

Revista de la Universidad del Zulia

Fundada en 1947
por el Dr. Jesús Enrique Lossada



Ciencias
del Agro,
Ingeniería y
Tecnología

Año 9 N° 23

**Enero - Abril 2018
Tercera Época
Maracaibo-Venezuela**

Impacto de la política comercial automotriz venezolana sobre la industria del ensamblaje de vehículos armados

Enio Ortiz*

RESUMEN

El presente trabajo permite conocer el impacto de la política comercial automotriz venezolana sobre las empresas ensambladoras de vehículos armados y consecuencias para el desarrollo del sector en el país. El objetivo de esta investigación es identificar los retos y amenazas que debe afrontar el sector automotriz con la instrumentación de las normativas que componen la política automotriz nacional, efectos en la producción, comercio y relacionamiento con principales países productores de vehículos en el marco de la Comunidad Andina (CAN) y el Mercado Común del Sur (MERCOSUR). El estudio del caso se realiza bajo el período 2006 – 2016, como intervalo de tiempo donde ocurren acontecimientos relevantes al sector productor de vehículos en Venezuela. La metodología aplicada en la investigación es de tipo documental y diseño descriptivo basado en el estudio de normas y material bibliográfico que forman parte de la política comercial automotriz venezolana, además de acuerdos de integración regional y cifras relacionadas al mercado automotriz durante el período objeto de estudio. Como resultados se observa que Venezuela durante la aplicación de las políticas sectoriales vinculados al convenio automotor andino entre los años 2000 a 2009, se implementa a partir de octubre 2007 una nueva serie de normativas que reforman la política automotriz nacional el cual contrasta drásticamente los logros de producción y comercialización de vehículos armados que venía obteniendo Venezuela como miembro de la CAN, generándose una fuerte disminución de la actividad productiva y del comercio de vehículos armados muy evidente desde el año 2008 hasta el presente.

PALABRAS CLAVE: Impacto, política comercial automotriz, producción, comercio, vehículos armados.

* Profesor categoría Agregado en la Universidad Simón Bolívar (USB-Venezuela), en las carreras de Administración Aduanera y Comercio Exterior, e-mail: eniortiz@usb.ve

Impact of Venezuelan automotive commercial policies in the assembling industry of armed vehicles

ABSTRACT

This article allows knowing the impact of the Venezuelan automotive commercial policies in the assembling industry of armed vehicles and their consequences for the development of this sector in the country. The main purpose was to identify challenges and threats that automotive sector must face, along with the instrumentation of a series of regulations pertaining to the national automotive policy and its effects on the production, trading and relationship with main vehicle's producer countries in the context of the Andean Community and the Southern Common Market. The study of the case was carry out during the period 2006 – 2016, because in this time lapse many relevant events happened that had an impact in the operation of different enterprises that take part of this productive sector of vehicles in Venezuela. A documentary methodology with a descriptive design were applied based on the study of regulations of the Venezuelan automotive commercial policy, agreements of regional integration and numbers related to the behavior of the automotive market during the period of study. As for results, it is evident that during the application of these national sector policies linked to the Andean automotive convention between 2000 and 2009, Venezuela implemented from October 2007, a new series of regulations that reformed the automotive policy. These new regulations drastically contrasted with the achievements of production and trading of armed vehicles that Venezuela had as a member of the Andean Community, creating a strong decrease of the productive activity and the trade in armed vehicles, which is very evident from 2008 to the present.

KEYWORDS: impact, automotive commercial policy, production, trading, armed vehicles.

Introducción

El sector automotriz venezolano, se caracterizó por tener activa participación en el proceso de ensamblaje de vehículos armados destinados a colocarse en el mercado nacional e internacional como en países de la Comunidad Andina (CAN), cuyos beneficios preferenciales para el acceso de vehículos se mantuvieron vigentes hasta julio de 2011, luego de haber sido prorrogada mediante la aplicación de la Decisión 746 a partir del 27 de Abril del mismo año; igualmente en el ámbito del Mercado Común del Sur (MERCOSUR) existen vínculos comerciales vigentes a través del Acuerdo de Complementación Económica (ACE) N°59, que se hizo efectivo a partir del año 2004, donde se negociaron preferencias de carácter parcial y la correspondiente desgravación de aranceles para el sector automotor.

Por otra parte, Venezuela generó un aumento considerable de los niveles de comercialización, según cifras de la Cámara Venezolana Automotriz (CAVENEZ), a partir de la puesta en marcha de la política automotriz mediante Resolución N°505 y del Convenio Automotor Andino (CAA) en el marco de la CAN, que inició en enero del año 2000, obteniendo para el año 2007 cifras record en ventas de vehículos de diferentes categorías en el mercado nacional de aproximadamente 500 mil unidades.

No obstante, la producción nacional vehículos reflejaba un lento ritmo de crecimiento anual en comparación con las cifras de vehículos importados los cuales para el año 2007 cubrían parte de la demanda interna no satisfecha por el sector ensamblador. Este comportamiento del mercado nacional, generó cambios drásticos en el sector lo que obligó la toma de medidas correctivas por parte del gobierno nacional a fin de aplicar una nueva política de reactivación de la industria automotriz nacional.

Por esta razón, el 31 de Octubre de ese año se publicó Resolución Conjunta de los Ministerios del Poder Popular para la Industria y el Comercio, Finanzas, Energía y Petróleo N°310, la nueva política automotriz que sustituye a la Resolución N°505 del año 1999, teniendo como objetivos ampliar la productividad del sector, mayor desarrollo de procesos de ensamblaje, fabricar mayor cantidad de autopartes, adaptar la industria al desarrollo endógeno rompiendo vínculos con el Convenio Automotor Andino, norma comunitaria acoplada a la legislación venezolana para ese tiempo.

Para años posteriores, se emitieron otras normativas para reimpulsar la actividad productiva del sector automotriz como el Decreto N° 625 del 4 de Diciembre de 2013 que reforma parcialmente el Decreto N° 310, en el cual establece un régimen de producción y comercialización de vehículos ensamblados en el país y el Decreto N° 2.787 del 27 de marzo de 2017 como plan de reimpulso industrial de la industria automotriz y la modernización del parque automotriz venezolano.

Sin embargo, las intenciones de la nueva política automotriz nacional de incrementar la producción local no han podido ser materializadas generándose drástico declive de la producción doméstica de vehículos el cual no cubren la creciente demanda de unidades automotrices en el país.

El objetivo de esta investigación es identificar los desafíos y oportunidades del sector automotriz venezolano, especialmente con las empresas ensambladoras y el cumplimiento de la política automotriz nacional, como impacta en el comercio exterior venezolano con los principales países productores de vehículos pertenecientes a la CAN como es el caso particular de Colombia, así como Argentina y Brasil en el contexto de MERCOSUR. El análisis se enfoca en el período 2006 - 2016 lapso que recoge importantes acontecimientos de la actividad automotriz venezolana, la política automotriz vinculada al Convenio Automotor Andino durante la estancia de

Venezuela en la CAN y la política actual implementada desde el 31 de Octubre 2007.

Esta investigación es de tipo documental y diseño descriptivo. Se buscará alcanzar el objetivo planteado mediante trabajo basado en análisis descriptivo de las fuentes técnico-jurídicas que rigen la política automotriz, acuerdos comerciales vinculados al sector como los existentes en la CAN y MERCOSUR.

Además se revisarán datos cuantitativos para conocer el tamaño de la industria ensambladora nacional y evolución del intercambio comercial. Con ello se definirá escenarios que permitan reflexionar los desafíos y oportunidades del sector automotriz venezolano a nivel nacional e internacional.

1. Representantes de la industria

La industria automotriz está conformada por subsectores que se complementan entre sí, con el fin de generar vehículos con determinadas características que van desde el transporte de pasajeros hasta las operaciones logísticas para el tránsito nacional e internacional de grandes volúmenes de mercancías.

Al respecto, de acuerdo con los autores Padilla y Sequera (2007), la industria automotriz en Venezuela está comprendida por tres (3) grandes ramas de producción:

...el ensamblaje de vehículos, la fabricación de carrocerías y las autopartes. La primera dada las condiciones de su instalación en el país apareció desconectada de las otras dos ramas, ya que desde un primer momento se les ofreció a las ensambladoras instaladas licencia para importar los vehículos desarmados (material MEIV). Esta medida estimuló a que las ensambladoras no inviertan directamente en la fabricación de autopartes, debido a que la política automotriz mantenía ese sector para la formación de otras empresas productoras.

La responsabilidad del ensamblaje de vehículos en Venezuela recae en las empresas ensambladoras, así como importar componentes esenciales para la elaboración de unidades móviles a través del régimen aduanero especial de Material de Ensamblaje Importado de Vehículos (MEIV). Los componentes nacionales los adquieren de empresas productoras autopartistas del país. Hasta el presente existe un total de siete (7) empresas ensambladoras registradas de acuerdo a datos de la Cámara Automotriz de Venezuela (CAVENEZ). Asimismo, existen empresas mixtas del Estado venezolano asociadas con empresas de capital extranjero. Por otra parte, la Asociación de Fabricantes Venezolanos de Autopartes (FAVENPA) un gremio que agrupa a los fabricantes de autopartes, representa los intereses de estas empresas ante el gobierno nacional promoviendo políticas para el desarrollo sectorial enmarcado en el contexto de los acuerdos nacionales e internacionales suscritos por Venezuela.

2. Marco Normativo Nacional Automotriz aplicado durante el período 2000 - 2007

Al respecto, se presenta un cuadro comparativo sobre las normas aplicadas al

sector automotriz venezolano hasta Octubre de 2007 y su equivalente en la CAN hasta la culminación del Convenio Automotor Andino el 31 de Diciembre de 2009:

Cuadro N° 1: Aspectos Normativos del Comercio Exterior Automotriz Venezolano y de la Comunidad Andina

Aspectos Política Comercial, Industrial y Arancelaria Automotriz	Normativa Nacional (hasta Octubre 2007)	Normativa Andina Aplicable (Hasta Diciembre 2009)
Categorías	Resolución 505 (Art.2)	Convenio Automotor Andino (Art.4) y Resolución 323 (Art.2)
Registro Ensambladoras	Resolución 505 (Art.3)	Convenio Automotor Andino (Art.7)
Régimen MEIV	Resolución 505 (Art.9) y Resolución 2851 (Art.3)	Convenio Automotor Andino (Art.7)
Importación Vehículos (Nuevos)	Resolución 505 (Art.12)	Convenio Automotor Andino (Art.6)
Arancel Vehículos Armados	Decreto 3.679	Convenio Automotor Andino (Art.5)
MEIV	Resolución 505 (Art.2)	Resolución 323 (Art.4)

Fuente: Elaboración propia con datos de CAVENEZ (Año 2012)

De acuerdo al Cuadro N°1, evidencia la relación de la normativa automotriz nacional con las normas andinas como el Convenio Automotor Andino y la Resolución 323. En este sentido, se diseñaron normativas internas como la Resolución N° 505 “Normas para el funcionamiento de la Industria Automotriz Venezolana” y Decreto N° 3.679 “Arancel de Aduanas de Venezuela” que permiten a empresas ensambladoras aplicar tratamiento MEIV y preferencias arancelarias a vehículos armados según categorías. Al respecto, se describen los objetivos de las normas nacionales aplicadas entre los años 2000 a 2007:

2.1. Arancel de Aduanas venezolano - Decreto 3.679

El Arancel de Aduanas venezolano establece en los artículos N° 8 y 9 el tratamiento arancelario a que se someten las mercancías procedentes de países de la CAN, para ser liberadas de impuestos aduaneros, siempre que al momento de la declaración en aduanas de los vehículos estos se encuentren amparados con Certificado de Origen expedido por una autoridad gubernamental del país exportador andino. Asimismo, el Arancel en su capítulo 87 comprende los vehículos y otros productos automotores mediante notas complementarias establece el ingreso de vehículos al territorio nacional de unidades nuevas y sin uso, de cualquier marca y modelo, año calendario y siguiente.

A partir de la implementación del Convenio Automotor Andino en enero del año 2000, Venezuela adaptó la política automotriz interna mediante Resolución N°505 para adecuarse a la normativa comunitaria andina en sus exigencias al desarrollo industrial del sector automotriz local, la atracción de inversiones, creación de nuevas empresas, y el establecimiento de un Arancel Externo Común (AEC) frente a terceros países.

2.2. Resolución N° 505

El 3 de noviembre de 1999 se publicó mediante la Resolución N°505 del Ministerio de la Producción y el Comercio, como base para el funcionamiento de la política automotriz venezolana. Entre los aspectos más resaltantes de su normativa están: Definición Técnico Legal de Categorías: Categoría 1 (vehículos destinados a transportar hasta 16 personas), Categoría 2 (vehículos para transportar más de 16 personas); Fomentar el establecimiento de empresas ensambladoras de vehículos en el país; Establecer condiciones básicas para la producción de vehículos de cualquier marca o modelo según categorías; Estimular a las empresas autopartistas; Autorizar la importación bajo Régimen de Material de Ensamblaje Importado de Vehículos (MEIV); Admitir la importación de automóviles según categorías nuevas y sin uso. Es importante señalar que la Resolución N° 505 fue diseñada para ajustarse al Convenio Automotor Andino, como parte del perfeccionamiento de una Unión Aduanera Andina.

2.3. Resolución Conjunta N° 2.054 y 2.851

La Resolución Conjunta N°2054 y 2851 de fecha 4 de Julio de 1995, de los Ministerios de Finanzas y Fomento indica mediante los artículos 5 y 6 los requisitos esenciales para presentar las solicitudes de MEIV, el grado de desarme para ingresar al país a objeto de realizar las operaciones de ensamblaje en el territorio nacional. Los beneficios de este régimen se concentran en la aplicación de un arancel Ad-Valorem para importar componentes automotrices en conjunto, pero desarmados como chasis, motor, sistemas de dirección, ejes, embragues y otros a un arancel bajo de 3% con la condición de cumplir la normativa automotriz nacional (Resolución N° 505) de incorporar componentes producidos en el país que permita completar el proceso de ensamblaje de vehículos a nivel nacional.

En cuanto a la conformación del marco técnico normativo que respalda al desarrollo del sector automotor, es importante resaltar según lo planteado por Murray (2007), que la política comercial constituye un instrumento esencial para generar medidas que permitan el desarrollo industrial para la elaboración de productos finales con alto valor añadido a partir de sus materias primas o bienes intermedios, capacitación de mano de obra especializada y producción en escalas que permita colocar bienes terminados en el mercado nacional e internacional. En este sentido, el sector automotriz debe estar respaldado por un marco legal que permita su impulso como industria y también como sector competitivo para el escenario internacional.

Adicionalmente, es importante resaltar que la aplicación de instrumentos de política comercial, no sólo debe ser aplicada para estimular la actividad comercial en el comercio internacional, tal como lo expresa Salvato, M. (2007), sino también proteger

la industria nacional, corregir distorsiones de la competencia, incentivar la compra de productos nacionales, atraer y promover inversiones productivas, además de ser un complemento para el desarrollo de políticas en otros sectores productivos y constituir un aporte para las negociaciones en los procesos de integración regional.

3. Nueva etapa de la Política Automotriz Venezolana (Octubre 2007 - en Vigencia)

El 31 de Octubre del año 2007, el Gobierno venezolano emite la Resolución Conjunta N° 1951/310 de los Ministerios del Poder Popular para las Finanzas, Industrias Ligeras y Comercio; Energía y Petróleo, que sustituye a la Resolución N° 505 del año 1999. Con esta normativa se establecen nuevas directrices que se apartan del Convenio Automotor Andino, privilegiando la producción local de vehículos y autopartes nacionales frente a la venta directa de vehículos importados sin distinción de origen. Forman parte de la nueva normativa automotriz venezolana las siguientes:

3.1. Resolución N° 1.951/310

Esta normativa ejecuta la actual política automotriz dirigida a sustituir importaciones de vehículos armados, privilegiar la producción adaptándola a una política de mayor racionamiento energético. Además, estimula la producción de vehículos particulares, comerciales, de carga y autopartes al territorio nacional extendiéndose a la producción de motocicletas, tractores, motocultores agrícolas, remolques, semirremolques, así como disminuir la importación de unidades móviles sometidas a licencias de importación en función de favorecer la producción nacional.

Entre los principales aspectos de esta Resolución se encuentran: Las importaciones de vehículos armados quedan sujetas licencia de importación no automáticas emitidas por el organismo competente; Las empresas automotrices deben presentar ante las autoridades competentes un plan anual de producción e importaciones de vehículos a efectos de expedir las licencias de importación; Fomentar desarrollo de la industria autopartista e incrementar la incorporación de partes y piezas automotrices nacionales en vehículos armados; La política establece el ensamblaje de motores a nivel nacional.

En cuanto a la política de exportaciones, esta norma resulta beneficiosa, toda vez que el artículo N° 14, establece el compromiso de las empresas autopartistas de fabricar componentes nacionales a incorporar en la producción de vehículos bajo un contenido local superior al 50% a partir del 1 de Enero del año 2013. Igualmente, el artículo señala que los motores de vehículos de transporte de pasajeros, carga y transporte público deben ingresar desarmados ensamblarse en el país con incorporación de partes locales. Este artículo, constituye un factor importante para negociar el desarrollo de acuerdo comercial con los Estados Partes del MERCOSUR.

3.2. Decreto N° 625

Mediante este Decreto, publicado el 2 de diciembre de 2013, el Ejecutivo Nacional hace reformas parciales a la Resolución 1951/310 donde persigue estimular la producción nacional de vehículos y autopartes, establecer un contenido local mínimo en la producción de vehículos de un 35%, promover las exportaciones, regular la comercialización de vehículos terminados en el territorio nacional a partir de los costos de producción y precio final de los vehículos, así como administrar las importaciones de vehículos armados por personas particulares y divisas propias mediante mecanismo de licencia no automática.

3.3. Régimen de Material de Ensamblaje Importado para Vehículos (MEIV) - Resolución del Ministerio del Poder Popular para Industrias N° 008

Esta Resolución publicada el 17 de enero de 2014, autoriza importar bajo el régimen aduanero de Material de Ensamblaje Importado para Vehículos (MEIV), los componentes esenciales destinados para producir vehículos en el país bajo el Capítulo 98 del Arancel de Aduanas Venezolano. Este Régimen constituye un instrumento de política arancelaria, cuyo propósito es estimular el ensamblaje de vehículos con partes y componentes desarmados importados, incrementar la incorporación de procesos productivos, mano de obra, insumos nacionales, atraer inversión productiva para el sector, reducción de costos de producción mediante reducción de arancel, siempre que cumplan condiciones como año modelo del vehículo correspondiente al año que se realice la importación.

El artículo 2, define las categorías para el ensamblaje de vehículos para desarrollar la nueva industria automotriz bajo Categoría 1, 2a y 2b.

El artículo 9, establece que pasados 2 años de la publicación de esta Resolución, los motores que ingresen al país deben presentarse desagregados en los subcomponentes indicados en el artículo, de manera de garantizar el ensamblaje de motores en el país. La medida no aplica a algunos vehículos de las partidas 98.01 y 98.04

Según el artículo 11, la autorización para importar componentes MEIV tiene duración máxima de un año desde la emisión del permiso. Por otra parte, el artículo 12, los componentes que ingresen al territorio nacional grava bajo Arancel Ad-Valorem de 3%.

Este régimen aduanero especial es de vital importancia, porque fortalece los procesos de perfeccionamiento de materias primas y bienes intermedios para ser transformados en bienes terminados con alta incorporación de tecnología. Las listas emitidas para importar bajo régimen MEIV, debe contener partes y componentes necesarios para ensamblar cada vehículo ajustado al número de unidades autorizadas

por el organismo competente y los mismos deberán complementarse con diferentes autopartes producidas en el país para consumir las líneas de producción de vehículos.

3.4. Decreto N° 2.647

A partir del 30 de diciembre de 2016 se reforma el nuevo Arancel de Aduanas venezolano (Decreto N° 2.647), sustituyendo al Decreto N°9.430. La publicación de un nuevo arancel obedece a las adecuaciones de incorporar la normativa nacional al acervo jurídico del MERCOSUR que regula el uso de este instrumento para la clasificación arancelaria bajo parámetros de este esquema de integración.

Este Decreto contempla que los vehículos armados que se clasifican en este capítulo, particularmente los ubicados en las partidas 87.02, 87.03, 87.04 y 8705 gravan con un arancel Ad-Valorem del 20% para de esta manera equipararse con el resto del universo arancelario al Arancel Externo Común de los países MERCOSUR.

Un aspecto resaltante, es que los aranceles aplicados en el antiguo Decreto N° 9.430, donde los vehículos terminados hasta el año 2015 pagaban derechos Ad-Valorem de 35% y 40% se establecen ahora niveles arancelarios a 20% que representa una disminución drástica de los impuestos de aduanas hará más atractiva la importación de vehículos de terceros países en caso que la industria ensambladora de vehículos venezolana no produzca suficiente cantidad de vehículos para satisfacer las demandas internas del mercado.

Los vehículos armados que sean importados al país deben cumplir con el trámite de licencia de importación, régimen legal establecido en el artículo 21 de este Decreto como requisito para su autorización por el Ministerio del Poder Popular para el Comercio.

Además, Las empresas comercializadoras de vehículos importados, deben realizar los procesos de adquisición de divisas para pagar los bienes adquiridos de sus proveedores en el exterior según disposiciones de la Providencia N°119 del Centro Nacional de Comercio Exterior (CENCOEX) que establece los requisitos y trámites para la adquisición de divisas destinadas a las importaciones, las cuales deberán obtener anticipadamente un certificado de no producción o insuficiencia emitido por la autoridad gubernamental que tenga competencia directa sobre este sector. Igualmente, la Providencia N° 090 (CENCOEX) regula el trámite para adquisición de divisas de importaciones productivas, en ella se incluye el MEIV. Asimismo, la Providencia N° 014 establece que las divisas originadas por las exportaciones de bienes, servicios o tecnologías, serán de venta obligatoria al Banco Central de Venezuela (BCV).

3.5. Decreto N° 2.787

Persigue implementar políticas de reactivación del aparato productivo del sector automotor bajo el programa de competitividad industrial “Venezuela en Movimiento”,

la producción de autopartes, estimular la inversión, el empleo, aplicación de incentivos fiscales, modernizar el parque automotor, entre otros. Este decreto busca estimular mediante una serie de programas para el ensamblaje de vehículos de carga “Vehículo para el Transporte de Carga de Mercancías”, de particulares “Vehículo de Uso Particular”, motocicletas “Moto Productiva” Y componentes de partes y piezas a nivel nacional además de otorgar incentivos fiscales a las importaciones que contribuyan con la productividad del sector.

4. Situación de sector autopartistas y relación con las empresas ensambladoras en Venezuela

Las empresas autopartistas como parte complementaria del sector automotriz, son esenciales para la fabricación de componentes que garanticen la funcionalidad y repuestos necesarios que garanticen la vida útil de los vehículos, además, son un pilar para cumplir con los compromisos establecidos en el Acuerdo de Complementación Económica N°59 o el Acuerdo de Alcance Parcial Comercial N°28, ambos negociados bajo la plataforma ALADI, mediante la incorporación de componentes locales que demandan las ensambladoras para completar sus procesos de ensamblaje e incrementar el valor agregado nacional en la elaboración de vehículos armados.

La normativa automotriz nacional esta formulada para estimular su desarrollo, condición favorable para incorporar piezas locales en vehículos y/o autopartes, lo que hace indispensable el uso de normas reguladoras que garanticen los procesos productivos de la industria ensambladora de vehículos. No obstante, para que las empresas ensambladoras puedan prepararse al intercambio comercial debe contar con apoyo de numerosas empresas autopartistas como condición para cumplir con la política automotriz, generando simbiosis para estos dos sub sectores en satisfacer objetivos de producción planteados en el marco de las políticas económicas como incremento del contenido local en los acuerdos comerciales de integración regional.

En cuanto al estatus de estas empresas en Venezuela, las autopartistas en su mayoría son de carácter privado y se registraban para el año 2017, según FAVENPA un total de sesenta y seis (66) empresas responsables de producir partes para el ensamblaje de vehículos en distintas categorías. La poca existencia de empresas en este subsector puede vulnerar el cumplimiento de la política automotriz nacional y dificultar satisfacer las demandas internas y compromisos internacionales. A continuación, se presenta el Cuadro N°2 la relación de empresas ensambladoras y autopartistas registradas en Venezuela y países socios en materia automotriz:

Cuadro N° 2: Relación de Empresas Autopartistas y Ensambladoras registradas en países de la CAN y MERCOSUR

País	Cantidad de Empresas Ensambladoras Registradas	Cantidad de Empresas Autopartistas Registradas
Argentina	11	183
Brasil	28	500
Uruguay	3	23
Venezuela	7	66
Colombia	8	37
Ecuador	3	23

Fuente: ANFAVEA/ADEFA/CAVENEZ/FAVENPA (Año 2017)

En el cuadro se observa el número de empresas autopartistas y ensambladoras existentes en Venezuela y países de la CAN y MERCOSUR con vínculos en el ACE N°59, cuentan con potencial para generar alianzas estratégicas que faciliten el funcionamiento de los acuerdos comerciales mediante intercambio de autopartes y vehículos entre países, tomando en cuenta un principio utilizado en las normas de origen del AAPC N°28 (Colombia-Venezuela) o el ACE N°59 como el criterio de “Acumulación” que constituye un beneficio el aprovechar estas normas para apalancar el ensamblaje de vehículos entre países socios. Asimismo, se observa que la mayor cantidad de empresas ensambladoras se concentra en Argentina y Brasil los cuales poseen una situación más ventajosa para aprovechar los acuerdos comerciales en comparación con los restantes países citados, sin embargo, Colombia y Venezuela poseen un parque industrial con tamaño similar.

A continuación, se muestra la balanza comercial venezolana de autopartes para los años 2006 a 2015:

Cuadro N° 3: Balanza Comercial de Autopartes en Venezuela (Millones USD)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Import. bienes producidos	738	775	921	867	653	609	784	426	502	493
Import. bienes no producidos	564	634	815	674	426	427	583	307	294	248
Exportaciones	190	128	55	15	15	10	9	3	6	0

Fuente: FAVENPA (Año 2016).

De acuerdo al cuadro, se evidencia una balanza comercial ampliamente deficitaria para el sub sector autopartista, donde las exportaciones vinieron en drástico decrecimiento desde el año 2008 y una mayor dependencia de las importaciones a

partir del año 2006 llegándose al 2015 sin registrar cifras de ventas de partes y piezas al exterior. Por otra parte, la creciente importación de bienes producidos evidencia la insuficiente producción de autopartes, situación que representa un desaprovechamiento de los acuerdos comerciales regionales y de la Resoluciones N° 1951/310 y la N°008, situación que hace vulnerable al país para establecer futuras negociaciones con países MERCOSUR con reciprocidad y comercio simétrico.

5. Desafíos y oportunidades de las empresas ensambladoras de vehículos en Venezuela y su relación con principales países productores de vehículos en la CAN y MERCOSUR

A continuación, se presenta la balanza comercial de vehículos en Venezuela expresada en dólares estadounidenses entre los años 2006 al 2015:

Cuadro N° 4: Balanza Comercial de vehículos en Venezuela (Millones USD)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Importaciones Vehículos	3.685	5.760	1.981	546	433	317	945	118	141	530
Exportaciones Vehículos	124	176	35	11	12	2	0	0	0	0

Fuente: FAVENPA / INE (Año 2016)

El cuadro que las importaciones de vehículos disminuyen de manera drástica siendo inferior a mil (1000) millones de dólares del año 2009 en adelante, sin embargo, para el 2015 el monto de importaciones casi cuadruplica las cifras obtenidas en los años 2013 y 2014. Esta situación explica que a pesar de las reformas realizadas en el año 2007 para estructurar una política automotriz con mayor competitividad y productividad se incumple, sigue siendo dependiente de las importaciones.

Seguidamente, se presenta cuadro sobre comportamiento del mercado automotriz venezolano entre los años 2006 a 2016:

Cuadro N° 5: Producción y comercio exterior de vehículos en Venezuela (unidades)

Año	Producción	Importaciones	Exportaciones	Balanza Comercial	Consumo Interno
2006	171.715	185.856	22.216	-163.640	335.355
2007	172.418	336.365	13.754	-322.611	495.029
2008	135.042	135.499	1.191	-134.308	269.350
2009	111.554	26.502	55	-26.447	138.001
2010	104.357	15.962	0	-15.962	120.319
2011	102.409	17.680	0	-17.680	120.089
2012	104.083	25.473	0	-25.473	129.556
2013	71.753	26.189	0	-26.189	97.942

Año	Producción	Importaciones	Exportaciones	Balanza Comercial	Consumo Interno
2014	19.759	585	0	-585	20.344
2015	18.300	130	0	-130	18.430
2016	2.849	139	0	-139	2.988

Fuente: CAVENEZ /FAVENPA/ Datos propios (Año 2017).

El Cuadro N°6 refleja que los años 2006 y 2007 existió un repunte significativo de los niveles de producción, iniciándose un declive a partir del año 2008. Hay que tomar en cuenta en el año 2006 Venezuela denuncia el Acuerdo de Cartagena, sin embargo, no implicó la salida automática del Convenio Automotor Andino el cual quedó vigente hasta el 31 de diciembre del año 2009, no obstante, con la aprobación y aplicación de la Resolución N°1951/310 se originó un decrecimiento de los niveles de producción llevando a partir de 2013 cifras de producción por debajo de las cien mil unidades llegando a la irrisoria cifra de 2.849 unidades ensambladas, a pesar de publicarse otras normativas para reimpulsar al sector ensamblador como los Decretos N° 625 y 6.281.

El aumento en la demanda de vehículos ubicada entre los años 2006 y 2007 fue considerable donde se generó topes de ventas cercana a las 500 mil unidades, sin embargo, la venta de vehículos para ese año evidenció la alta dependencia de importaciones que casi duplicó la producción de vehículos armados, situación que contribuyó al establecimiento de controles más rigurosos para limitar el ingreso de vehículos importados al país a partir de la Resolución N° 1951/310, donde se establecen los requerimientos para ingresar vehículos de terceros países mediante aplicación de licencias de importación no automáticas.

Por otra parte, según CAVENEZ, las exportaciones se manifestaron hasta el año 2009, último año en que Venezuela forma parte del Convenio Automotor Andino generando declive que profundiza una balanza comercial histórica altamente desfavorable para el sector.

A partir del año 2010 no se registraron más exportaciones, situación que provocó mayor contrariedad para el sector empresarial venezolano y gubernamental de buscar mecanismos de acceso a mercado en MERCOSUR, donde países como Argentina y Brasil tienen alta tradición exportadora.

Desde la implementación de las Resoluciones N° 1951/310, 625 y 6.281 no se evidenció ningún crecimiento de la producción, muy al contrario, se disminuye la cantidad de unidades producidas por parte de las empresas ensambladoras que sumado con la aplicación del mecanismo de administración de importaciones mediante licencias no automáticas se han creado más dificultades de satisfacer la demanda de vehículos en el territorio venezolano.

Por otra parte, desde el año 2003 existe un sistema de control de cambio de divisas actualmente administrado por el Centro Nacional de Comercio Exterior

(CENCOEX), el cual condiciona a las empresas importadoras y exportadoras a realizar este trámite previo a las actividades de comercio internacional que se realicen. Si bien este mecanismo condiciona el acceso a las monedas extranjeras, se generaron distorsiones en la industria automotriz venezolana para los años 2006 a 2008 donde se evidencia la entrega de considerables cantidades de divisas a empresas nacionales para comercializar una mayor cantidad de vehículos importados en detrimento de la producción nacional del momento.

Adicionalmente, el control de cambio afecta en todas las etapas del proceso productivo previo al desarrollo del bien final, tales como importación de componentes bajo régimen MEIV o adquirir bienes de capital para desarrollar procesos productivos, los cuales están acompañados de requisitos muy rigurosos para su obtención como por ejemplo solicitar Certificados de No Producción o de Insuficiencia para poder posteriormente hacer el trámite de solicitud de divisas.

Seguidamente, se presentan niveles de producción, comercio exterior, balanza comercial, consumo interno aparente de vehículos en Argentina, Brasil, principales países productores de vehículos en MERCOSUR, y Colombia, principal ensamblador de vehículos en el contexto subregional de la CAN:

Cuadro N° 6: Producción y comercio de vehículos en Argentina (unidades de vehículos)

Año	Producción	Importaciones	Exportaciones	Balanza Comercial	Consumo Interno
2006	432.101	264.922	236.789	-28.133	460.234
2007	544.647	332.538	316.410	-16.128	560.775
2008	597.086	376.191	351.092	-25.099	622.185
2009	512.924	276.246	322.475	46.229	466.695
2010	716.540	435.017	447.953	12.936	703.604
2011	828.771	558.555	506.715	-51.840	880.611
2012	764.495	455.121	413.472	-41.649	806.144
2013	791.007	605.335	433.295	-172.040	963.917
2014	617.329	294.055	357.847	63.792	553.537
2015	543.467	292.983	240.015	-52.968	596.435

Fuente: ADEFA / Datos propios (Año 2017)

La producción y comercio argentino ha contado con importante volumen de vehículos exportados pese a la variación de sus importaciones y del consumo interno en los últimos años. Se observa que el número de vehículos producidos entre los años 2014 y 2015 casi duplica las importaciones lo que permite planificar sus exportaciones al mercado internacional, no obstante, manifiesta cierto déficit en relación con el

consumo interno, lo que una mayor proyección de sus exportaciones podría generar desabastecimiento. Por otra parte, entre los años 2011 a 2013 se generaron niveles de producción inferiores a la demanda interna. A pesar de la balanza comercial de vehículos negativa desde el año 2011, Argentina es un importante exportador de vehículos hacia el mundo.

A continuación, se presenta las cifras de unidades producidas en Brasil, en el mercado de vehículos armados entre los años 2003 a 2013:

Cuadro N° 7: Producción y comercio de vehículos en Brasil (unidades de vehículos)

Año	Producción	Importaciones	Exportaciones	Balanza Comercial	Consumo Aparente
2006	2.611.034	142.366	842.837	700.471	1.910.563
2007	2.977.150	277.083	789.371	512.288	2.464.862
2008	3.220.475	375.150	734.583	359.433	2.861.042
2009	3.182.923	488.874	475.325	-13.549	3.196.472
2010	3.648.358	660.256	767.432	107.176	3.541.182
2011	3.407.861	875.901	578.728	-297.173	3.705.034
2012	3.342.617	788.063	472.047	-316.016	3.658.633
2013	3.736.629	706.847	566.299	-140.548	3.877.177
2014	3.146.386	616.997	334.219	-282.778	3.763.383
2015	2.429.421	414.333	417.333	3.000	2.843.754
2016	2.156.356	267.289	520.137	252.848	2.423.645

Fuente: CAVENEZ / ANFAVEA / Datos propios (Año 2012)

El sector automotriz brasilero refleja elevados niveles de producción respaldados por una importante plataforma industrial que destina parte de su producción al consumo interno ante los altibajos de exportaciones de automóviles frente a las importaciones que desde los años 2009 a 2014 presentó una balanza comercial negativa, pero con signos importantes de recuperación para el año 2016.

Para el escenario de intercambio comercial de Venezuela con Argentina y Brasil, cuyas relaciones comerciales del sector se rigen bajo las reglas del ACE N° 59, se encuentran francamente contrastadas por los niveles de producción de Venezuela en comparación con Argentina y Brasil, países con alta tradición fabricante y exportadora, del cual se desprende un escenario comercial asimétrico y altamente desfavorable para Venezuela que no registra exportaciones desde el año 2010, mientras que los dos países socios en MERCOSUR pueden planificar colocar su producción hacia territorio

venezolano, sin embargo, la entrada masiva de vehículos originarios de los Estados Partes puede dañar a la ya menoscabada industria nacional de vehículos.

Finalmente, se presenta en el escenario comercial con Colombia, principal productor perteneciente a la CAN, un cuadro de producción y comercio de vehículos de ese país, que representa uno de los principales socios históricos de Venezuela y su relacionamiento comercial se rige por el actual AAPC N°28:

Cuadro N° 8: Producción y comercio de vehículos en Colombia (unidades de vehículos)

Año	Producción	Importaciones	Exportaciones	Balanza Comercial	Consumo Aparente
2006	138.690	135.188	48.739	-86.449	225.139
2007	183.721	160.239	70.593	-89.646	273.367
2008	110.766	129.898	26.996	-102.902	213.668
2009	91.118	91.832	4.974	-86.858	177.976
2010	128.265	151.226	12.019	-139.207	267.472
2011	154.261	210.216	14.586	-195.630	349.891
2012	138.872	212.204	25.798	-186.406	325.478
2013	143.047	202.947	48.866	-154.081	297.128
2014	71.137	196.316	25.753	-170.563	241.700
2015	78.070	225.924	29.566	-196.358	274.428
2016	79.036	202.887	38.731	-164.156	243.192

Fuente: FAVENPA / OICA / ACOLEA (Año 2017)

Sobre Colombia, se aprecia que sus dimensiones de mercado son más cercanas a Venezuela, pero con niveles de producción superiores a partir del año 2009, sin embargo, con disminución considerable de unidades producidas desde el año 2013 y una balanza comercial negativa durante el período en estudio.

La industria ensambladora colombiana ha planificado fortalecer el sector aprovechando los acuerdos comerciales como la unión aduanera de la Comunidad Andina (CAN) y la zona de libre comercio derivada del ACE N°59 con los países del MERCOSUR. Desde el año 2007 se ha visto afectado sus niveles de exportaciones desde la salida de Venezuela de la CAN, sumado al fin del Convenio Automotor Andino que generaba estrechos vínculos comerciales entre ambos países.

Tampoco, el AAPC N°28 ha representado una oportunidad de relacionamiento comercial entre Colombia y Venezuela, si bien los niveles de producción de las empresas ensambladoras colombianas han superado la producción venezolana desde el año 2010, la producción y el consumo aparente de vehículos en Venezuela se ha

hecho precario desde el año 2014.

Por otra parte, Venezuela hasta el año 2008 contaba con una excelente plataforma industrial para el ensamblaje de vehículos con niveles superiores a Colombia durante su permanencia en el Convenio Automotor Andino, que comienza a manifestar desde la implementación de la Resolución N° 1951/310, límites a la libre importación y cese de las exportaciones de vehículos al mercado regional andino.

Asimismo, esta Resolución como posteriores Decretos que la respaldan han conllevado a desacelerar la producción interna, mayor dependencia de las importaciones y una contracción en la demanda interna de vehículos, refleja la obligación de contar con licencias de importación de vehículos limitando la libre competencia, obligatoriedad en la fabricación nacional de más cantidad de autopartes para complementar el ensamblaje de vehículos en el país, aun manteniéndose las empresas ensambladoras existentes desde los inicios del Convenio Automotor Andino en el año 2000, las cifras demuestran una abierta desvinculación entre el gobierno y el sector empresarial privado, la poca disponibilidad, variedad y altos precios de vehículos ofertados para la venta interna limita la capacidad de compra del demandante nacional.

Como oportunidades reales, Venezuela posee la experiencia de haber cumplido con las prácticas comerciales del extinto Convenio Automotor Andino, sumado a la capacidad instalada industrial suficiente para reactivar y satisfacer parte de la oferta interna de vehículos de transporte de personas y utilitarios; capacitación y especialización del talento humano inserto en esta industria; excelente ubicación geográfica que permite el fácil ingreso de las importaciones y una excelente ruta de transporte para la exportación en mercados naturales como países de la región andina o resto de Latinoamérica.

Asimismo, los acuerdos comerciales suscritos por Venezuela en este sector con algunos países pertenecientes a la CAN como sus socios del MERCOSUR representan un espacio para el aprovechamiento de oportunidades para la integración económica a nivel regional, como bien lo expresan Genua, G, y García J. (2004) en llevar a cabo una serie de programas para la eliminación gradual de aranceles y medidas no arancelarias entre países socios con el fin de facilitar la movilidad de bienes tangibles y servicios.

Al respecto, la Integración Económica como proceso supone una programación donde intervienen dos o más países con voluntad política de realizar un trabajo gradual para unir esfuerzos en formar un mercado de manera planificada, participando en la convergencia de políticas comunes en las áreas económicas de interés mutuo para materializar beneficios que generen el desarrollo integral de los agentes participantes de cada nación creando una fuerza productiva protagonista de la integración.

Sin embargo, la política asumida por el gobierno nacional desde el año 2007 en adelante, ha sido contraria a los esfuerzos integracionistas si bien se mostró

inicialmente ambiciosa en elevar los niveles de contenido local en la producción de vehículos en 50% y luego flexibilizada mediante el artículo 11 del Decreto N° 625 con incorporación de componentes locales de al menos un 35%, que hubiese sido una ventaja para iniciar el ingreso de vehículos armados en Argentina, Colombia y Brasil, pero en divergencia a desarrollar y ampliar la producción de diferentes tipos de vehículos, la actual política comercial automotriz venezolana ha sido una dura barrera para la recuperación productiva de la industria ensambladora y autopartista, además de un duro reto para mejorar la competitividad a nivel regional en un mercado tan desafiante como MERCOSUR con grandes pivotes como Argentina y sobre todo, Brasil.

Conclusiones

Entre los resultados se percibe que Venezuela de haber aplicado a partir del año 2007 una política automotriz promotora de la atracción de inversiones extranjeras y la correspondiente transferencia de tecnologías, la producción y comercio de vehículos pudo haber mejorado la productividad iniciada desde su relacionamiento con las normativas andinas. La actual política automotriz implementada desde octubre 2007, y con reformas parciales hechas en años posteriores, ha buscado mejorar la producción de contenido local enmarcada a la expansión del sector automotriz nacional, pero lejos de ello se ha disminuido drásticamente los niveles de ensamblaje lo que ha afectado al comercio de vehículos ensamblados desde el año 2010, a pesar de los controles establecidos para importar vehículos mediante mecanismo de licencias para importación a particulares con dólares propios las cuales menoscaban el impulso de producir unidades ensambladas en el país. En este sentido, se recomienda que el gobierno nacional facilite la obtención de divisas para la importación de bienes de capital y componentes MEIV que ayude a incrementar la producción de vehículos por parte de las empresas ensambladoras en el territorio nacional.

La actual política automotriz de octubre de 2007 orientada a un inserción exitosa de Venezuela en un mercado tan competitivo como el MERCOSUR, bajo una política de sustitución de importaciones en una industria que hasta el año 2007 hizo frente a una demanda interna mediante el aumento de la producción nacional y las importaciones de terceros países no ha sido capaz tampoco con los Decretos N° 625 y 2.787 de elevar los niveles de producción aun flexibilizando los niveles de incorporación local y ensamblaje sin tener la capacidad industrial, bienes de capital, inversión financiera nacional y foránea, apoyo gubernamental y políticas efectivas de reformas en acompañamiento gubernamentales que permitan asumir en tan corto periodo de tiempo una inminente recuperación del sector.

Un verdadero apoyo para el sector ensamblador venezolano es acometer reformas estructurales y políticas claras y eficientes (estabilidad jurídica, estrategias conjuntas entre el Estado-Empresa Privada, programas de especialización, certificaciones de

calidad, armonización de reglamentos técnicos, políticas de desarrollo industrial, entre otros) por parte del Estado venezolano para aprovechar la mayor demanda insatisfecha del mercado regional como el colombiano por medio del AAPC N°28 o competir con actores como Argentina o Brasil en el marco de MERCOSUR, retomar una política de sustitución de importaciones de vehículos a través de licencias ha provocado la contracción en la producción automotriz, la nula exportación desde 2010 y una demanda insatisfecha por una oferta que no corresponde con la capacidad de compra del consumidor venezolano.

La industria automotriz, ha sido uno de los sectores más dinámicos desde el punto de vista del comercio mundial de bienes manufacturados, debido a su importancia al desarrollo de la actividad de transporte tanto de pasajeros como de bienes, a la vez de tener impacto directo en el desarrollo económico de los países, de su característica incorporación de mano de obra especializada, complejos procesos productivos, tecnología empleada que requiere de una gran cantidad de horas-hombre destinadas a cumplir con las metas de fabricación y posterior comercialización de vehículos.

Se prevé en un futuro cercano de continuar con las actuales políticas comerciales una mayor crisis en la industria automotriz debido a las bajas inversiones, poco abastecimiento del mercado, baja capacidad de diversificación, alta demanda insatisfecha, limitado acceso a importaciones y un parque automotor obsoleto que debe ser renovado por contar, solo en el caso del transporte público con vehículos, con más de 15 años de vida útil. Todo lo anterior, es un panorama muy oscuro para un sector ensamblador constituido por empresas emblemáticas a nivel mundial que hace 10 años tenían la capacidad competitiva para ser una referencia nacional y regional, el desafío se encuentra ahora en volver al camino anteriormente recorrido en el marco del Convenio Automotor Andino y aprender lecciones de estos últimos 10 años.

Entre los desafíos se tiene que Venezuela al formar parte del MERCOSUR significa una oportunidad histórica para lograr el efecto multiplicador en este sector en comercio e inversiones, reforzar sus vínculos con Argentina, Brasil o Uruguay, países con tradición exportadora, lo que representa la posibilidad de negociar un sector consumidor de combustibles fósiles. No obstante, las relaciones de Venezuela con países andinos como Colombia, son determinantes para el crecimiento productivo de ambos países que tienen experiencia en programas para el impulso industrial automotriz.

Como oportunidades se debe aprovechar las normativas nacionales como la Resolución Conjunta N°1951/310, el Decreto N° 625 y el N° 2.787 para incrementar el valor agregado nacional en los procesos de ensamblaje de los vehículos sean a nivel de pasajeros o de carga, que garantice la reactivación de la industria con mayor producción e incorporación de autopartes o componentes esenciales como chasis y motores. Estos son beneficiosos para cumplir con el origen dependiendo del acuerdo.

Se recomienda que el Estado venezolano mantener este sector dentro de los sensibles en las negociaciones con MERCOSUR para aprovechar acuerdos comerciales cónsonos con las necesidades de crecimiento de la industria venezolana, tomando en cuenta que el sector posee importantes inversiones generadoras de empleos en el país.

Referencias

- Asociación Colombiana de Fabricantes de Autopartes (ACOLFA) (s/f). Disponible en www.acolfa.org.co
- Asociación de Fábrica de Motores (ADEFA). (s/f). Disponible en www.adefa.com.ar
- 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, Montevideo, Uruguay.
- Asociación Latinoamericana de Integración (2011). Acuerdo de Alcance Parcial N°28 suscrito entre la República de Colombia y la República Bolivariana de Venezuela suscrito el 11 de noviembre de 2011, Montevideo, Uruguay.
- Associação Nacional dos Fabricantes de Veículos Automotores (ANFAVEA). (s/f). Disponible en www.anfavea.com.br
- Cámara Automotriz de Venezuela (CAVENEZ) (s/f). Disponible en www.cavenez.com
- Cámara Venezolana de Productos Automotores (FAVENPA) (s/f). Disponible en www.favenpa.org
- Comunidad Andina (1997, 2003). Decisión 563. Acuerdo de Cartagena. Lima, Perú
- Comunidad Andina (1999). Resolución 323 (Requisitos Específicos de Origen para productos del sector automotor).
- Comunidad Andina (2009). Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor [versión electrónica]. Disponible: <http://www.comunidadandina.org/automotor.htm> [2009, septiembre]
- Comunidad Andina (2011). Decisión 746 (Extensión de Preferencias a la República Bolivariana de Venezuela). Lima, Perú.
- Genua, G., y García, J. (2004). Acuerdos Económicos Internacionales una Guía para la Gerencia. Primera Edición 2004. Primera Reimpresión 2006. Caracas. Ediciones IESA
- Instituto Nacional de Estadísticas (INE) (s/f). Disponible en www.ine.gov.ve
- Ministerio de Hacienda N° 2054 y de Fomento N° 2851 (1995) Resolución Conjunta de publicada en Gaceta Oficial N° 35.758, Venezuela.
- Ministerio de Industrias Ligeras y Comercio (1999), Resolución N°505. Gaceta Oficial N°36.850, Venezuela.
- Ministerio del Poder Popular para las Finanzas, para las Industrias Ligeras y Comercio, para la Energía y Petróleo (2007), Resolución Conjunta N°310 y N°1951 (implementación de nueva política automotriz y mecanismo de licencia previa para importación de vehículos desde 01 de enero de 2008). Gaceta Oficial N°38.800, Venezuela.
- Ministerio del Poder Popular de Economía, Finanzas y Banca Pública y para Industrias

- (2014). Resolución Conjunta N° 008 y N° 004 (Autorización de importación de equipos desensamblados bajo el régimen de Material de Ensamblaje Importado para Vehículos (MEIV)). Gaceta Oficial N° 40.345, Venezuela
- Murray, G. (2007), Política Comercial. Naciones Unidas. Departamento de Asuntos Económicos y Sociales (UN DAES). (2007, Junio). Disponible: https://esa.un.org/techcoop/documents/trade_spanish.pdf
- Organización Internacional de Constructores de Automóviles (OICA) (2012, enero). Estadísticas 2011. Disponible: <http://www.oica.net/category/production-statistics/>
- Padilla, E. y Sequera, J. (2007), Demanda de automóviles nuevos en Venezuela: Estudio Empírico 1960 – 2003. Trabajo de Grado presentado para publicación. Universidad de Carabobo. Valencia, Edo. Carabobo.
- Presidencia de la República Bolivariana de Venezuela (2005), Arancel de Aduanas de Venezuela (Decreto No. 3.679). Gaceta Oficial N°5.774, Venezuela.
- Presidencia de la República Bolivariana de Venezuela (2013), Arancel de Aduanas de Venezuela (Decreto No. 9.430). Gaceta Oficial N°6.097 Extraordinario, Venezuela.
- Presidencia de la República Bolivariana de Venezuela (2017), Arancel de Aduanas de Venezuela (Decreto No. 2.647). Gaceta Oficial N° 6.281, Venezuela
- Presidencia de la República Bolivariana de Venezuela (2017), Plan de reimpulso automotriz “Venezuela en movimiento” (Decreto No. 2.787). Gaceta Oficial N° 41.122, Venezuela
- Presidencia de la República Bolivariana de Venezuela (2013), régimen de producción de vehículos automotores ensamblados y producidos en el país, así como el precio justo de ventas de los mismos, y la importación de vehículos por personas naturales con divisas propias. (Decreto N° 625). Gaceta Oficial N° 6.117 Extraordinario, Venezuela.
- Presidencia de la República Bolivariana de Venezuela (2016), Arancel de Aduanas de Venezuela (Decreto No. 2.647). Gaceta Oficial N° 6.281 Extraordinario, Venezuela
- Presidencia de la República Bolivariana de Venezuela (2017), Plan de reimpulso de la industria automotriz “Venezuela en Movimiento”. Gaceta Oficial N° 41.122, Venezuela
- Salvato, M. (2007). Normas de origen de las mercancías. Lima. Secretaría General de la Comunidad Andina. Proyecto de Cooperación UE-CAN.