 11)</p> <p>Se establece un mecanismo de comercio administrado, mediante coeficiente de desvío a las exportaciones - flex sobre el comercio bilateral hasta el 31/06/2013. A partir del 01/07/2013 el comercio automotor estará libre de aranceles y limitaciones cuantitativas. (Artículo 11)</p> <p>Se contempla el establecimiento de un modelo de comercio administrado para acceso de vehículos, autopartes y</p>	<p>De acuerdo al artículo 2 y 5, por cada categoría de vehículos y grupos de autopartes (apéndices II y III) se analizará a partir del 2012 el cronograma de liberación comercial a fijarse hasta el 2017. Hasta que no se alcance una solución mutuamente satisfactoria se seguirán aplicando las preferencias arancelarias otorgadas y recibidas por cada país signatario vigentes al 2011.</p> <p>En el programa de liberación contemplado en el Apéndice II del ACE N°59 para los vehículos de categorías 1,2a y 2b se aplica hasta el 31/12/2011. A partir del 01/01/2012 Venezuela recibe de Argentina y Brasil una preferencia del 55%.</p> <p>Igualmente, las preferencias arancelarias vigentes otorgadas por Venezuela a países del MERCOSUR para vehículos de cada categoría es 54%.</p>															

	nuevos modelos entre ambos países con preferencias totales, los cuales dependerán del coeficiente de desvío para el valor de las exportaciones hasta el 31/06/2013 y cumplir el grado de desarrollo industrial para cumplir con el Índice de Contenido Regional. (Artículo 11 y 13) El comercio por encima del coeficiente de desvío a las exportaciones (flex) tiene una preferencia parcial del 25% (autopartes) y 30% (vehículos). (Artículo 13).	De acuerdo al artículo 2, por cada categoría se analizará a partir del 2012 el cronograma de liberación comercial a fijarse hasta el 2017. Hasta que no se alcance una solución mutuamente satisfactoria se seguirán aplicando las preferencias arancelarias vigentes al 2011.
Calificación de Origen para Autopartes	Se aplicará la Regla General de Origen del MERCOSUR, según lo establecido en el artículo 3º del Cuadragésimo Cuarto Protocolo Adicional al ACE N° 18. (Artículo 17).	De acuerdo al artículo 5, estas se pueden calificar como íntegramente producidas, producidos a partir de insumos originarios o transformación substancial con cambio de partida. En caso de no cumplir con el salto de partida, a partir del 2012 para productos incluidos en el apéndice II el valor CIF importado no debe exceder del 50% del valor FOB del bien a exportar y para aquellos del apéndice III no exceder del 45% del valor FOB del producto.
Material de Ensamblaje Importado de Vehículos (MEIV)	Las autopartes no producidas en el ámbito del MERCOSUR cuando sean importadas para producción, tributarán un arancel del 2%. (Artículo 6).	No está contemplado en esta normativa. Sin embargo, su artículo 7, hace definiciones de: autopartes, bastidor, conjunto, carrocería, nombre de modelo, planta, plataforma y subconjuntos.

Fuente: Elaboración Propia

El cuadro comparativo refleja cómo se aplican las normas de origen en el contexto del intercambio comercial automotriz entre Argentina y Brasil quienes dentro del ámbito MERCOSUR manejan un esquema de intercambio de tipo bilateral, mientras que bajo el escenario del ACE N° 59 se establecen normas de origen para la aplicación y requisitos para optar a las preferencias cada país participante, pero sin hacer injerencia con las políticas automotrices de cada país.

Venezuela en su proceso de normalización para ser país MERCOSUR, mientras no se generen las condiciones para acuerdos bilaterales o comunitarios en el contexto MERCOSUR mantiene vigente la aplicación de las exigencias del ACE N° 59. Además, esto es consistente con el artículo 5 del Protocolo de Adhesión de Venezuela al MERCOSUR.

La continuación del programa de liberación comercial para el sector automotriz planteado bajo el Protocolo Adicional No. 31 y 36 del ACE N° 18 (01/02/2001 al 31/12/2006) no se llegó a materializar, tal como estaba previsto para esta industria en los Estados del MERCOSUR desde el 1 de Enero de 2007, por lo que hasta el presente, cada país sigue aplicando su política automotriz interna manteniendo su relacionamiento comercial mediante acuerdos binacionales registrados bajo el seno de ALADI.

Sin embargo, mediante el Protocolo Adicional N° 44 se establece el Régimen General de Origen vigente y contiene REOS aplicado a productos de diversos sectores de la industria o la agricultura, pero no aplicados a vehículos automotrices para el transporte de pasajeros o de carga.

En vista de no existir una política automotriz comunitaria, las negociaciones comerciales de este sector se han manejado históricamente de manera bilateral, tales son los casos de acuerdos suscritos entre Brasil y Uruguay mediante el ACE N° 2 o de Argentina y Brasil, quienes han establecido desde 1991 un mecanismo de intercambio comercial en el marco del Acuerdo de Complementación Económica N° 14, cuyo Protocolo Adicional N° 38 de acuerdo a su artículo 3 tiene vigencia desde el 1 de Julio de 2008 hasta el 30 de junio de 2014.

En este sentido, la industria automotriz venezolana en el escenario del ACE N° 59, para gozar de preferencias en el mercado de MERCOSUR mantiene la fórmula de materiales, el cual exige la progresiva incorporación de partes y piezas nacionales, pero vista la culminación del Convenio Automotor Andino y avalar las disposiciones del Protocolo Adicional No. 9 del ACE N° 59 que refiere a Venezuela como parte contratante independiente de la Comunidad Andina, ya no aplica el criterio de origen de acumulación que permite la incorporación de componentes andinos que complementen las partes y piezas para el ensamblaje de vehículos a ser calificados como originarios de Venezuela.

Esto origina desventaja para Venezuela, toda vez que al no tener firmado acuerdos en el plano de la CAN o MERCOSUR implica que los materiales originarios deben ser exclusivamente producidos en Venezuela.

Por otra parte, el negociar un acuerdo con países productores de vehículos del MERCOSUR como miembro pleno del mismo, implica la adopción de fórmula de valor agregado tal como se formuló en el Protocolo Adicional N° 36 del ACE N° 18, que aplica actualmente en el seno del ACE N° 14 (Argentina-Brasil) y del ACE N° 2 (Brasil-Uruguay) e implica cumplir, según el país a negociar, con Índices de Contenido Regional que oscilen entre cincuenta por ciento (50%) o sesenta por ciento (60%).

Cabe acotar, que en el marco del ACE N° 59 en su artículo 2, se pide que Venezuela a partir de enero 2012 procure incrementar el ICR en cincuenta por ciento (50%) lo que

implica que estaría en el escenario la misma meta exigida a Paraguay y Uruguay en el seno de este acuerdo.

Esta fórmula de valor agregado aplicada por países del MERCOSUR, de acuerdo al esquema de estructura de costos para la calificación de origen, reconoce la incorporación de materias primas y mano de obra nacional, el uso de bienes de capital, la promoción de la investigación y desarrollo tecnológico entre otros factores. Se fija una condición en que el valor CIF (costo, seguro y flete) de los componentes importados no exceda del cuarenta por ciento (40%) del valor FOB (libre a bordo) de exportación del vehículo final.

La aplicación de una fórmula de valor agregado por parte de Venezuela tal como es utilizada en el comercio bilateral de algunos países del MERCOSUR es factible de acuerdo a las disposiciones contempladas en el artículo 14 de la Resolución Conjunta N° 1951 / 310 (2007), sobre los mecanismos para impulsar el desarrollo de la industria automotriz venezolana donde se busca como objetivo incorporar partes y piezas nacionales al ensamblaje de los vehículos en una proporción igual o superior al cincuenta por ciento (50%) al valor final del vehículo a más tardar para el año 2013.

Igualmente, el mismo artículo establece el ingreso de motores desarmados al país a fin de incorporar componentes nacionales a estos componentes automotrices, condición que es favorable al compromiso de incorporación de contenidos locales en la producción nacional de vehículos. Por lo tanto, la aplicación de fórmula de valor agregado constituye una ventaja al desarrollo productivo de las empresas ensambladoras nacionales, traduciéndose en:

- a) Mayor Transferencia de Tecnología
  - b) Desarrollo de nuevas Pequeñas y Medianas Empresas (PYME)
  - c) Mayor generación de empleo y capacitación de recursos humanos
  - d) Especialización y desarrollo de nuevas autopartes nacionales
  - e) Atracción de nuevas inversiones sectoriales nacionales y extranjeras
1. Mayor desarrollo endógeno a partir de cadenas productivas como el sector energético, siderúrgico, plástico, textil, etc.
  2. Aumento de la oferta de autopartes nacionales

Sin embargo, Venezuela para profundizar el acceso a mercados del MERCOSUR como Brasil y Argentina, quienes de acuerdo a cifras de la Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA), ocuparon el séptimo y vigésimo puesto de la

producción mundial de vehículos para el año 2012, además de exportar importantes volúmenes de bienes automotrices a nivel regional y mundial, pueden ser importantes socios que generen alianzas estratégicas para el desarrollo de la industria automotriz nacional.

Venezuela tiene un menor nivel de desarrollo relativo y fuerte asimetría en el tamaño de su industria automotriz en relación con su similar argentina y brasilera, tomando en cuenta que la producción de vehículos en el año 2012, de acuerdo a cifras de CAVENEZ, fue de 104.083 unidades y altamente dependiente de la importación de autopartes.

Por consiguiente, para poder consolidar una negociación con los países del MERCOSUR, debe contarse con una plataforma industrial más sólida que garantice cumplimiento efectivo de las reglas de origen y poder generar una cuota de participación en ese mercado regional.

Conociéndose el tamaño de la industria y capacidad de producción de las ensambladoras y sectores conexos de Argentina y Brasil, deben generarse acuerdos consistentes para evitar las asimetrías comerciales y la debida aplicación del principio de trato especial y diferenciado establecido por la OMC, en cuanto al cumplimiento previsible de los Requisitos Específicos de Origen a través de fórmulas y niveles de incorporación de materiales locales y de la región adecuadas para activar la participación en el ámbito comercial de países MERCOSUR.

Se debe acotar que Venezuela según cifras CAVENEZ, desde Mayo del año 2009 no exporta vehículos, mientras que Argentina y Brasil para el año 2012, de acuerdo con LA Asociación de Fábricas de Automotores (ADEFSA) y la Asociación Nacional de Fabricantes de Vehículos Automotores (ANFAVEA) exportaron al mundo 413.471 y 445.063 unidades de vehículos respectivamente.

Igualmente, es importante destacar que la mayor parte de la producción de vehículos en Venezuela está concentrada en las empresas afiliadas a la Cámara Automotriz de Venezuela (CAVENEZ) que para el año 2012 produjeron en conjunto un total de 47 modelos entre las 7 principales ensambladoras de vehículos en el país repartidos entre vehículos particulares, comerciales, carga y transporte público de pasajeros para ventas en el territorio nacional, pero todas cuentan con antecedentes de exportación durante el período del Convenio Automotor Andino. En cuanto al comercio binacional entre Argentina y Brasil,



seguidamente se hace una relación de las exportaciones recíprocas de vehículos armados entre ambos países para los años 2003 a 2010:

**Tabla N°6: Intercambio Comercial Bilateral Vehículos Armados Argentina - Brasil Años 2003 – 2010 (unidades de vehículos)**

<b>Año</b>	<b>Argentina</b>	<b>Brasil</b>	<b>Total</b>
2003	39.630	88.054	127.684
2004	42.470	193.016	235.486
2005	54.955	273.045	328.000
2006	95.833	240.893	336.726
2007	175.176	280.682	455.858
2008	218.379	310.332	528.711
2009	283.468	271.906	555.374
2010	353.454	426.834	780.288
<b>Totales:</b>	<b>1.263.365</b>	<b>2.084.762</b>	<b>3.348.127</b>

**Fuente:** ADEFA/ANFAVEA/Elaboración Propia

En relación al cuadro mostrado se puede constatar las dimensiones del intercambio comercial entre las dos economías más grandes de América del Sur, donde se reafirma, por una parte, el importante volumen de vehículos que circula entre ambos países en virtud de la aplicación del ACE N° 14, adicionalmente el dominio de las exportaciones brasileras sobre las argentinas en una relación 2:1 durante el período señalado.

Tomando en consideración que la industria argentina está conformada por once empresas ensambladoras y la brasileras por veintiséis, de acuerdo a las asociaciones gremiales ADEFA y ANFAVEA, y con niveles más altos de producción y exportación, se recomienda que el Estado venezolano mantenga a este sector dentro del ámbito de los sectores sensibles en las negociaciones con MERCOSUR y definir una estrategia de negociación en las cuales las normas de origen puedan ser factibles de ser cumplidas y favorezca a los intereses productivos del país, ya que el sector posee importantes inversiones y además genera muchos empleos directos e indirectos en Venezuela.

Las Negociaciones con MERCOSUR deben llevarse con prudencia, en virtud de las dimensiones del mercado de Brasil y Argentina y por el manejo de Acuerdos bilaterales entre países MERCOSUR en el caso de sector automotriz.

De Acuerdo al Protocolo de Adhesión del MERCOSUR en su artículo 6, hasta que Venezuela adopte la norma MERCOSUR se mantendrá lo previsto en el ACE N° 59 en materia de Origen vigente hasta el 01-01-2014.

Sin embargo, hay que recordar que para el sector automotor el programa de liberación se paraliza al 01-01-2012 manteniéndose estáticas las preferencias hasta el 31 de diciembre

2017, situación que permitirá planificar las negociaciones en materia automotriz en el MERCOSUR para lograr un acuerdo que permita a Venezuela lograr beneficios en el intercambio comercial, sin embargo, de negociarse en el corto plazo sería perjudicial al país debido a los elevados niveles de asimetrías existentes en niveles de producción entre distintos países del bloque y los requisitos específicos de origen establecidos entre Brasil y Argentina son de mayor exigencia a los aplicados con los países andinos.

En el ACE N° 59, se mantienen las metas de incorporación exigidas hasta el año 2011, sin embargo al negociarse una norma comunitaria MERCOSUR entre los años 2012 a 2018 se plantea el incremento de metas de incorporación el cual serían equivalentes a las exigidas a países como Paraguay y Uruguay, pero de acuerdo a las cifras de comercio exterior y de producción de Venezuela se puede evidenciar que este se encuentra en drástica desventaja con sus socios de Argentina, Brasil, por lo que debe tomarse en cuenta que las negociaciones con MERCOSUR deben diseñarse normas de origen que puedan ser aprovechadas oportunamente por Venezuela en aumentar los niveles de productividad e incorporación de componentes locales y regionales que permitan cumplir con satisfacer las demandas internas y exportar hacia estos países de manera de evitar graves asimetrías que puedan afectar al avance de la industria automotriz venezolana.

## **CONCLUSION**

Las normas de origen juegan un rol primordial para el desarrollo comercial y productivo de un país en los procesos de integración, además de permitir la unificación de políticas que permiten profundizar este tipo procesos económicos y la cooperación en diversas áreas como la financiera, fiscal o tecnológica industrial.

Al respecto, los beneficios que derivan de las normas de origen se extienden al plano donde el exportador se le facilite el ingreso de sus productos a territorio de países socios, garantizando un mercado más seguro para el importador obteniendo bienes deseados liberado de los derechos aduaneros, abaratando los costos en relación a bienes similares de terceros países. Los Estados participantes deben aprovecharlas para incrementar su producción como consecuencia del sacrificio fiscal generada por la apertura comercial.

Asimismo, en la medida que una normativa de origen se hace más exigente, la misma compromete al industrial a generar mayor incorporación de contenido local, implica mayor cooperación para el caso de las empresas ensambladoras venezolanas con las empresas autopartistas nacionales y regionales para integrar procesos productivos y alianzas estratégicas que generen beneficios al sector.

De igual manera, el relacionamiento de Venezuela con Argentina, Brasil y otros países suramericanos se debe traducir en buscar mecanismos para el intercambio comercial complementario, no solo para facilitar las exportaciones, sino la atracción de inversiones extranjeras, mediante el establecimiento de empresas multinacionales y locales que permita al país insertarse en el mercado regional y obtener la correspondiente transferencia de tecnología.

Cabe destacar, que mientras no se acuerde una normativa comunitaria para el sector automotriz de MERCOSUR, permanecerán vigentes las condiciones pautadas en el ACE N°59 y la posibilidad de aprovechar espacios razonables para negociar un acuerdo automotriz en lo posible a partir del año 2018.

Finalmente, en el caso de países del MERCOSUR, la industria argentina y brasilera cuenta con una importante plataforma de empresas ensambladoras con altos niveles de producción y tradición exportadora tanto para América del Sur como para el resto del mundo, por lo tanto, se recomienda que el Estado Venezolano mantenga a este sector dentro del ámbito de los sectores sensibles en las negociaciones con MERCOSUR y definir una estrategia de negociación en las cuales las normas de origen puedan ser factibles de ser cumplidas y favorezca a los intereses productivos y expansión económica del país, toda vez que este sector posee importantes inversiones y además generará muchos empleos directos e indirectos en todo el territorio de Venezuela.

## **REFERENCIAS**

Asociación de Fábrica de Motores - ADEFA (2011). Estadísticas. Resumen Producción, Diciembre 2011. Recuperado de: <http://www.adefa.com.ar/v2/>

Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores - ANFAVEA (2011). Estadísticas 2011. Recuperado de: <http://www.anfavea.com.br/tabelas.html>

Asociación Latinoamericana de Integración (2008). Acuerdo de Alcance Parcial – Complementación Económica N° 14. Acuerdo sobre Política Automotriz Común entre la

República de Argentina y la República Federativa del Brasil. Protocolo número 38°. Recuperado de <http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/>

Asociación Latinoamericana de Integración (Febrero, 2001). Acuerdo de Complementación Económica N° 18 – MERCOSUR. Protocolo número: 31°. Febrero 1, 2001. Recuperado de <http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/>

Asociación Latinoamericana de Integración (Octubre, 2001). Acuerdo de Complementación Económica N° 18 – MERCOSUR. Protocolo número: 36°. Octubre 10, 2001. Recuperado de <http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/>

Asociación Latinoamericana de Integración (2004). Acuerdo de Complementación Económica N° 59 suscrito entre Argentina, Brasil, Paraguay y Uruguay, Estados Parte del MERCOSUR y Colombia, Ecuador y Venezuela. Apéndice 2: Requisitos Específicos de Origen para productos del sector automotor. Recuperado de <http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/>

Cámara Automotriz de Venezuela (2011) Publicaciones. Ventas Mensuales. Recuperado de <http://www.cavenez.com>

Mercado Común del Sur (2006). Acuerdo de Complementación Económica N° 18, Decisión N° 01/04 del Consejo de Mercado Común, relativa al Régimen de Origen del MERCOSUR. Recuperado de <http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/>

Mercado Común del Sur (2005). Acuerdo de Complementación Económica N° 18 – MERCOSUR. Protocolo número: 44°. Recuperado de <http://www.aladi.org/nsfaladi/textacdos.nsf/>

Organización Mundial del Comercio, (2005). Entender la OMC. Ginebra. Suiza. Autor (3) 11-50. Recuperado de: [http://www.wto.org/spanish/thewto\\_s/whatis\\_s/tif\\_s/](http://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/)

## **RESUMEN BIOGRÁFICO**

### **Enio Enrique Ortiz Valenzuela**

Licenciado en Ciencias Fiscales mención Aduanas y Comercio Exterior en la Escuela Nacional de Administración y Hacienda Pública (Venezuela), Magister en Integración Regional en Universidad Latinoamericana y del Caribe (Venezuela). Profesor a tiempo integral en Universidad Simón Bolívar. Líneas de Investigación: Aduanas, Comercio Exterior, Globalización e Integración.