

# Normativa de origen automotriz del acuerdo de alcance parcial comercial N° 28 Colombia-Venezuela

*Enio Ortiz Valenzuela\**

---

RESUMEN

El presente trabajo introduce la comprensión de las relaciones comerciales automotrices entre Colombia y Venezuela, mediante suscripción del Acuerdo de Alcance Parcial N°28. Venezuela ya no pertenece a la Comunidad Andina (CAN), sin embargo, la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), permitió rescatar las relaciones comerciales entre ambos países. Como objetivos se pretende identificar si este acuerdo resulta favorable para reimpulsar la industria automotriz bilateral, revisar comportamiento del intercambio comercial en período 2000-2012. Esta es una investigación documental, apoyado con diseño descriptivo. Como resultados destacados se encuentra que Venezuela no aprovecha las normas de origen para generar exportaciones al vecino país.

**PALABRAS CLAVE:** Colombia, comercio, exportaciones, normas de origen, industria automotriz, Venezuela.

\* Personal Académico de la Universidad Simón Bolívar-Sede del Litoral, Departamento de Tecnología de Servicios, Área: Aduanas y Comercio Exterior. (Camurí Grande, Estado Vargas-Venezuela). [eniortiz@usb.ve](mailto:eniortiz@usb.ve)

## *Regulation about Automotive Origin in the Colombia-Venezuela Partial Trade Agreement N°28*

---

ABSTRACT

This work introduces an understanding of automotive trade relationships between Colombia and Venezuela through signing of the Partial Trade Agreement N°28. Venezuela is no longer a member of the Andean Community (CAN); nevertheless, the Latin American Integration Association (LAIA / ALADI) made it possible to rescue trade relationships between the two countries. Objectives of this research were to identify whether this agreement is favorable for stimulating the bilateral automotive industry and to review trade interchange behavior during the 2000-2012 period. This is documentary research with a descriptive design. Results highlight that Venezuela does not take advantage of the origin rules to generate exports to the neighboring country.

KEYWORDS: Colombia, trade, exports, origin rules, automotive industry, Venezuela.

### Introducción

Desde la adhesión de Venezuela al Pacto Andino en 1973, hasta su denuncia del Acuerdo de Cartagena en el año 2006, las relaciones entre Colombia y Venezuela han sido de particular importancia para desarrollar dinámicas industriales para ambos países acompañado del ineludible compromiso de mantener una política comercial y arancelaria derivada de diversas prácticas de la integración económica, concebidas en función de facilitar el intercambio comercial bilateral y, a su vez, en el marco multilateral con diferentes países de la región, son factores que hacen posible elaborar una plataforma para impulsar el desarrollo productivo de sectores claves de la economía.

Un ejemplo de ello es el sector automotriz, rama industrial que representa una vital importancia para Venezuela en los procesos de transporte de bienes y personas e intervenir en los canales de distribución de diversos productos que se consumen o se procesan en el país. Adicional-

mente, genera importantes fuentes de empleo, desarrollo tecnológico y atracción de inversiones para el país.

De acuerdo a la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), las reglas de origen representan los 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, para poder insertar los bienes automotores en el mercado regional y otorgar beneficios preferenciales a productos similares manufacturados en países socios, es importante justificar las preferencias arancelarias mediante la aplicación de normas de origen, instrumento de política comercial esencial para verificar los procesos productivos e incorporar materias primas nacionales en la elaboración de bienes finales objetos de exportación.

En el plano de la integración regional, estas normas juegan un rol esencial como mecanismo de acceso a mercados y adecuación de procesos industriales; en el caso del sector automotriz ha podido ser incluido en negociaciones comerciales en el marco de la Comunidad Andina o la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), escenario que permitió el desarrollo de un acuerdo de carácter bilateral con Colombia.

La siguiente investigación, representa un estudio de las normas de origen aplicadas en el seno de la CAN como en el AAP.C N°28 aplicadas tanto por Venezuela y Colombia, para estimular el crecimiento económico sectorial de ambos países durante el período 2000 – 2012, particularmente el caso de vehículos ensamblados.

## 1. Aplicación de requisitos específicos de origen automotriz entre Colombia y Venezuela

Tanto en la CAN como en la ALADI y demás acuerdos de integración regional, se emplean las normas de origen generales los cuales en muchos casos deben ser remplazados por los Requisitos Específicos de Origen (REO), a razón que muchos bienes por su grado de complejidad o sensibilidad no llegan a cumplir con los criterios básicos de origen; por tal razón se diseñan normas especiales, las cuales demandan la incorporación de procesos productivos particulares, incorporación de porcentajes de materia prima nacional o

regional, o incentivar innovaciones científicas o tecnológicas que propicien la competitividad, la diversificación y la sustitución de importaciones.

Estos prevalecen sobre los criterios generales de origen cuando no sean suficientes para calificar el carácter originario de los productos. Un ejemplo de ello lo tenemos en los REO aplicados al sector automotriz en el marco del Acuerdo de Alcance Parcial suscrito entre Colombia y Venezuela, o los aplicados en el extinto marco del Convenio Automotor Andino de la Comunidad Andina.

La República Bolivariana de Venezuela durante la primera década del siglo XXI fue beneficiario del Convenio Automotor Andino, programa para el desarrollo de las empresas ensambladoras y autopartistas en países de la Comunidad Andina, acuerdo con naturaleza autónoma, puesto que el mismo fue suscrito por Colombia, Ecuador y Venezuela; mientras que Bolivia y Perú no formaron parte del mismo, y se regían por sus normativas internas para administrar el comercio de productos automotrices en su territorio.

Este Convenio venía acompañado de la Resolución 323, la cual establecía un REO a efectos de regular el intercambio de vehículos armados y demás bienes automotrices entre países suscriptores del Convenio, que tuvo una vigencia de 10 años hasta el 31 de Diciembre de 2009.

La Resolución 323 de la Comunidad Andina ya no está vigente, una vez hecha la salida de Venezuela de la CAN el 22 de abril de 2006; se mantienen a partir de esta fecha las ventajas otorgadas del libre comercio por espacio de 5 años en virtud de la aplicación del artículo 135 del Acuerdo de Cartagena. Sin embargo, los compromisos asumidos de integración subregional fueron cesados.

Posterior al 11 de abril de 2011, se hizo necesario replantear las negociaciones de acuerdos bilaterales con cada uno de los países andinos. Este escenario se hizo factible en virtud que Venezuela y los países de la CAN son miembros de la Asociación Latinoamericana de Integración (ALADI), generándose para noviembre del año 2011 la suscripción de un Acuerdo de Alcance Parcial Comercial entre Colombia y Venezuela (AAP.C N° 28), el cual da continuidad a las relaciones económicas preferentes entre estos países vecinos.

Mediante el AAP.C N° 28 se incluye al sector automotriz entre los bienes negociados, el cual está administrado mediante un Requisito Espe-

cífico de Origen que rige el intercambio comercial automotor entre ambas naciones. En este sentido, el Apéndice I del AAP.C N° 28 contiene criterios especiales para calificar como originario los vehículos ensamblados en el territorio de países signatarios del acuerdo. En el mismo, se aplican condiciones similares a las establecidas en la derogada Resolución 323 de la CAN, si bien la norma aplica de manera transitoria para los años 2012 y 2013, para luego generar nuevas exigencias.

A continuación se hace un cuadro comparativo sobre aspectos esenciales de la norma de origen automotriz que rige el comercio bilateral entre Venezuela y Colombia, en el marco del Acuerdo de Alcance Parcial N°28 y la antigua Resolución 323 que regulaba el intercambio comercial con preferencias arancelarias entre países socios del Convenio Automotor Andino (Colombia, Ecuador y Venezuela) (cuadro 1).

De acuerdo al cuadro presentado se puede apreciar que con la firma del Acuerdo de Alcance Parcial con Colombia N°28 se incluye un Requisito Específico de Origen para vehículos armados, expresado a partir de una fórmula de materiales, siguiendo los pasos para el desarrollo y cumplimiento de metas para el intercambio comercial y productivo de vehículos establecido en la antigua Resolución 323 de la Comunidad Andina.

De acuerdo a esta estructura, la fórmula utilizada por Venezuela en el AAP N° 28 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 y no establece restricciones cuantitativas a las exportaciones.

Sobre los porcentajes para cumplir con el AAP.C N°28 se establece como punto de partida los niveles mínimos de contenido nacional establecidos como meta para el año 2009 en la Resolución 323, manteniéndose el requerimiento para la Categoría 1 (34,6%), Categoría 2a (34,9% vehículos y 18% chasis) y Categoría 2b (18%), por un período transitorio de un año con entrada en vigencia desde el 16 de abril del 2012, donde se reconocen los componentes originarios de ambos países para ser integrados en el proceso de ensamblaje de vehículos armados. En este sentido, la disposición complementaria sobre “acumulación” también se cumple para dar facilidad al cumplimiento del origen en el comercio bilateral AAP. C N° 28.

**CUADRO 1. Comparativo AAP 28 / Resolución 323**

<b>Comparación requisitos específicos de origen acuerdo de alcance parcial Colombia-Venezuela AAP.C N°28 Y Resolución 323 CAN</b>		
<b>Tema</b>	<b>AAP N°28 Colombia Venezuela</b>	<b>Comunidad Andina</b>
<b>Normativa de Origen</b>	Apéndice I, Anexo II Requisito Específico de Origen Automotor	Resolución 323 Requisito Específico de Origen Automotor
<b>Vigencia</b>	16 abril 2012-16 abril 2013. Según su artículo 5 tiene una duración de 1 año desde su período de vigencia. La Comisión Administradora debe revisar y acordar los niveles y fórmula aplicables posterior al período transitorio. Hasta no acordar la implementación de un nuevo requisito se aplicarán los vigentes.	01 de Enero 2000 - 31 Diciembre de 2009. (Artículos 10 y 12 del Convenio de Complementación en el Sector Automotor)
<b>Naturaleza del Acuerdo</b>	Acuerdo de Alcance Parcial de Naturaleza Comercial N° 28 suscrito entre la República de Colombia y la República Bolivariana de Venezuela de conformidad a las disposiciones del Tratado de Montevideo de 1980.	Sustitución de las Resoluciones 336 y 442 de la Junta del Acuerdo de Cartagena sobre Requisitos Específicos de Origen para productos del sector automotor. Instrumento de apoyo del Convenio de Complementación en el Sector Automotor.
<b>Ámbito de aplicación</b>	Vehículos para el transporte de pasajeros hasta 16 personas y vehículos para transporte de mercancías con un peso total de carga hasta 4,537 Toneladas, Vehículos para el transporte de pasajeros de más de 16 personas, los demás vehículos. Incluye motocicletas (Artículo 1)	Vehículos para el transporte de pasajeros hasta 16 personas y vehículos para transporte de mercancías con un peso total de carga hasta 4,537 Toneladas, Vehículos para el transporte de pasajeros de más de 16 personas, los demás vehículos (Artículo 2)

## CUADRO 1 (Continuación)

## Comparación requisitos específicos de origen acuerdo de alcance parcial Colombia-Venezuela AAP.C N°28 Y Resolución 323 CAN

Tema	AAP N°28 Colombia Venezuela	Comunidad Andina
Categorías de Vehículos	1,2a,2b (Artículo 1)	1, 2a, 2b (Artículo 2)
Requisito Específico de Origen para vehículos	$VO = [MO / (MO + MNO)] \times 100$ (Artículo 2)	$IS = MO / MO + MNO \times 100$ (Artículo 3)
Porcentaje mínimo para cumplir origen	Período 2012-2013: Categoría 1: 34,6% Categoría 2a: 34,9% y chasis 18% Categoría 2b: 18% (Artículo 2)	Cat.1 Cat.2a Cat.2b 24,8% 24,8% 13,5% 25,8% 25,8% 14% 26,8% 26,8% 14,5% 27,8% 27,8% 15% 28,8% 28,8% 15,5% 30,4% 30,4% 16% 31,5% 31,5% 16,5% 32,6% 32,6% 17% 33,7% 33,7% 17,5% 34,6% 34,9% 18% (Artículo 3)
Tratamiento Preferencial	Según Apéndice A, Anexo 1, AAP N°28 sobre Tratamiento Arancelario Especial. Los vehículos están 100% libres de aranceles para ambos países. (Artículo 2, Anexo I, Apéndice A, AAP.C N° 28).	Tratamiento Arancelario de 100% Preferencias (Artículo 76 Decisión 563 CAN)

CUADRO 1 (Continuación)

Comparación requisitos específicos de origen acuerdo de alcance parcial Colombia-Venezuela AAP.C N°28 Y Resolución 323 CAN		
Tema	AAP N°28 Colombia Venezuela	Comunidad Andina
Material de Ensamblaje (MEIV)	Permitido. Comprende bienes de Categoría 1, 2a y 2b ubicados en el Anexo I de la Resolución. Admite bienes motores importados con grado de desensamblable: 1) Estructura de cabina o carrocería sin pintar ni acabado, desarmada en piso, techo y laterales de cabina; 2) Chasis desensamblado; 3) Bastidor de chasis desensamblado en rieles y travesaños; 4) Tren motriz desensamblado en los siguientes conjuntos: motor, transmisión, embrague, ejes delanteros y traseros. Comprende material de carrocería de bienes automotores de la Categoría 2a. (Artículo 3)	Permitido. Comprende bienes de Categoría 1, 2a y 2b ubicados en el Anexo I de la Resolución. Admite bienes motores importados con grado de desensamblable: 1) Estructura de cabina o carrocería sin pintar ni acabado, desarmada en piso, techo y laterales de cabina; 2) Chasis desensamblado; 3) Bastidor de chasis desensamblado en rieles y travesaños; 4) Tren motriz desensamblado en los siguientes conjuntos: motor, transmisión, embrague, frenos, suspensión, ejes delanteros y traseros. Comprende material de carrocería de bienes automotores de la Categoría 2a. (Artículo 4)
Calificación del Origen para Autopartes	Se aplicarán las Normas Generales de Origen. En caso de no cumplir con el salto de partida arancelaria se aplicará un Requisito Específico de Origen donde el Valor CIF de los componentes importados no debe exceder del 55% del Valor FOB (Artículo 6)	Para la determinación del origen de los subsistemas destinados al mercado de reposición, se aplicarán las normas de origen establecidas en la Decisión 416 o en el artículo 6 de la Resolución. (Idem AAP N°28). En caso de no cumplir con el salto de partida arancelaria se aplicará un Requisito Específico de Origen donde el Valor CIF de los componentes importados no debe exceder del 55% del Valor FOB (Artículo 4)

Fuente: AAPC.N°28: Colombia-Venezuela/Resolución 323 CAN/Elaboración propia.



Así mismo, se aprecia continuidad en la denominación de las categorías, preferencias arancelarias, calificación de origen para las autopartes, tratamiento para la importación de materiales para ensamblaje MEIV, los cuales son indicadores esenciales para calificar los productos finales como originarios. No obstante, se adicionan algunas variantes en el AAP.C N° 28, como la inclusión de motocicletas dentro del ámbito de aplicación del Requisito Específico de Origen del sector automotriz.

Además, el año de vigencia del instrumento representa una transición para la determinación de nuevas metas en la incorporación de componentes nacionales a fin de garantizar el incremento de partes y piezas nacionales y procesos productivos que fortalezcan los procesos de ensamblaje y alianzas estratégicas en las industrias del ensamblaje y autopartistas venezolana y colombiana.

Cabe destacar que la plataforma de la Industria Automotriz Venezolana actual, en su mayor parte, ha sido el resultado de la aplicación del programa para el desarrollo de este sector mediante el Convenio Automotor Andino y el programa de liberación económica de la Comunidad Andina, es decir, manteniendo la preferencia arancelaria de cien por ciento (100%) en este sector, aunado a que Venezuela en la actualidad mantiene niveles de producción similares a Colombia, de acuerdo a cifras de la OICA, lo que hace viable mantener la complementariedad comercial con este país andino.

Adicionalmente, es importante destacar que mediante el Convenio Automotor Andino se mantuvo por una década (entre el año 2000 al 2009) un acuerdo con naturaleza propia para el desarrollo industrial y competitivo del sector.

La denuncia del Acuerdo de Cartagena, no implicó retirarse automáticamente del Convenio de Complementación Industrial en el Sector Automotor para Venezuela, toda vez que en su Artículo 10 se establecía una vigencia de 10 años prorrogables automáticamente por períodos iguales para dar continuidad al Convenio. Sin embargo, pese a que Venezuela no solicitó la renovación de este mecanismo, el AAP.C N° 28 permite restablecer el vínculo comercial con Colombia, lo que facilita seguir perfeccionando la complementación productiva y ampliar mercado entre ambos países.

Por otra parte, el cumplimiento de la normas de origen bilateral también beneficia a las empresas automotrices de Venezuela al seguir aplicándose el régimen del MEIV para garantizar los procesos productivos en las ensambladoras según modelo y categoría de vehículo, además de poder satisfacer la demanda de unidades armadas en el mercado interno como los destinados a exportación, y buscar fortalecer la balanza comercial en su relacionamiento comercial con Colombia.

No obstante, existen aspectos que preocupan en el AAP.C N° 28 en la citada continuidad de porcentajes mínimos a cumplir en la fórmula asociada al REO de materias primas. Se trata que las metas exigidas para el período 2012-2013 son las mismas que las requeridas para el último año de vigencia del Convenio Automotor Andino (año 2009) y su correspondiente Resolución 323, es decir mantiene la meta aplicada sobre la Categoría 1 (34,6%), Categoría 2a (34,9% y chasis 18%) y Categoría 2b (18%).

Esto se traduce que tanto Venezuela como Colombia no han avanzado en la adición de mayores niveles de integración de partes y piezas locales, situación que hace vulnerable reactivar el comercio bilateral y simétrico en el corto plazo.

De igual manera, la fórmula y porcentaje mínimo exigido para el intercambio son flexibles, toda vez que la incidencia del REO se concentra en evaluar la incidencia de materiales nacionales del total de insumos que intervienen en los procesos productivos, permitiéndose la acumulación o inserción de materiales colombianos en los procesos de ensamblaje al ser considerados como nacionales y permitir un intercambio de vehículos sin estar condicionados a comercio administrado o cuotas de importación, como si ocurre en el actual contexto de países MERCOSUR.

Por otra parte, el no alcanzar el porcentaje mínimo de integración significa que vehículos pertenecientes a una categoría no podrán obtener el certificado de origen y entrar con disfrute de preferencias al territorio del país importador. No obstante, el proceso de integración de materiales se facilita mediante el criterio complementario de origen conocido como "acumulación" que de acuerdo al artículo 5 del Anexo II del Régimen de Origen del AAP.C N° 28, se reconocen los componentes producidos en cualquiera de los países signatarios, sea Venezuela o Colombia, siempre y cuando ingresen con certificado de origen.

Por último, para el caso de las autopartes, estos están sujetos a la aplicación de las normas generales de origen, siempre y cuando, cumplan con el salto de partida arancelaria. En caso de no cumplirla estarán sujetas a las condiciones de cumplimiento establecidas a los REOS que establezca la normativa. Estas deben cumplir con las normas generales establecidas en el artículo 3 Anexo II del Régimen de Origen, salvo que dichos productos incumplan con el salto de partida arancelaria. En estos casos, el artículo 6 Apéndice I establece un REO para autopartes, se fija la condición que el valor CIF de los componentes no originarios no exceda el cincuenta y cinco por ciento (55%) del Valor FOB de exportación del producto final.

Por otra parte, el éxito de este Acuerdo de Alcance Parcial abre las puertas para realizar un tratado comercial y diseño de una normativa de origen similar con otro antiguo socio del Convenio Automotor Andino, como es el caso de Ecuador.

## 2. Análisis de resultados del comportamiento del intercambio comercial de vehículos de Colombia y Venezuela, durante el período 2000-2012

Visto los Requisitos Específicos de Origen que aplican en el AAP.C N°28, se puede apreciar que existen diferencias en la aplicación de fórmulas y metas de incorporación de componentes nacionales para cumplir las reglas del origen. Por otra parte, el escenario comercial automotriz venezolano presenta una alta demanda de vehículos, donde se comercializan tanto vehículos producidos a nivel nacional como aquellos procedentes del exterior.

En el cuadro 2 se presentan las importaciones de vehículos armados de Venezuela procedentes de la CAN y Terceros Países período 2000-2012.

Cabe recordar que en el ámbito andino, el comportamiento del intercambio comercial fue el resultante entre los países firmantes del Convenio Automotor Andino, en los cuales Bolivia ni Perú formaban parte del mismo, entendiéndose que este se desarrollaba entre Colombia, Ecuador y Venezuela.

Al respecto, se observa una tendencia creciente de las importaciones de vehículos procedentes de la CAN hasta el año 2006. Sin embargo, a partir del año 2007 caen drásticamente las importaciones andinas cediendo

**CUADRO 2. importaciones de vehículos de Venezuela con la CAN y terceros países (unidades)**

	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011
CAN	25.764	14.290	3.257	15.841	32.405	44.722	43.620	20.644	2.770	1.149	20
Terceros países	65.115	38.742	10.889	15.169	56.807	141.134	292.745	114.855	23.732	14.813	17.660
Total	90.879	53.032	14.146	31.010	89.212	185.856	336.365	135.499	26.502	15.962	17.680

Fuente: CAN/CAVENEZ/FAVENPA/ACOLFA/Datos Propios.

do paso a las similares de terceros países. Posterior a la culminación del Convenio Automotor Andino se llega a la irrisoria suma de 20 unidades de vehículos para finales del año 2011.

Por su parte, Colombia vio disminuido su ingreso de vehículos al mercado venezolano al no contar desde el año 2010 con preferencias arancelarias, y exportando las 20 unidades que ingresaron a territorio venezolano para el año 2011. El cuadro 3 refleja el comportamiento de las exportaciones hacia países de la CAN entre los años 2000 a 2012:

En cuanto a las exportaciones de vehículos, los mismos se destinaban exclusivamente a Colombia y Ecuador, en virtud de los beneficios derivados del Convenio Automotor Andino y la Resolución 323. No obstante, por las mismas razones de la salida de Venezuela de la CAN se genera una interrupción de decrecimiento inminente hacia el único mercado de exportación, sin registrarse cifras a otros mercados ni unidades exportadas desde el año 2010.

Aunado a esto, si bien el régimen de origen del AAP.C N° 28 puede ser un camino para reactivar el comercio de vehículos de manera recíproca, se debe tomar en cuenta que el histórico de exportaciones venezolanas se concentraba exclusivamente hacia Colombia y Ecuador, pero al no registrarse exportaciones a partir del año 2010 (según cifras CAVENEZ) el intercambio comercial para el país se encuentra en estancamiento y am-

**CUADRO 3. exportaciones de vehículos de Venezuela a la CAN (unidades)**

	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
CAN	3.747	5.870	5.841	5.975	8.597	9.899	22.216	13.754	1.191	55	0	0	0

Fuente: CAVENEZ / FAVENPA.

plia desventaja con Colombia, que si ha mantenido un ritmo creciente de exportaciones, exportando para los años 2010 y 2011 unas 12.019 y 14.586 unidades de vehículos.

Las últimas exportaciones de vehículos registradas en Venezuela fueron para el año 2009 con solo 55 unidades, dirigidas al mercado andino. No obstante, esta nueva norma de origen bilateral constituye una brillante oportunidad adaptada a la realidad venezolana de cumplir con metas tangibles ya trabajadas en su momento como país andino.

Por otra parte, Venezuela –en el escenario actual– para competir en condiciones justas debe tener en cuenta los niveles de producción de vehículos de sus principales socios comerciales como Colombia, por su acuerdo comercial bilateral en el AAP.C N° 28. Esta condición resulta indispensable para poder aprovechar debidamente las bondades del acuerdo comercial para garantizar la debida incorporación de componentes no producidos en territorio venezolano y complementarlos con partes y piezas elaboradas en Colombia, lo que permitiría no sólo el cumplimiento de las normas de origen, sino generar mayor encadenamiento al incluir a empresas autopartistas de ambos países en ayudar a cumplir con las metas propuestas de incremento de unidades de vehículos producidas, y ser esta razón extensiva para las autopartes.

En el cuadro 4 se observa que Colombia antes de la culminación del Convenio Automotor Andino presentaba niveles de producción inferiores a los de Venezuela, pero a partir del año 2010 período mediante el cual el Convenio Automotor Andino pierde vigencia, se observa un panorama reverso en los niveles de producción de ambos países, donde Venezuela disminuye la cantidad de vehículos producidos a niveles muy inferiores a los obtenidos entre los años 2004 a 2009, y Colombia si bien tuvo caídas en sus niveles de producción entre los años 2008 y 2009, en los años posteriores su volumen de producción se ha incrementado a niveles superiores a Venezuela, situación que de mantenerse su caída productiva le hará muy difícil competir en el intercambio comercial con su socio colombiano.

Los niveles mínimos de incorporación de componentes nacionales son los mismos a los topes exigidos para el último año de la Resolución 323 de la CAN (2009), lo que permite reactivar el intercambio tomando como base los resultados alcanzados durante la década de vigencia del Convenio Automotor Andino. Sin embargo, esto representa un reto para

CUADRO 4. Comparativo de principales productores de vehículos en Suramérica

<b>País / Cifras de Producción</b>		
<b>Año</b>	<b>Colombia</b>	<b>Venezuela</b>
2000	50.716	89.432
2001	75.997	136.767
2002	81.000	82.805
2003	32.566	46.884
2004	93.363	111.053
2005	109.333	154.961
2006	138.690	171.715
2007	183.721	172.418
2008	110.766	135.042
2009	91.118	111.554
2010	128.265	104.357
2011	154.261	102.409
2012	138.872	104.083
Total	1.388.668	1.523.480

Fuente: OICA/ANFAVEA/Datos Propios.

las empresas ensambladoras de vehículo venezolanas de recuperar el intercambio comercial con Colombia en una nueva etapa de relaciones económicas, pero con niveles de producción muy inferiores a los que existieron durante el período de vigencia del Convenio Automotor Andino.

## Conclusiones

Las normas de origen juegan un rol primordial para el desarrollo comercial e industrial del país, además de permitir la unificación de políticas que permitan profundizar procesos de integración y cooperación en diversos campos de la economía como el financiero, fiscal o tecnológico-industrial.

Al respecto, los beneficios que deriven de las normas de origen se extienden al plano donde el exportador se le facilite el ingreso de sus productos a 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 para integrar procesos productivos y alianzas estratégicas que generen beneficios al sector.

De igual manera, el relacionamiento de Venezuela con Colombia 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 que permitan al país insertarse en el mercado regional y obtener la correspondiente transferencia de tecnología.

Igualmente, el acuerdo de alcance parcial N°28 denota una vital importancia, toda vez que Colombia históricamente ha sido y será uno de los principales mercados naturales de Venezuela; el mantener el espíritu del Convenio Automotor Andino, permitirá desarrollar un intercambio comercial sostenible y de mucha complementariedad.

Adicionalmente, este esquema se puede aplicar a futuro en el desarrollo de las bases para un acuerdo comercial bilateral con Ecuador, antiguo país socio del Convenio Automotor Andino, bajo la figura de un posible Acuerdo de Alcance Parcial Comercial o Acuerdo de Complementación Económica bajo el contexto de la ALADI.

## Referencias

- 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.
- Asociación Latinoamericana de Integración (1999). Resolución 252. 04 de Agosto de 1.999
- Cámara Automotriz de Venezuela (CAVENEZ) (s/f). Disponible en: <http://www.cavenez.com>
- Cámara de Fabricantes Venezolanos de Productos Automotores – FAVENPA (2012, Enero). Boletín Estadístico No 02-2012 Resumen Ventas 2011. Disponible en: <http://www.favenpa.org/estadisticasy-estudios/boletines-estadisticos/2012?start=72>
- Comunidad Andina (1997, 2003). Decisión 563. Acuerdo de Cartagena. Lima, Perú
- Comunidad Andina (1999). RESOLUCION 323. Sustitución de las Resoluciones 336 y 442 de la Junta del Acuerdo de Cartagena sobre Requisitos Específicos de Origen para productos del sector automotor. Lima, Perú.
- Comunidad Andina (2006). Acuerdo de Cartagena [versión electrónica]. Sistema de Información sobre Comercio Exterior (SICE). Disponible en: [http://www.sice.oas.org/trade/junac/carta\\_ag/cartag1s.asp](http://www.sice.oas.org/trade/junac/carta_ag/cartag1s.asp)[2006, marzo]
- Comunidad Andina (1997). Decisión 417: Criterios y Procedimientos para la fijación de Requisitos Específicos de Origen. [Versión electrónica] Normativa Andina, Decisiones. Disponible en: <http://intranet.comunidadandina.org/Documentos/decisiones/dec417.doc>
- Guzmán, G. (2012). Las Reglas de Origen del Comercio Internacional. Bogotá. Colombia. Legis Editores, S.A.
- Ministerio del Poder Popular para el Comercio. (s/f). Disponible en: <http://www.mincomercio.gob.ve>
- Ojeda Hernández, F. (1989). Léxico de origen de las mercancías y términos afines al comercio internacional. Valencia, Venezuela. Vadell Hermanos Editores.