

Republica Bolivariana de Venezuela
Universidad de los Andes
Facultad de Ciencias Económicas y Sociales
Postgrado de Ciencias Contables
Tributos: Mención Aduanas

**IMPACTO DE LAS BARRERAS ARANCELARIAS EN LAS EMPRESAS
IMPORTADORAS DE NEUMATICOS DEL ESTADO MERIDA:**

Solicitante al título: Especialista Tributos- Aduanas.

Lic.: Liseth Olivares León

Tutor: Prof. Romulo Sierra

DEDICATORIA

A mi *Padre Celestial Dios Todopoderoso*, por brindarme la oportunidad de continuar con mis estudios profesionales, por llegar más allá de donde llegan la mayoría de profesionales. Gracias mi Dios por este privilegio. No soy digna de tu mirada pero una palabra tuya es suficiente para esta humilde servidora en esta vida terrenal.

A mi Santísima Madre Virgen de la Guadalupe, quien me iluminaste el camino con tu sol brillante y radiante para que este sueño de mi superación intelectual, se hiciera toda una realidad. Gracias Lupita.

A mi Padre terrenal José Luís Olivares Lizardo , por que aunque ya no estas en este mundo , desde el cielo me iluminaste el camino para lograr esta meta en mi vida intelectual. Gracias mi viejo.

A mi madre por darme la oportunidad de venir a este mundo y estimularme para lograr metas tan importantes en mi vida y darme la fuerza emocional para no desistir a pesar de las adversidades, gracias mami.

A todos mis hermanos queridos que siempre me brindaron su apoyo pero muy especialmente a mi hermano Aníbal León, ya que desde el momento en que me nació la idea de estudiar mi postgrado fuiste mi motor impulsor y en el momento más difícil crucial para finalizar mi tesis me distes las fuerzas emocionales para que no desistiera y llegaré a la meta final muy a pesar de todas las dificultades. Gracias mi hermano.

A todos mis sobrinos, para que sientan que toda meta que se tracen en la vida para hacer el bien a sus semejantes es posible, para

mi Dios todopoderoso, nada es imposible, por muy difícil que sea la meta, si él nos otorga el permiso y la salud todo lo demás llega por causalidad y créanme que es así, yo soy la prueba mas evidente de la misericordia de mi señor Jesús. Aunque a veces pensemos que todo esta perdido que no podremos superar los obstáculos, pídanle a mi dios y a toda la corte celestial su apoyo, fortaleza y sabiduría, ya que Dios siempre nos brinda el camino que debemos seguir. Todo lo que realicen en nombre de mi Dios Todopoderoso, dueño de la luz divina, se les será dado, con sacrificio y esfuerzo poco a poco se les abrirán las puertas de la superación y del éxito.

Tengan mucha fe en mi Dios. Que el los premiará con su gran misericordia. Éxitos.

Y la mejor enseñanza que nos dejo mi señor en esta vida terrenal es que aprendamos a PERDONAR, a ser humildes y sencillos, que por más de los niveles intelectuales que él nos permita recibir que nunca humillemos a alguien que no haya tenido este privilegio, que si alguien nos ofende o nos hace bajar la mirada, no es ese ser humano, el que nos esta doblegando, es mi señor Jesús a través de ese ser, que nos dice debes de mejorar, no estas haciendo la cosas bien, necesitas que yo tu padre te reprenda, para que cada día sea mejor ser humano en este mundo y ames a tus semejantes, así como yo te amo a ti..

A todas aquellas personas que de una forma u otra me brindaron su apoyo y su estimulación para que ésta meta hoy; se hiciera toda una realidad. Gracias señor.

Gracias Padre Eterno, por haberme dado la bendición de la vida y darme la oportunidad de hacer el bien a mis semejantes.

Que mi Señor me los bendiga por siempre.

AGRADECIMIENTO

A la Ilustre Universidad de los Andes, por abrirme de nuevo sus puertas para que mi persona pudiera continuar mis estudios de superación intelectual.

A la Dirección del Postgrado de Ciencias Contable, especialmente a la Prof. Norka Viloría, por la excelente organización de estos estudios de postgrado, que nos brindan a los profesionales la oportunidad de continuar escalando posiciones a nivel profesional.

Al prof. Rómulo Sierra, por haberme brindado un poquito de los tantos conocimientos que mi Dios le ha dado, para que mi persona logrará realizar esta tesis con todo éxito. Gracias Profesor Rómulo.

Al Profesor Luís Toro: por haberme brindado su apoyo en el área de contenido con sus conocimientos de Comercio Internacional.

Al prof. Rafael Godoy: Por brindarme su asesoramiento legal en el área de la base legal de mi tesis. Además de brindarme el estímulo emocional para llegar a la meta, y decirme: claro que lo vas a hacer. Y lo vas a lograr, Gracias Rafael.

A todo el personal de Laboratorio de Computación. Por brindarme su asesoramiento técnico y emocional., gracias amigos.

A la joven Yelitse del Postgrado de Ciencias contables, por brindarme su gran apoyo en el momento final. Gracias chica, que mi Dios se lo pague,

Gracias a todos.



UNIVERSIDAD DE LOS ANDES
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES
POSTGRADO EN CIENCIAS CONTABLES
Mérida -Venezuela

APROBACIÓN DEL TUTOR

En mi carácter de Tutor del Trabajo de Grado, presentado por la ciudadana: **Lic. Liseth Olivares León, C.I.: 10.243.851,** para optar al Grado de: Especialidad en Ciencias Contable Mención: Tributos Área: Aduanas; considero que dicho trabajo cumple con los requisitos y méritos suficientes para ser sometido a la presentación pública y evaluación por parte del Consejo Técnico del Postgrado.

En la ciudad de Mérida, a los 10 días del mes de Julio de 2006.

Lic. Rómulo Sierra

C.I. _____

INDICE GENERAL:

	P.p.
Dedicatoria	I
Agradecimiento	III
Carta de Aprobación del Tutor: Prof. Rómulo Sierra.	IV
Índice General	V
Resumen	XIII
Introducción	XIV
CAPITULO I: PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA	1
a) Consecuencias probables del impacto de las barreras arancelarias en las empresas importadoras de neumáticos.	4
b) Diagnóstico	5
b.1) Pronostico	5
c) Objetivo General	6
d) Objetivos específicos	6
e) Justificación	7
f) Delimitación	8
f.1) Alcance	8
jf2) Limitaciones	9

	P.p.
CAPITULO II: MARCO TEÓRICO	10
1) Antecedentes de la investigación	11
2) Bases teóricas	11
2.1) La teoría de los aranceles	11
2.1.1) Arancel ad- Valorem	12
2.1.2) Arancel Específico	13
2.3) Importancia del Arancel de Aduanas de Venezuela	13
2.4) Funciones del Arancel	16
2.4.1) Recaudadora	16
2.4.2) Protectora	17
2.4.3) Selectiva	17
2.5) Efectos del Arancel	18
2.5.1) Sobre la Producción	18
2.5.2) Sobre el Consumo	18
2.5.3) Fiscal	18
2.5.4) Sobre la relación de intercambio	19
2.5.a) Los efectos del arancel sobre un país Pequeño	19
2.5.b) El Efecto sobre los precios domésticos	20
2.5.c) El Efecto sobre el valor de la Producción y el bienestar	20

	P.p.
2.5.d) Efecto sobre el consumo doméstico	20
2.5.6) Efecto sobre al volumen del comercio	21
2.6) Otras barreras arancelarias	21
2.6.1) Impuesto de exportaciones	22
2.6.2) Subsidios a las exportaciones y a las Importaciones	22
2.6.3) Restricciones Cuantitativas	23
2.6.4) Tipos de cuotas de importación	23
2.7) Dumping	24
2.7.1) Tipos de Dumping	25
2.7.1.1) El dumping persistente	25
2.7.1.2) El dumping predatorio	25
2..7.1.3) El dumping esporádico	26
2.7.2) Política comercial frente al dumping	27
2.7.3) Otras barreras no arancelarias	28
2.7.3.1) Regulaciones técnicas, administrativas Y otras.	28
2.7.3.2) Hechos notables de la historia Arancelarias de los EE.UU.	29
2.7.3.3) La ley de acuerdos comerciales de 1.934.	29

	P.p.
3).- Bases legales.	31
3.1) Tiempo para hacer la declaración de aduanas	36
3.2) Personal responsable del trámite aduanero	37
3.3) Del reconocimiento	37
3.3.1) Documentos considerados como parte del reconocimiento.	38
3.4) De la liquidación, pago y retiro	39
3.4.1) Prescripción del pago de las obligaciones Tributarias	39
3.5) Del abandono y del remate aduanero	40
3.6) De la obligación tributaria	41
3.7) De las infracciones aduaneras	42
3.8) Del delito del contrabando	44
3.8.1) Determinación de la competencia	46
CAPITULO III : MARCO METODOLÓGICO	48
1) Diseño de la investigación	49
2) Tipos de investigación.	49
3) De acuerdo al alcance	51
4) Población	51
5) Muestra	52
6) Objeto de estudio	53
7) Técnicas e instrumentos de recolección de datos	53
8) Validez y Confiabilidad	54

CAPITULO IV: ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS

1) Análisis de resultados en base a las entrevistas realizadas	56
1.1) Grafico N° 1: fuente de datos, suministrados por las empresas Entrevistadas en el mes de septiembre 2006.	61
1.2) Cuadro N° 1: expresado en Bs., para compras de más! de 200 Unidades al mes para las tres empresas estudiadas®	61
1.3) Gráfico N° 2: Representa el precio de los neumáticos según Las tres empresas entrevistas para el sector de automóviles.	62
1.4) Grafico N° 3 Representa el precio de los neumáticos según las tres(03) empresas entrevistadas para el sector de Camiones tipo 350	63
1.5) Gráfico N° 4: Representa el precio de los neumáticos según Las tres empresas entrevistadas para el sector del camión Tipo 750	64
2) Análisis de resultados en base a objetivos planteados	73
3) Conclusiones	78
4) Recomendaciones	88
5) Bibliografía	90
5.1) Libros consultados	90
5.2) Anuarios Estadísticos	90
5.3) Leyes	91
5.4) Paginas de Internet	91
6) Anexos	95
6.1) Modelo de entrevista para las aduanas del Estado Mérida	95

	P.p.
6.2) Modelo de entrevista para empresas importadoras De neumáticos en el Estado Mérida	98
7) Cuadros	
7.1) Cuadro N° 1: Índice de producción física para Algunas actividades económicas	102
7.2) Cuadro N° 2: Venezuela principales variables Macroeconómicas	104
7.3) Cuadro N° 3: Importación total especificada por Secciones del arancel. Artículo y país de origen Año 2000.	107
7.4) Cuadro N° 4: Importación total especificada por Secciones del arancel. Artículo y país de origen Año 2001	109
7.5) Cuadro N° 5: Importación total especificada por Secciones del arancel. Artículo y país de origen Año 2002	111
7.6) Cuadro N° 6: Importación total especificada por Secciones del arancel. Artículo y país de origen Año 2003	113
8) Gráficos	115
8.1) Importaciones según el sistema de Neumáticos de transporte para el Año 2000	117
8.2) Importaciones según el sistema de Neumáticos de transporte para el Año 2001	119

	P.p.
8.3) Importaciones según el sistema de Neumáticos de transporte para el Año 2002	121
8.4) Importaciones según el sistema de Neumáticos de transporte para el Año 2003	122
8.5) Variaciones de importaciones de Neumáticos de Brasil (2000.2003)	124
8.6) variaciones de las importaciones de Neumáticos de España (2000-2003)	125
8.7) Variaciones de las importaciones de EE.UU. (2000-2003)	126
8.8) variaciones de importaciones de Italia (2000-2003)	127
8.9) Importación total especificada, por secciones Del arancel. Artículo y país de Origen Año 2000.	128
8.10) Importación total especificada por Secciones del arancel. Artículo y país de Origen Año 2001.	129
8.11) Importación total especificada por Secciones del arancel. Artículo y país de Origen Año 2002	130

	P.p.
8.12) Importación total especificada por Secciones del arancel. Artículo y país de Origen Año 2003	131
8.13) Variaciones de las importaciones para Brasil, según secciones del arancel, Artículo y país de origen (2000-2003)	132
8.14) Variaciones de las importaciones para EE.UU., según secciones del arancel, Artículo y país de origen (2000-2003)	133
8.15) Variaciones de las importaciones de Colombia, Artículo y país de origen (2000-2003)	134
8.16) Variación de las importaciones de Japón, Según secciones del arancel, Artículo, país de Origen (2000-2003)	135
8.17) Importaciones en General del País, Años 1997-2007)	137
9) Glosario de términos aduaneros	138

RESUMEN:

El siguiente trabajo de investigación se realizó tomando como punto principal de la investigación el impacto de las barreras arancelarias sobre las empresas dedicadas a la importación de neumáticos en el Estado Mérida.

Para este estudio de investigación se realizaron una serie de investigaciones documentales a través de libros y páginas de Internet así como también a una revisión detallada de nuestra legislación tributaria y aduanera, para posteriormente realizar el trabajo de campo y obtener la información más precisa sobre las barreras arancelarias que afectan el comercio internacional en nuestro Estado Mérida.

La población de la investigación fueron las empresas importadoras de neumáticos del Estado Mérida y la muestra la constituyeron las principales empresas importadoras de neumáticos de la ciudad del Vigía y de la ciudad de Mérida.

Este trabajo de investigación nos permite tener una visión más amplia del problema. Desde 2 puntos de vista: 1ero a nivel gubernamental(aduanas) y a nivel comercial (empresas importadoras), y así lograr determinar si existen barreras arancelarias para realizar los trámites de importación directamente por estas aduanas del estado y que incentivos fiscales(arancelarios) les ofrecen estas aduanas a las empresas importadoras establecidas actualmente y a todas aquellas empresas potenciales que deseen tomar la iniciativa de invertir en este rubro del caucho(neumáticos) para el mercado automotriz.

Palabras claves: Importación, Intercambio Comercial, aduanas, aranceles.

INTRODUCCION

La economía es una ciencia social, que se ocupa de los recursos para la satisfacción de las necesidades humanas, esta ciencia se divide en dos ramas principales como lo es la Microeconomía y la Macroeconomía. La Microeconomía que se ocupa del comportamiento de los individuos así como las unidades familiares , las empresas y la industria. La Macroeconomía se ocupa de agregados más amplios, tales como la renta nacional, el consumo y la inversión.

La economía también se divide en positiva y economía del bienestar; la economía positiva se preocupa de lo que realmente es; y la economía del bienestar trata de lo que debe ser. Es decir, del problema de como funciona realmente el sistema económico, por que produce los resultados que genera y como afectan a la solución del problema económico.

La economía internacional estudia como un numero de economías diferentes interactúan entre si en el proceso de asignar recursos escasos para satisfacer necesidades humanas. De allí nace la gran importancia del comercio.

El intercambio de bienes y servicios entre pobladores de un mismo país, usualmente se llama comercio doméstico y el comercio internacional , es el intercambio de bienes y servicios de diferentes países.

Los países no pueden vivir solos, siempre tienden a mejorar sus niveles de producción de aquellos bienes que su fabricación es mas

barata que otros países y luego intercambian sus excedentes por los excedentes de otros países. Los bienes que un país importa se pueden dividir en dos categorías: *Primero*: los bienes que otro país produce de forma mas barata que lo que produce el país que importa y *Segundo* los bienes que el país que importa no pueden producir en ninguna forma.

El objetivo del comercio internacional es que exista el libre flujo de bienes comercializados entre las fronteras de los países sin interferencias gubernamentales. Sin embargo; por cientos de años, las naciones del mundo han impedido el libre flujo del comercio internacional, por medio de aranceles, cuotas de importación, reglas técnicas o administrativas y procedimientos y controles de cambios. Por lo general esas políticas están influenciadas por consideraciones políticas, sociológicas y económicas que reducen el bienestar y la eficiencia mundial.

Constantemente las naciones tienden a liberalizar el comercio internacional a través de dos enfoques: un enfoque internacional que implica la existencia de conferencias y juntas internacionales bajo el control del Acuerdo General de Aranceles y Comercio (GENERAL AGREEMENT ON TARIFFS AND TRADE, GATT), tales como la Ronda de Kennedy y la Ronda de Tokio de negociaciones comerciales multilaterales cuyo propósito es reducir las barreras arancelarias y no arancelarias al comercio internacional y el Segundo Enfoque Regional que implica acuerdos entre pequeño número de naciones, tales como la Comunidad Económica Europea, cuyo propósito es promover el libre comercio entre los países miembros. mientras se mantienen las barreras arancelarias al comercio con el resto del mundo.

En este trabajo de investigación, se va a analizar como han impactado las barreras arancelarias que impone nuestro Arancel de Aduanas de Venezuela, en las empresas importadores de neumáticos establecidas en el Estado Mérida, a objeto de que se mejoren las condiciones para facilitar el libre flujo del comercio internacional tomando en consideración que contamos con un mercado potencial en el ramo automotriz que podría aprovechar la excelente ubicación de las aduanas de Lagunillas y la del Vigía para la mejorar el crecimiento económico y poder ofrecer neumáticos con mejor calidad al mercado automotor del estado Mérida.

CAPITULO I

1).-PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA

La economía internacional siempre ha buscado como objetivo que haya libre intercambio de bienes entre los países sin interferencia gubernamental, pero desde hace cientos de años las naciones han impedido ese intercambio a través de barreras arancelarias y no arancelarias, con el único propósito de proteger sus economías domesticas o nacionales.

Actualmente en nuestro país, se han dado una serie de restricciones gubernamentales como el control cambiario y medidas fitosanitarias que están limitando las importaciones a nuestro país.

Esto motiva a investigar el impacto de las barreras arancelarias en las empresas importadoras de neumáticos y como afecta esta situación al mercado del neumático importado en el Estado Mérida; si se les brinda las facilidades para realizar el intercambio comercial en el Estado Mérida y que incentivos fiscales les brinda las aduanas de Lagunillas y del Vigía a éstas empresas importadoras dedicadas al Servicio automotriz de venta de neumáticos importados.

En la Constitución Nacional en su artículo 112, establece que todas las personas pueden dedicarse libremente a la actividad económica de su preferencia, sin más limitaciones que las previstas en esta constitución y las que establezcan las leyes, por razones de desarrollo humano, seguridad, sanidad, protección del ambiente u otras de interés social.

Así como también establece los deberes que tenemos los ciudadanos para con el Estado en su artículo 133, el cual señala lo siguiente:

“Toda persona tiene el deber de coadyuvar a los gastos públicos mediante el pago de impuestos, tasas y contribuciones que establezca la ley.”

Toda empresa importadora debe someterse a las leyes que rigen en materia tributaria aduanera como lo es la Ley Orgánica de Aduanas, El Código Orgánico Tributario y la nueva Ley del Contrabando y demás reglamentos.

Para esta investigación se va a analizar a las empresas importadoras dedicadas al sector del neumático, ubicadas en el estado Mérida, específicamente en la ciudad del Vigía, y en la ciudad de Mérida, debido a que existe una gran necesidad del sector automotriz, en adquirir este producto importado en vez de comprar el fabricado en nuestro país; debido a las características especiales de su fabricación, que le garantiza al cliente una mayor durabilidad del producto en su utilización diaria a través de sus vehículos para uso personal o comercial .

Esta investigación se ha sectorizado en el Estado Mérida, debido a que con la iniciativa del gobierno nacional, al crear la aduana automatizada de Mérida, ubicada en la ciudad de Lagunillas y la aduana subalterna de El Vigía, Para la Zona Libre Científica y Tecnológica, se abre unas posibilidades potenciales de realizar operaciones de importación para las empresas importadoras de neumáticos y así logra una reducción es sus gastos operativos como lo son los gastos de transporte y flete.

Y de esa manera estas empresas importadoras de neumáticos realicen sus tramites aduaneros por este mismo estado y dejar de estar utilizando las aduanas tradicionales en las cuales han realizado hasta los momentos sus tramites aduaneros.

Para lograr realizar un mejor intercambio comercial en el estado Mérida a través de las aduanas ya establecidas será necesario dar respuestas a una serie de preguntas, cuyas respuestas pueden favorecer tanto a las empresas importadoras como al gobierno nacional y regional a través de una mayor recaudación fiscal.

¿Cuales barreras arancelarias existen que puedan dificultar la importación de neumáticos en el país.?

¿Influyen las barreras arancelarias en los precios de ventas de los neumáticos?

¿Qué incentivos fiscales le otorga la aduana del Estado Mérida a las empresas importadoras de neumáticos?

¿Por que los consumidores finales de la cadena automotriz prefieren la compra de neumáticos importados?

¿Pueden las empresas importadoras de neumáticos realizar operaciones de importación por la aduana del Estado Mérida?

¿Como afecta a la industria nacional el contrabando de neumáticos en el País?

¿Quiénes importan neumáticos en el estado Mérida?

¿Cómo se han comportado las importaciones de neumáticos en los últimos años Periodo 2000-2006.?

¿ Existe libre comercialización del producto importado en Venezuela, que permita la libre competencia, basada en el control de calidad del producto?

¿Cómo ha afectado las barreras arancelarias en la disminución de las importaciones de neumáticos y en el incremento de la producción nacional?

a.-)Consecuencias probables del impacto de las barreras arancelarias en las empresas importadoras de neumáticos

- ✚ Disminución en la ventas del producto importados (neumáticos).
- ✚ Mayor incremento de las ventas en la producción nacional de neumáticos.
- ✚ Mejor calidad en la fabricación del los neumáticos importados
- ✚ Menor calidad en la fabricación de neumáticos nacionales.
- ✚ Tiempo de durabilidad en el uso de los neumáticos importados.
- ✚ Dificultades que poseen los consumidores para la adquisición del neumático importado.
- ✚ Limitaciones a las empresas importadoras para adquirir las divisas a través de CADIVI, para poder comercializar el producto importado en nuestro país.
- ✚ El contrabando del caucho importado sin el pago del respectivo arancel.
- ✚ El Plan evasión cero en las aduanas.

b).-Diagnóstico probable del impacto de las barreras arancelarias en las empresas importadoras de neumáticos

Después de la exploración realizada se ha podido determinar que pudiera existir muchas barreras a la importación del neumático(caucho), lo cual podría traer como consecuencia una disminución de la oferta del producto en el mercado nacional y un elevado precio del mismo; lo cual generaría una desventaja en la competencia del producto al consumidor final; aunque cumple con las normas de calidad COVENIN exigidas por SENCAMER.

b.1).-Pronostico probables del impacto de las barreras arancelarias en las empresas importadoras de neumáticos.

De mantenerse las condiciones actuales en las barreras arancelarias a la importación de neumáticos se incrementaría sustancialmente el precio del producto importado ya que bajo esas condiciones, se les hace muy difícil para los importadores traer el producto a Venezuela. Como consecuencia la población Venezolana; no dispondrá de las alternativas de un caucho(neumático) importado para que a la hora de tomar la decisión de comprar sus cauchos cuenten con una diversidad del producto, tanto de origen nacional como importado. Uno de los efectos más fuertes es la gran limitación que se estaría dando a un gran sector del consumidor en el mercado nacional, debido a que se limitaría la decisión de compra al no poder adquirir los cauchos importados por ausencia de las importaciones de este producto o por que el costo de adquisición sería tan elevado que seria casi inaccesible al ingreso promedio del consumidor final que requiera adquirir este producto

c).- Objetivo General

Conocer el impacto de las barreras arancelarias que se le imponen a las empresas importadoras de neumáticos en Venezuela, Caso: Estado Mérida.

d).-Objetivos específicos

- Determinar cuales son las barreras arancelarias que están afectando la importación de neumáticos en el País.
- Determinar si las barreras arancelarias influyen en los precios de venta de los neumáticos.
- Determinar cuales incentivos fiscales les otorga la aduana del Estado Mérida a las empresas importadoras de neumáticos.
- Determinar cuales son las razones que llevan a los consumidores finales de la cadena automotriz a preferir la compra de neumáticos importados.
- Determinar las posibilidades que existen para las empresas importadoras de realizar operaciones de importación de neumáticos por la aduana del Estado Mérida.
- Determinar como ha afectado en la industria nacional el contrabando de neumáticos importados en el país..
- Determinar quienes importan neumáticos en el Estado Mérida.
- Determinar como se ha comportado el nivel de importaciones en los últimos años periodo 2000- 2006.

- Determinar si existe libre comercialización del producto importado en Venezuela que permita la libre competencia, basada en el control de calidad del producto.
- Determinar como ha impactado las barreras arancelarias en la disminución de las importaciones de neumáticos y en el incremento de la producción nacional del neumático en Venezuela.

e).-Justificación

Este trabajo de investigación tiene gran importancia para las empresas dedicadas al ramo automotriz en el Estado Mérida, en especial sobre aquellas que ya realizan tramites de importación de neumáticos. Este trabajo de investigación puede servir de contribución para que el gobierno nacional y regional a través de las aduanas establecidas en la zona, realicen los correctivos necesarios para que se incentive el intercambio comercial internacional de neumáticos importados en el estado así como también para que se den incentivos fiscales, para que aquellas empresas que actualmente utilizan las aduanas de Puerto Cabello o la Guaira para adquirir éstos productos lo puedan realizar directamente por nuestro Estado a través de las aduanas ya existentes, reduciendo los costos arancelarios, gastos de flete y viáticos de transporte, que de manera directa va a beneficiar tanto a las empresas importadoras como al consumidor final porque podrá adquirir un producto de excelente calidad directamente en el Estado a un precio menor que el que actualmente esta pagando utilizando otras aduanas nacionales.

También se va a ver beneficiada la recaudación tributaria por el incremento de las importaciones de neumáticos en el Estado Mérida y se podría dar una disminución en el contrabando de éste producto. Debido a que las aduanas ubicadas en el Estado Mérida son automatizadas, lo cual reduce los tramites aduaneros y facilita una mejor fiscalización disminuyendo el contrabando.

f).-Delimitación

f.1) Alcance

Este trabajo de investigación sobre las barreras arancelarias se realizó en el Estado Mérida, específicamente en las empresas importadoras de neumáticos de la ciudad del Vigía y de la Ciudad de Mérida así como también se realizó entrevistas a la aduanas Principal de lagunillas y en la aduana subalterna del Vigía. con el fin de determinar cuales son las barreras que existen actualmente en la importación de neumáticos en la zona así como también determinar que incentivos fiscales les brindan dichas aduanas a las empresas importadoras de éste producto para mejorar el intercambio comercial a nivel internacional en el Estado Mérida.

f.2).-Limitaciones

Se dieron muchas limitaciones para la investigación de campo debido a que tanto el personal de la aduanas visitadas así como de las empresas tenían su tiempo de atención al público muy limitado y había que planificar las visitas de mutuo acuerdo con los fiscales debido a que su itinerario de trabajo es bastante fuerte. Pero a pesar de las dificultades menores se visitó en diferentes oportunidades y se logró contactar las citas de entrevistas y facilitaron la información solicitada previa guía de entrevistas.

Limitaciones en cuanto al transporte, ya que las empresas y las aduanas están ubicadas en ciudades y municipios diferentes y así como también las vías terrestres no están en óptimas condiciones por la construcción del TROLEBUS, así como por daños en las vías terrestres para viajar a la ciudad del Vigía. Pero estas dificultades de transportes también fueron superadas gracias a mi interés particular de encontrar la información sobre el tema de investigación.

También se presentaron limitaciones en cuanto a obtener datos numéricos de los precios de los neumáticos en las empresas importadoras ya que no facilitan información interna.

Así como también a dos de las empresas que se entrevistaron no eran importadoras directas sino sucursales de la planta matriz en Valencia y por ello se dificultó obtener información más precisa de los trámites aduaneros de importación.. ; sin embargo la información obtenida esta plasmada en las cuestionarios de entrevistas realizadas.

CAPITULO II

MARCO TEÓRICO

1).-ANTECEDENTES DE LA INVESTIGACIÓN:

No existe otras investigaciones de tipo documental o de campo que se hayan realizado sobre las barreras arancelarias en la importación de neumáticos en Venezuela.

Existe bibliografía donde se menciona el tema de los aranceles y de las barreras arancelarias de manera general pero no específicamente en el producto seleccionado para esta investigación, como lo son los neumáticos.

Además se ha logrado investigar a través de la red de Internet que existen investigaciones muy serias del tema de neumáticos por su constitución física y como insumo para la fabricación de cemento pero en ninguno de los casos una relación directa de las barreras arancelarias con la importación de cauchos en Venezuela.

2.-BASES TEÓRICAS

2.1)La teoría de los Aranceles

El comercio internacional siempre ha buscado como objetivo principal que exista un libre intercambio comercial entre los países sin interferencias gubernamentales entre los países, pero en la práctica esto no se ha dado, debido a que por cientos de años las naciones del mundo han impedido el libre flujo del comercio de bienes y servicios, a través de diferentes barreras arancelarias y no arancelarias tales como: imposición de aranceles, cuotas, reglas, procedimientos técnicos y administrativos y controles de cambios.

Estas políticas que afectan el intercambio comercial se denominan políticas comerciales, las cuales reciben influencias políticas, sociológicas, y económicas dependiendo del país que las impone.

Entre una de las barreras arancelarias tenemos el Arancel el cual según: Miltiades Chacholiades se define de la siguiente manera:

“El arancel es un impuesto o gravamen que se impone a un bien cuando cruza una frontera nacional. El arancel más común es el impuesto de importación, que es el gravamen impuesto a los bienes importados. Un arancel menos común es el gravamen de exportación, o sea el impuesto que se impone sobre un bien exportado.”Pág. 188

Según el art. 83 de la Ley Orgánica de Aduanas establece:

“La tarifa aplicable para la determinación del impuesto aduanero será fijada en el Arancel de Aduanas. En dicho Arancel, las mercancías objeto de operaciones aduaneras quedarán clasificadas así: gravadas, no gravadas, prohibidas, reservadas y sometidas a otras restricciones, registros u otros requisitos. La calificación de las mercancías dentro de la clasificación señalada solamente podrá realizarse a través del Arancel de Aduanas, siendo absolutamente nula la calificación que no cumpla con esta formalidad...”

Los impuestos de importación, se crearon como una fuente recaudadora de ingresos de un país. Muchos países menos desarrollados utilizan el arancel como su principal fuente de ingresos económicos pero los países industrializados lo imponen como una barrera comercial para proteger su producción nacional con respecto a la competencia comercial a nivel internacional.

Los aranceles se pueden clasificar de tres tipos

2.1.1).- Arancel Ad-Valorem.

Este impuesto o gravamen, legalmente se especifica como un porcentaje fijo del valor del bien importado, incluyendo o no el costo del transporte.

Por ejemplo:

Supóngase que un impuesto de importación ad-valorem del 10% (por ciento), se impone sobre el valor de las importaciones de un bien X, sin tener en cuenta los costos del transporte. Tomando en cuenta que el valor de la importación es de 100\$, se le obligará a pagar 10\$ como impuesto de importación para que luego realice los tramites necesarios y pueda nacionalizar su producto X.

2.1.2).- Arancel Específico:

Este impuesto legalmente se especifica como una suma constante de dinero por unidad física importada o exportada.

Por ejemplo:

A un importador Norteamericano de un automóvil Europeo puede que se le exija pagar 100\$ de impuesto de importación del país de los Estados Unidos, sin tener en cuenta el precio pagado por el automóvil.

2.3).-Importancia del Arancel de aduanas en Venezuela:

El arancel de aduanas tiene la virtud de ser un instrumento regulador del comercio exterior venezolano y debe adaptarse a la dinámica que experimentan los intercambios internacionales, así como las condiciones de producción y comercio del país; esto indica que la importancia de este instrumento es el de facilitar el comercio internacional, establecer o eliminar medidas para – arancelarias o por el contrario establecer barreras arancelarias, según convenga a la política comercial del país, en determinado momento.

También el arancel de aduanas al recoger el sistema armonizado el cual se define de acuerdo a la Secretaria General de la Asociación Latinoamericana de Integración(1986) como:

“Una nomenclatura polivalente de seis dígitos para bienes transportables, que satisface simultáneamente las necesidades de las autoridades aduaneras, de los especialistas en estadísticas del comercio exterior o de la producción de los transportistas y de los productores.”

Así como también el sistema armonizado facilita las siguientes actividades:

- ✚ El registro, comparación y análisis de las estadísticas, especialmente las del comercio internacional.
- ✚ De igual manera facilita la uniformidad de los documentos comerciales.
- ✚ Facilita la transmisión de datos.
- ✚ Reduce los gastos que ocasionan las transacciones internacionales evitando la distorsión de un país respecto al otro en la clasificación de las mercancías.

Es de gran importancia destacar que en la política comercial Venezolana, el Ejecutivo Nacional decidió como parte de la estrategia económica adoptada mediante decreto 239 de fecha 24-05-89 implantar un programa de reforma comercial orientada a tener efectos tanto sobre el sector interno como externo, lo cual abarco áreas fundamentales tales como:

- La política comercial
- La política de negociaciones internacionales y
- La política de promoción a las exportaciones.

Las medidas adoptadas en la política arancelaria fueron las siguientes:

- ✚ Supresión de los impuestos específicos y reducción gradual de las tarifas ad-Valorem, hasta llegar a un tope máximo de 20% , y dos niveles de impuestos arancelarios con un máximo de 5% de la producción nacional sometida a restricciones, a partir de

marzo de 1993, para los bienes de consumo, capital y materia prima.

- ✚ Eliminación de las exoneraciones arancelarias para la importación de los bienes manufacturados, constituido por mercancías importadas totalmente desarmadas por su ensamblaje en el país, materias primas e insumos de bienes incluidos en la cesta básica, la cual esta constituida por bienes de consumo esenciales; las importaciones de los entes públicos cuyas leyes especiales contemplan la exoneración de gravámenes y otros bienes que el estado considera imprescindibles.
- ✚ Eliminación de los permisos, licencias y prohibiciones existentes sobre los bienes de exportación exceptuando los incluidos en la cesta básica y los amparados por subsidios:
- ✚ Adopción a partir de marzo de 1990. del sistema de Nomenclatura Común de los países miembros del Grupo Andino, basada en el sistema armonizado(NANDINA) para el ordenamiento de las mercancías en el arancel de aduanas , abandonando la NABANDINA(sistema de nomenclatura Común de los países miembros del Grupo Andino, basada en la nomenclatura de Bruselas), que implica entre otras cosas nuevas formas de valoración de mercancías en aduanas.
- ✚ Adopción de impuestos compensatorios y protecciones a la industria nacional, mientras se legisla en materia de leyes antidumping y de imposición de derechos compensatorios contra las practicas desleales de comercio, entre las cuales la Comunidad del Acuerdo de Cartagena, señala las manipulaciones indebidas de los precios, las maniobras destinadas a perturbar el abastecimiento normal de materias primas y otras de efectos equivalentes.

- 🚩 Reducción de las restricciones no arancelarias a un máximo del 25% del producto manufacturero.

Posteriormente el 22-04-2006, el Ejecutivo nacional le envió un comunicado a la Secretaria de la Comunidad Andina de Naciones(CAN) notificándole el retiro de Venezuela del citado acuerdo. En este sentido, continuarán aplicándose las ventajas preferenciales por un periodo de cinco(5) años contados a partir de la fecha de notificación; una vez terminado este lapso de tiempo, todas las importaciones de mercancías originarias de los países miembros de la CAN deberán pagar el impuesto establecido en el Arancel de aduanas para terceros países es decir a partir del 22-04-2011.

2.4) Funciones del arancel:

El arancel de aduanas desempeña tres (03) funciones esenciales, las cuales son las siguientes:

2.4.1).- Recaudadora:

Los ingresos por derechos arancelarios, representan una parte adicional de ingreso para el país, por tratarse de un impuesto a las importaciones.

“El derecho de aduana al proveer de ingresos fiscales, tiene un efecto indirecto positivo en los países que enfrentan dificultades para equilibrar el presupuesto fiscal y para financiar mayores actividades requeridas para el desarrollo social y económico”. Este mecanismo representa una de las formas más efectivas de obtener financiamiento fiscal.

2.4.2).- Protectora:

Los derechos aduaneros, además de ser una fuente de recaudación, también elevan a un justo nivel de precios de los productos que ingresan al mercado interno, teniendo esto como consecuencia la protección de la industria nacional y niveles de competitividad razonables.

2.4.3).- Selectiva:

Para las naciones desarrolladas, lo más importante es el alcance selectivo del Arancel. Se preocupan por la modificación de la estructura industrial y evitan entorpecer el surgimiento de empresas nacionales competitivas en los mercados internacionales.

Es importante señalar que algunos expertos en la materia relacionan la función global del Arancel con el grado de desarrollo del país. De esta manera, La función recaudadora se corresponde a países en desarrollo, ya que el arancel puede representar una fuente muy importante de ingresos.

En las naciones de desarrollo intermedio, prevalece la función protectora del arancel, ya que han alcanzado algún grado de industrialización

Por ultimo para las naciones desarrolladas lo más significativo es el Alcance selectivo del arancel.

2.5) Efectos del arancel:

Los efectos que se derivan del establecimiento del arancel de Aduanas son las siguientes:

2.5.1).- Sobre la Producción:

El Producto importado se encarece lo que hace que la producción nacional del bien aumente, por lo que su elaboración se torna rentable.

2.5.2).- Sobre el Consumo:

La imposición de una tarifa arancelaria, eleva el precio del producto y desestímulo su consumo. Aún cuando cabe destacar que la caída de la demanda depende de la necesidad que tengan el bien, los agentes económicos.

2.5.3) Fiscal:

La imposición de un arancel incrementa los ingresos fiscales. Haciendo abstracción de la devaluación monetaria, el aumento es igual a la cantidad importada de mercancía multiplicada por el nivel del arancel.

2.5.4- Sobre la relación del intercambio:

Según Miltiades Chacholiades: los términos de intercambios se definen como:

“ Es una medida estadística en numero índice dado, por la relación de un índice de precios de exportación a un índice de importación y expresada en porcentaje. Ambos índices de precios de exportación e importación deben, por supuesto tener el mismo año de base.” Pag.87

Los índices de precios de exportación e importación regularmente se reportan por el Fondo Monetario Internacional en su revista mensual Internatioanal Financial Statisties.

La relación real de intercambio, ofrece los instrumentos para medir la exportación de bienes que financia la importancia de los productos foráneos.

La relación de intercambio aumenta cuando los bienes que se exportan, tienden a incrementar su valor, al tiempo que los precios de sus productos importados se mantienen estables.

El equilibrio internacional se logra cuando los términos de intercambio son tales que la oferta mundial se iguala a la demanda mundial en todos y cada uno de sus mercados.

2.5.a.) Los efectos del arancel sobre un país pequeño:

Es cuando el país toma el precio en los mercados mundiales. Como se verá a continuación el arancel afecta todo.

Los precios de los bienes domésticos, la producción, el consumo, el volumen del comercio, la asignación de recursos, la distribución del ingreso y el bienestar social.

2.5.b) El efecto sobre los precios domésticos:

Un arancel es un impuesto discriminatorio en el sentido de que se aplica solamente a los bienes importados del resto del mundo. No se aplica a los bienes producidos domésticamente. Como consecuencia el arancel establece una diferencia de precios domésticos y los precios mundiales.

2.5.c) El efecto sobre el valor de la producción y el bienestar:

Un efecto importante del arancel, que opera en detrimento del bienestar del país que impone el arancel, es la reducción del valor de la producción a precios mundiales.

La reducción en el valor de la producción (a precios mundiales) tienen importantes implicaciones para el bienestar social del país pequeño.

2.5.d) Efecto sobre el consumo doméstico:

Los consumidores de un país comercian a precios relativos domésticos, (precios económicos y competitivos dentro del país) es decir que la comercialización interna se va a ver afectada por el efecto del arancel de acuerdo al precio del arancel de esa misma manera, se incrementa los precios de los productos importados comercializados en dicho país.

2.5.e) El efecto sobre el volumen de comercio:

Cuando el gobierno redistribuye el ingreso arancelario a los consumidores privados y el arancel hace que se reduzca el volumen del comercio del país pequeño. Esto es un efecto importante del arancel y merece cuidadosa consideración.

El arancel hace que la producción doméstica aumenta (efecto protector) así, el efecto producción tiende a reducir el volumen de importaciones - permaneciendo el resto de cosas iguales, .

Además el arancel origina que el ingreso real del país pequeño se reduzca solamente se presentan dificultades cuando el bien importado es inferior.

En este caso a medida que el ingreso se reduce, su consumo doméstico aumenta.

2.6) Otras barreras comerciales

Como se ha observado el arancel es un instrumento que sirve de protección en la política económica de un país, pero no es el único . Las naciones pueden limitar su comercio exterior a través de otros mecanismos políticos o administrativos, es cuando nace las barreras no Arancelarias al comercio internacional.

2.6.1) Impuestos de Exportaciones:

Las naciones pueden restringir su comercio exterior al impedir su flujo de importaciones o su flujo de exportaciones. Las naciones pueden imponer impuestos a las importaciones o cuotas de importación a fin de restringir el libre flujo de las importaciones y pueden imponer impuestos a las exportaciones o cuotas de exportaciones en un esfuerzo por restringir el libre flujo de sus exportaciones.

2.6.2) Subsidios a las exportaciones y a las importaciones:

Los subsidios comerciales son simplemente, impuestos comerciales negativos. Esto es un subsidio a las importaciones en un impuesto negativo a las exportaciones.

Los subsidios a las exportaciones pueden ser abiertos o cubiertos. Un subsidio abierto implica un pago directo por parte del gobierno al exportador del bien subsidiado en proporción directa, ya sea con el volumen o con el valor de las exportaciones.

Los subsidios cubiertos son esquemas que proveen asistencia financiera indirecta del exportador. Por ejemplo: Se da a través de crédito subsidiado y de servicios de embarque a las exportaciones en barcos de bandera nacional.

Los subsidios a las exportaciones usualmente se consideran equivalente de dumping (esto es vender más barato en el exterior que dentro del país). Frecuentemente los países extranjeros. Se vengan e imponen impuestos compensatorios o "antidumping". Cuando esto ocurre, el país que inicia el programa de subsidio a las exportaciones,

efectivamente empeora. Esta conclusión se deduce fácilmente de la observación de que cuando los países extranjeros vengan e imponen impuestos antidumping, el subsidio a las exportaciones realmente equivale a una transferencia directa de ingreso por parte del país que subsidia las exportaciones al resto del mundo.

2.6.3).-Restricciones cuantitativas:

Las naciones también pueden restringir su comercio exterior limitando directamente el volumen físico (o valor) “ de sus importaciones(cuota de importación) o de sus exportaciones(cuota de exportación)”.

Al igual que los impuestos comerciales, las restricciones cuantitativas frecuentemente se usan para proteger las industrias domésticas de la competencia externa. Sin embargo, tanto el impuesto al comercio, como las restricciones cuantitativas, tienen efectos macroeconómicos importantes, las restricciones cuantitativas y los impuestos comerciales pueden usarse algunas veces para corregir desequilibrios de la balanza de pagos. O aún para aumentar el nivel de empleo doméstico.

2.6.4).- Tipos de cuotas de Importación:

Una restricción cuantitativa, sobre las restricciones de un bien particular puede administrarse, ya sea a través de una cuota abierta(también conocida como cuota global o a través de licencias de importación.

Una cuota global; permite una cantidad especificada de importaciones de un bien particular por año.(o durante algún otro periodo de tiempo),

pero no especifica de donde debe provenir el bien o quien esta autorizado para importarlo tan pronto como la cantidad especificada se ha importado. Efectivamente las importaciones adicionales en el país se prohíben por el resto del periodo.

Las desventajas de las cuotas globales son obvias, los comerciantes(importadores domésticos y exportadores externos), se apresuran en enviar sus embarques al país de que se alcance el límite.

Quienes son suficientemente afortunados para recibir los bienes a tiempo, gozan de las utilidades normales, después de que se ha llenado la cuota, los precios domésticos suben debido a la mayor escasez, quienes lo reciben tarde sufren pérdidas, costos de almacenamiento y aún deben reenviar al país de origen.

La licencia de importación; Para evitar el caos de una cuota global, los gobiernos usualmente emiten licencias de importación que venden, ya sea los importadores a un precio competitivo(o simplemente por el pago de un derecho)o solo las reparten con base en que el primero, primero recibe la licencia.

2.7).-Dumping: según Miltiades Chacholiades es:

“El Dumping es discriminación de precios internacionales, tiene lugar cuando un bien se vende a los compradores externos a un precio más bajo(neto de costos de transporte, aranceles y demás) que el precio que se carga a los clientes domésticos por el mismo bien (o por uno comparable.) “Pág. 274

2.7.1).- Tipos de Dumping:

Los economistas distinguen tres tipos diferentes de dumping.

2.7.1.1).- Dumping Persistente.

2.7.1.2).- Dumping Predatorio(o rapaz)

2.7.1.3).- Dumping Esporádico.

2.7.1.1).- El dumping persistente:

Surge de la búsqueda de beneficios máximos por parte de un monopolista quien se da cuenta de que los mercados domésticos y externos están desconectados por el transporte, los aranceles y otras barreras al comercio. Debido a que la elasticidad de la demanda de un bien es usualmente más alta en el mercado mundial que en el mercado doméstico(principalmente debido a la mayor disponibilidad de sustitutos en el mercado mundial en relación con el mercado doméstico). El monopolista maximiza utilidades al cargar mayor precio a los clientes domésticos que a los compradores externos.

2.7.1.2).- El dumping predatorio:

Usualmente se clasifica como un “método injusto de competencia” y la forma más dañina de dumping.

El dumping predatorio ocurre cuando un productor en un esfuerzo por eliminar a los competidores y ganar el control del mercado externo, deliberadamente vende afuera a un precio reducido por un periodo corto de tiempo. Suponiendo que esa práctica de dumping sea exitosa

y que todos los competidores salgan del negocio, el productor más tarde explota el poder monopolístico recientemente adquirido al elevar sustancialmente los precios. Así el dumping predatorio es solamente una discriminación temporal de precios. El principal objetivo de productor es maximizar las utilidades de largo plazo al incrementar su poder monopolístico, aunque esto pueda implicar pérdidas a corto plazo.

2.7.1.3-El dumping esporádico:

Es una discriminación ocasional de precios por parte de un producto que tiene excedentes ocasionales debido a su sobreproducción(presumiblemente debido a exceso de capacidad o cambios no anticipados en las condiciones de mercado o simplemente a mala planificación en la producción)

Para evitar deteriorar el mercado doméstico. El productor vende el excedente ocasional a compradores externos a precios reducidos. Así el dumping esporádico es muy similar a las rebajas “ Por cierre del negocio” hechas por almacenes domésticos.

Es interesante notar que los subsidios a las exportaciones se pueden considerar una forma de dumping oficial, debido a que efectivamente reduce los precios cobrados a los compradores externos.

Por ésta razón el Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio(GATT.) prohíbe los subsidios a las exportaciones con respecto a las manufacturas, excepto cuando son devoluciones de impuestos indirectos, tales como impuestos a las ventas o impuestos de importación sobre las materias primas.

2.7.2).-Política Comercial Frente al Dumping:

El dumping en todas sus formas, es dañino para el bienestar Mundial.

Por otra parte un productor que practica dumping, aumenta los precios por encima del costo marginal(que es el más básico de un monopolio) y por otra, carga precios diferentes en diferentes consumidores.

El dumping esporádico: es solamente un fenómeno temporal y desde el punto de vista del país que importa, el dumping esporádico no es de ninguna forma muy malo, puesto que provee beneficios a los consumidores (quienes, temporalmente pagan precios más bajos) sin causar daño serio a la industria doméstica.

El dumping predatorio: Puede tener consecuencias sobre el bienestar del país que importa al llegar a los productores domésticos a la quiebra y sancionar a los consumidores(en el largo plazo) con precios mucho más altos.

Por desgracia, en la práctica, es extremadamente difícil distinguir entre los tres tipos de dumping, como resultado la política económica usualmente esta dirigida hacia todo tipo de dumping.

En el corto plazo, cualquier clase de dumping beneficia a los consumidores del país que importa, se puede llegar a la conclusión que el dumping aumenta el bienestar potencial del país que importa. Sin embargo, los países importadores típicamente se vengan en contra del dumping, ya sea al imponer impuestos antidumping o compensatorios para compensar el diferencial de precios o amenazar hacerlo.

2.7.3)Otras barreras no arancelarias

Las naciones pueden interferir el libre flujo del comercio en otras formas diferentes. Estas barreras no arancelarias incluyen control de cambios(usados extensivamente en los países menos desarrollados, protección técnica y administrativa y políticas de compras del gobierno. Que actualmente está afectando el mercado nacional en Venezuela para la importación de neumáticos.

2.7.3.1)Regulaciones técnicas, administrativas y otras:

Existen innumerables reglas y regulaciones gubernamentales que intencionalmente o no; impiden el libre flujo del comercio.

Tales reglas técnicas y administrativas incluyen:

1. Formalidades de examen aduanero.
2. Regulaciones de seguridad(tales como especificaciones de seguridad para automóviles, neumáticos, tractores y equipos eléctricos.).
3. Regulaciones de salubridad(tales como leyes que proviene de producción de alimento bajo condiciones higiénicas).
4. Requerimiento de denominación (tales como las marcas de origen y estándares técnicos.

Mientras que éstas regulaciones satisfagan objetivos legítimos frecuentemente se ofrecen como barreras para impedir o restringir el comercio internacional.

2.7.3.2) Hechos notables de la historia arancelaria de los Estados Unidos y la liberación comercial:

Desde la gran depresión de la década de 1930, las naciones del mundo han hecho enormes progreso hacia la liberación comercial. Este progreso se debe fundamentalmente a dos factores:

1.- El ambiente liberal de los Estados Unidos, involucrado en la ley de acuerdos comerciales de 1934 y la posterior legislación.

2.- El desarrollo después de la segunda guerra mundial, de las organizaciones internacionales, tales como el Acuerdo General sobre los aranceles aduaneros(GATT), que la provisto del marco institucional de las negociaciones multilaterales.

2.7.3.3).- La ley de Acuerdos comerciales de 1934:

Durante los primeros años de la década de 1930, las exportaciones de los EEUU. Se redujeron sustancialmente, habían dos razones:

1.- El volumen total del comercio mundial declinó significativamente debido a la gran depresión.

2.- La ley de aranceles Smoot-Hawley de 1930, aumentó el arancel promedio sobre las importaciones a su nivel record(53%), y provoco una represalia extranjera que a su vez causo una reducción adicional a las exportaciones de los Estados Unidos.

Y en un esfuerzo para promover las exportaciones declinadas de los Estados Unidos, el congreso aprobó en 1934 la Ley de

acuerdos comerciales que básicamente reflejaba un cambio en las actitudes de los Estados Unidos hacia el libre comercio.

La ley de acuerdos comerciales de 1934, eliminó la formulación de la política comercial de la atmósfera política del congreso y la transfirió al presidente. Además la ley autorizó al presidente a negociar acuerdos con naciones extranjeras para reducir los aranceles hasta un 50% de los aranceles establecidos bajo la ley de Smoot-Hawley.

La ley de acuerdos comerciales se fundaba en dos principios importantes:

I.- Cualquier reducción de aranceles debe ser mutua.

II.- La reducción de los aranceles acordaba bilateralmente, debería extenderse a todos los socios comerciales- una provisión que se conoció como un privilegio de la nación más favorecida.

3.-) BASES LEGALES:

Nuestra legislación aduanera, se rige por la Constitución Nacional de la República Bolivariana de Venezuela, la Ley Orgánica de Aduana, el Código Orgánico Tributario , Ley del Contrabando y las demás leyes, decretos, providencias y reglamentos vinculados directamente con el tramite aduanero internacional..

De acuerdo a la forma como ingresa la mercancía a las aduanas Venezolanas; a continuación se va a describir los principales actividades que explican este proceso de ingreso, nacionalización, transito, retiro de la mercancía así como a aquellos recursos administrativos y contenciosos tributarios, además de los amparos tributarios a los que tienen derechos todos los contribuyentes que realizan trámites aduaneros en nuestro país.

Los Derechos y Obligaciones de carácter aduanero; se regirán por las disposiciones de la Ley Orgánica de Aduanas.(LOA.), así como las normas contenidas en las normas, tratados y convenios Internacionales ratificados por la República Bolivariana de Venezuela.

La Administración Aduanera tendrá por finalidad intervenir, facilitar y controlar la entrada, permanencia y salida del territorio nacional, de mercancías objeto de tráfico internacional y de los medios de transporte que las conduzcan, con el propósito de determinar y aplicar el régimen jurídico al cual dichas mercancías estén sometidas, así como la supervisión de bienes inmuebles cuando razones de interés y control fiscal lo justifiquen.(art.1 de la LOA.)

También hay que tomar en cuenta que para analizar la legislación aduanera hay que tener presente los Derechos Económicos legales que brinda la constitución nacional a todo ciudadano:

Según el art.112 de la Constitución Nacional establece:

“Todas las personas pueden dedicarse libremente a la actividad económica de su preferencia, sin más limitaciones que las previstas en esta Constitución y las que establezcan las leyes, por razones de desarrollo humano, seguridad, sanidad, protección del ambiente u otras de interés social....”

También es responsabilidad de todos los venezolanos y residentes que realicen actos de lícito comercio internacional en este país de contribuir con el pago de impuestos, tasas y contribuciones así como lo establece el art.133 de la Constitución Nacional.

Pero el hecho, de que un contribuyente realice una actividad de intercambio comercial, no implica que se le coaccionen los derechos que posee sobre las mercancías que va a comercializar, es por ello que también en la Constitución se establece los derechos hacia la propiedad privada tal como lo expresa el siguiente artículo:

“ Se garantiza el derecho a la propiedad. Toda persona tiene derecho al uso, goce, disfrute y disposición de sus bienes. La propiedad estará sometida a las contribuciones, restricciones y obligaciones que establezca la ley con fines de utilidad pública o de interés general. Sólo por causa de utilidad pública o interés social, mediante sentencia firme y pago oportuno de justa indemnización, podrá ser declarada la expropiación de cualquier clase de bienes”(art.115 de la Constitución Nacional)

En muchos casos de tramites aduaneros se realizan incautación de mercancías que motivado a alguna fallas administrativa por parte del importador, en el momento de realizar el tramite aduanero y en muchos casos son victimas de la confiscación de los mismos, situación está que no esta permitida por nuestra carta magna y esto queda plenamente establecido, que se le deben respetar el derecho a la no confiscatoriedad de los bienes, así lo expresa el siguiente articulo:

“ No se decretan ni ejecutarán confiscaciones de bienes sino en los casos permitidos por esta constitución. Por la vía de la excepción podrán ser objeto de confiscación, mediante sentencia firme, los bienes de personas naturales o jurídicas nacionales o extranjeras, responsables de los delitos cometidos contra el patrimonio público, los bienes de quienes se hayan enriquecido ilícitamente al amparo del Poder Publico y los bienes provenientes de las actividades comerciales, financieras o cualesquiera otra vinculadas al tráfico ilícito de sustancias psicotrópicas y estupefacientes.”(Art. 116 de la C.N.)

Al final de este análisis legal también le vamos hacer llegar todos los medios legales a través de los cuales puede acudir un contribuyente para que éstos derechos anteriormente mencionados no sean violados por ninguna autoridad aduanera, siempre y cuando la retención de las mercancías no sean por motivos ilícitos y de contrabando.

A continuación se presentan un breve resumen de aquellas características más importante de la Ley Orgánica de Aduanas, las empresas importadoras deben tener pleno conocimiento del basamento legal que nos rige en nuestro país, para la realización de un tramite

de importación aduanero por las aduanas de nuestro país.

Para comenzar se debe tener muy en claro que las autoridades aduaneras de nuestro país, tienen la facultad legal para intervenir sobre los bienes a importar específicamente los que refleja la Ley orgánica de aduana en su art. 7, además de autorizar o impedir el desaduanamiento de la mercancía y ejercer los privilegios fiscales, determinar los tributos exigibles, y aplicar las sanciones a que diera lugar si se cometiera un acto contrario a lo que dictamina la legislación aduanera nacional.

De acuerdo al Art. 7 de la Ley Orgánica de Aduanas, las mercancías que se someterán a la potestad aduanera son:

- 1) Toda mercancía que vaya a ser introducida o extraída del territorio nacional.
- 2) Los bienes que formen parte del equipaje de pasajeros y tripulantes;
- 3) Los vehículos o medios de transporte, comprendidos sus aparejos, repuestos, provisiones de a bordo, accesorios e implementos de navegación y movilización de carga o de personas, que sean objeto de tráfico internacional o que conduzcan las mercancías y bienes; así como las mercancías que dichos vehículos o medios contengan, sea cual fuere su naturaleza.
- 4) Las mercancías, medios de transporte y demás efectos cuando sean objeto de tráfico interno en aguas territoriales o interiores, espacio aéreo nacional y zona de vigilancia aduanera, áreas especiales de control, de almacenes generales de depósito, depósitos aduaneros o almacenes libres de impuestos.

Cuando se inicia el trámite de importación; toda mercancía que ingresa a territorio aduanero, es decir cuando ingresa a la zona primaria, no puede ser retirada de ella sin que previamente se hayan realizados todos los pagos a que diera lugar para la nacionalización de la misma, tales como el pago de impuestos, tasas pecuniarias y demás cantidades debidamente exigibles por las autoridades aduaneras. Cuando el contribuyente retira esas mercancías sin haber cumplido con los requisitos de ley establecidos en la Ley Orgánica de Aduanas, pueden llegar a ser perseguidas y aprehendidas por las autoridades competentes.

Cuando se ingresan los cargamentos de mercancías a las aduanas, éstos deben realizarse a través de los procedimientos internos establecidos en la ley de aduanas y solo se podrán embarcar, desembarcar o transbordar en la zona primaria y en las horas y lugares que sean previamente habilitados para dicho trámite por las autoridades aduaneras.

Las mercancías deben ser entregadas por los portadores a los responsables de los almacenes o depósitos aduaneros autorizados y las mismas deben permanecer depositadas mientras el contribuyente o importador realice los trámites correspondiente a dicha actividad; una vez recibidas las mercancías por el responsable de los depósitos aduaneros: éstos deberán proceder a elaborar una relación detallada de los bienes o mercancías que efectivamente han recibido bajo su responsabilidad, con indicación precisa de los elementos de identificación cualitativa y cuantitativa y del número y fecha del documento de transporte, dicha relación deberá estar concluida y notificada a la aduana a más tardar al segundo día hábil de haber recibido dichas mercancías.

Las personas que tiene la responsabilidad de depositar y almacenar las mercancías de los contribuyentes, son responsables directamente ante el Fisco Nacional, por el monto de los créditos a que diera lugar pagar por algún daño o avería de las mercancías por el valor de las mismas.

Se considera que una mercancía se ha perdido cuando transcurridos tres (3) días hábiles de la fecha en que la autoridad aduanera ha solicitado o autorizado su examen, entrega, reconocimiento, o cualquier otro propósito, no sea puesto a la orden por los responsables de su guarda y custodia.

Se considera que una mercancía se ha averiado cuando no sea entregada en las mismas condiciones en que fue recibida por haber experimentado roturas, daños u otras circunstancias semejantes.

3.1) Tiempo para hacer la declaración de Aduanas.

Las mercancías objeto de operaciones aduaneras deberán ser declaradas a la aduana por quienes acrediten la cualidad jurídica de consignatario, exportador o remitente, dentro de los cinco (5) días hábiles siguientes a su ingreso a las zonas de almacenamiento debidamente autorizadas, según el caso, mediante la documentación, términos y condiciones que determine el Reglamento.

Quienes hayan declarado las mercancías se considerarán a los efectos de la legislación aduanera, como propietarios de aquéllas y estarán sujetos a las obligaciones y derechos que se generen con motivo de la operación aduanera respectiva.

Cuando las mercancías sujetas a una operación aduanera hayan sido objeto de liberación o suspensión de gravámenes, de licencias, permisos,

delegaciones, restricciones, registros u otros requisitos arancelarios, el consignatario aceptante o exportador o remitente, deberá ser el destinatario o propietario real de aquellas.

Cuando la declaración de las mercancías se efectúe fuera del plazo que se establezca y las mismas hayan permanecido bajo la responsabilidad de la Administración Aduanera, el consignatario aceptante pagará el almacenaje a que hubiere lugar, salvo que el retardo fuere imputable a la Administración Pública.

3.2) Personal responsable del trámite aduanero:

“El Agente de Aduanas es la persona autorizada por el Ministerio de Hacienda para actuar ante los órganos competentes en nombre y por cuenta de aquél que contrata sus servicios, en el trámite de una operación o actividad aduanera.....” (Artículo 35 de la LOA).

3.3) Del reconocimiento:

El reconocimiento es el procedimiento mediante el cual se verifica el cumplimiento de las obligaciones establecidas en el régimen aduanero y demás disposiciones legales a las que se encuentra sometida la introducción o la extracción de las mercancías declaradas por los interesados, conforme a la documentación exigida por esta Ley y su Reglamento para la aplicación de ese régimen. El reconocimiento podrá practicarse de forma selectiva y/o aleatoria.

1.- El reconocimiento fiscal se podrá realizar aún cuando no exista la declaración de aduanas.

2.- El Reglamento establecerá las condiciones, modalidades y elementos para el procedimiento de reconocimiento y asignación del funcionario. (Artículo 49 de la LOA.)

3.3.1) Documentos considerados como parte del reconocimiento:

....formarán parte del reconocimiento las actuaciones de verificación de la existencia y estado de los efectos, de la documentación respectiva, de identificación, examen, clasificación arancelaria, restricciones, registros u otros requisitos arancelarios, determinación del valor en aduana, certificados de origen, medida, peso y contaje de las mercancías, a que hubiere lugar. Podrá realizarse el reconocimiento documental o físico de la totalidad de los documentos que se presenten ante la aduana. (Artículo 50 de la LOA)

Concluido el reconocimiento documental y/o físico, según sea el caso, se dejará constancia de las actuaciones cumplidas, de las objeciones de los interesados, si las hubiere, y de los resultados del procedimiento. No será necesario levantamiento de acta de reconocimiento cuando no hubieren surgido objeciones en el procedimiento respectivo, bastando la firma y sello del funcionario competente.

El reconocimiento generará responsabilidad penal, civil y administrativa para los funcionarios actuantes, cuando la irregularidad sea consecuencia de su acción u omisión dolosa o culposa.

El jefe de la oficina aduanera podrá ordenar la realización de nuevos reconocimientos cuando lo considere necesario, o a solicitud del consignatario, conforme a las normas que señale el Reglamento, Artículo 54 LOA.

El Ministerio de Hacienda podrá determinar que las características inherentes al reconocimiento se efectúen con posterioridad al retiro de las mercancías de la zona primaria de la aduana, tomando las medidas necesarias en resguardo de los controles fiscales.

3.4) De la liquidación, pago y retiro:

Como ya se mencionó anteriormente; el jefe de la Administración aduanera es el que tiene la potestad legal para solicitar el pago o liquidación de los impuestos o gravámenes y demás derechos causados a que diera lugar dicha transacción comercial. o en su defecto solicitar la garantía legal para autorizar el retiro de las mercancías.

3.4.1) Prescripción del pago de las obligaciones tributarias:

Los créditos del Fisco Nacional que surjan con motivo de las operaciones y actos a que se refiere esta Ley, prescribirán a los cinco (5) años, contados a partir de la fecha en la cual se hicieron exigibles. Los créditos del contribuyente contra el Fisco Nacional con motivo de las referidas operaciones y actos, prescribirán a los dos (2) años contados a partir de la fecha de la operación o acto que dio lugar al crédito. El Ministerio de Hacienda podrá, de oficio, declarar la prescripción cuando las gestiones de cobro hayan sido totalmente infructuosas. Artículo 61 LOA.

El Código orgánico tributario también establece en su art. 1 lo siguiente:

Las disposiciones de este Código Orgánico son aplicables a los tributos nacionales y a las relaciones jurídicas derivadas de esos tributos. Para los tributos aduaneros el Código Orgánico Tributario se aplicará en lo atinente a los medios de extinción de las obligaciones, a los recursos administrativos y judiciales, a la determinación de intereses y en lo relativo a las normas para la administración de tales tributos que se que se indican en este Código, para los demás efectos se aplicará con carácter supletorio....

3.5) Del abandono y del remate aduanero

El abandono voluntario es la manifestación escrita e irrevocable formulada a la aduana por el consignatario, exportador o remitente, con el objeto de renunciar en favor del Fisco Nacional a su derecho sobre las mercancías. Esta manifestación se efectuará dentro del plazo que señala el reglamento.

El abandono voluntario se podrá producir mientras no haya habido declaración de las mercancías y liberará al consignatario o exportador del cumplimiento de las obligaciones causadas en aplicación de esta Ley, por las mercancías objeto del abandono.

El abandono legal de la mercancía se produce cuando el consignatario, exportador o remitente no acepte la consignación o cuando se haya obviado la declaración o consignación de las mercancías, el cual establece un periodo de (30), días continuos a partir del vencimiento del plazo que estipula el reconocimiento que según el art. 30 es de cinco (05) días hábiles siguientes al ingreso de la mercancía en la zona primaria.

Las mercancías legalmente abandonadas deberán ser rematadas por el Ministerio de Hacienda a través del órgano competente, dentro de los plazos y conforme al procedimiento que señale el Reglamento. La base mínima de las posturas será el valor en aduanas de las mercancías determinado en la fecha del reconocimiento con deducción de un diez por ciento (10%). Sin embargo, en el acto de remate no surgieren posturas las mercancías serán adjudicadas al Fisco Nacional.

No serán objeto de remate y se adjudicarán al Fisco Nacional, las mercancías abandonadas que estén afectadas por prohibiciones, reservas y otras restricciones y requisitos arancelarios y legales, salvo que existan postores que cuenten con la posibilidad de realizar lícitamente la operación aduanera.

Las mercancías no podrán ser rematadas sin que se haya efectuado su reconocimiento. Los remates serán realizados por las aduanas mediante ofertas bajo sobre cerrado o a través de cualquier otro procedimiento que señale el Reglamento.

3.6) De la obligación tributaria:

Para entender el objetivo de este análisis es de gran importancia tener bien claro de donde nace la necesidad de la obligación tributaria, para luego ajustar las normas que estipula la ley y sus reglamentos y llegar a determinar cuales son las consecuencias de no cumplir con estas obligaciones tributaria, y los recursos y amparos tributarios a los que se puede recurrir para salvaguardar los derechos constitucionales a un contribuyente; es por esta razón que a continuación paso a describir el art. 14 del Código Orgánico Tributario, él

Cual expresa de donde nace la obligación tributaria, el cual dice:

“Surge entre el estado en las distintas expresiones del poder publico y los sujetos pasivos, en cuanto ocurra el presupuesto de hecho previsto en la ley...”

Así como también se describe la función del sujeto pasivo, ya que el mismo es el obligado al cumplimiento de las prestaciones tributarias, sea en calidad de contribuyente o de responsable

Y así como se menciona al inicio de este análisis la constitución también establece en su art. 133 lo siguiente:

“Toda persona tiene el deber de coadyuvar a los gastos públicos mediante el pago de impuestos, tasas y contribuciones que establezca la ley.”

Pero cuando este deber formal ante la ley no es cumplida por el contribuyente o responsable de un tramite aduanero, se incurre en un delito o infracción aduanera las cuales son penadas por la ley a través de la Ley Orgánica de Aduanas, el código orgánico tributario y la nueva ley del Contrabando.

3.7) De las infracciones aduaneras:

La ley a través del código orgánico tributario, nos especifica cuando se comete el delito de defraudación al fisco el cual se especifica en su art. 93:

“Comete defraudación el que mediante simulación, ocultación, maniobra, o cualquier otra forma de engaño, obtenga para sí o para un tercero, un provecho indebido a expensas del derecho del sujeto activo a la percepción del tributo....”

En la ley de aduanas, se ve representada esta defraudación en aquellos contribuyentes que incurran en una operación aduanera de mercancías que estén sometidas a prohibición, reserva, suspensión, restricción arancelaria, registro sanitario, certificado de calidad o cualquier otro requisito, las cuales serán decomisadas, y se le exigirán al contribuyente el pago de los impuestos, gravámenes y derechos a que diera lugar, por no haberlas presentado debidamente en su respectiva declaración de aduanas.

Estas infracciones aduaneras se dan cuando se presenta cualesquiera de las siguientes situaciones :

1) Cuando las mercancías no correspondan a la clasificación arancelaria declarada.

2) Cuando el valor declarado no corresponda al valor en aduana de las mercancías,

3) Cuando las mercancías no correspondan a las unidades del sistema métrico decimal declaradas.

4) Cuando un embarque contenga mercancías no declaradas.

5) Cuando las declaraciones relativas a marcas, cantidad, especie, naturaleza, origen y procedencia, fueren falsas o incorrectas.

6) Cuando la declaración de aduanas no sea presentada dentro del plazo establecido.

Y en cada uno de estos casos serán multados de acuerdo al Art.120 de la Ley Orgánica de Aduanas.

3.8) Del delito de contrabando:

Según la nueva ley sobre el delito del Contrabando se entiende por contrabando lo siguiente:

“Incorre en delito de contrabando, y será castigada con pena de prisión de cuatro (04) a ocho (08) años, cualquier persona que mediante actos u omisiones, eluda o intente eludir la intervención o cualquier tipo de control de la autoridad aduanera, en la introducción, extracción o tránsito de mercancías al territorio y demás espacios geográficos de la República Bolivariana de Venezuela”.(Artículo 2 ley del contrabando).

Constituye también delito de contrabando:

1. La tenencia, depósito, transporte o circulación de mercancías extranjeras, si no se comprueba su legal introducción al territorio y demás espacios geográficos de la República o su adquisición mediante lícito comercio en el país.
2. La tenencia o depósito de mercancías en lugares no autorizados, dentro de la zona primaria de la aduana o, la tenencia o depósitos de mercancías en lugares autorizados para un régimen de almacenamiento o depósito distinto a aquel que ha sido autorizado.
3. La tenencia o depósito de mercancías no relacionadas o no notificadas formalmente ante la aduana, como legalmente abandonadas, cuando el auxiliar disponga de la información.
4. Impedir o evitar el control aduanero por medio del ocultamiento de mercancías en envases, objetos o cualquier otro medio, dentro la zona primaria de la aduana y demás recintos o lugares habilitados.
5. El transporte, depósito, tenencia y permanencia de mercancías extranjeras en vehículos de cabotaje, no autorizados para el tráfico mixto por la autoridad competente.

6. El transporte, depósito, tenencia y permanencia de mercancías nacionales o nacionalizadas en vehículos de cabotaje, sin cumplir con el procedimiento aduanero legalmente establecido.
7. El transporte de mercancías extranjeras por rutas o lugares distintos de los indicados en forma expresa por la autoridad aduanera.
8. La violación, ruptura, alteración o destrucción no autorizada de precintos, sellos, marcas, puertas, envases y otros medios de seguridad para el resguardo de las mercancías, cuyos trámites aduaneros no hayan sido perfeccionados o que no estén destinadas al país.
9. El transbordo de mercancías extranjeras no autorizado en el territorio nacional por la autoridad aduanera de la jurisdicción respectiva.
10. El abandono de mercancías en lugares contiguos o cercanos a las fronteras del territorio y demás espacios geográficos de la República, salvo casos fortuitos o de fuerza mayor.
11. El transporte de mercancías extranjeras en buques de cualquier nacionalidad en aguas territoriales o el desembarque de las mismas, sin que estén destinadas al tráfico o comercio legítimo con Venezuela o alguna otra nación.
12. La introducción al territorio aduanero de mercancías procedentes de Zonas Francas, Zonas Libres, Zonas Fronterizas, Puertos Libres, Depósitos Aduaneros (In Bond), Almacenes Libres de Impuesto (Duty Free Shops) y otros Regímenes Aduaneros Especiales sin haberse cumplido o habiéndose violado los controles aduaneros respectivos.
13. El transporte, tenencia, permanencia de mercancías extranjeras a bordo de vehículos de transporte aéreo, que no cumplan con los requisitos que comprueben su legal introducción al territorio nacional.

3.8.1) Determinación de la competencia:

Según el trabajo de campo realizado en las aduanas del estado Mérida en la ley del contrabando en su art. 5 existe un vacío legal en cuanto a la competencia legal ya que el artículo expresa lo siguiente:

“A los efectos de los supuestos de hecho que anteceden, corresponderá el conocimiento de la causa a la jurisdicción penal ordinaria, siempre que el valor en aduanas de las mercancías exceda de quinientas unidades tributarias (500 U.T.). Todo ello sin perjuicio de las excepciones establecidas en la presente Ley. Cuando el valor en aduanas de las mercancías no exceda de quinientas unidades tributarias (500 U.T.), corresponderá el conocimiento de la causa a la Administración Aduanera y Tributaria en los términos establecidos en la Ley Orgánica de Aduanas.”

En este caso, el funcionario de la aduana principal estipula que existe un vacío debido a que cuando el valor en aduanas de las mercancías es menor a las 500 UT. Los funcionarios del SENIAT no pueden actuar como abogados de la oficina tributaria o aduanera para actuar en nombre del estado e incurrir en demandar al contribuyente o de privarle de su libertad, ya que ellos son funcionarios que realizan el trabajo de fiscalización y recaudación más no como abogados de una causa. Que eso es competencia de la Fiscalía.

La Ley Sobre el Delito de Contrabando también especifica que además de las penas penales aquellos contribuyentes que incurran en el delito de contrabando se les aplicarán una penas accesorias las cuales pueden ser:

- Una multa equivalente a 6 veces el valor de la aduana de las mercancías así como también el comiso de las mismas
- Así como también se impondrán sanciones accesorias a los responsables del contrabando tales como:

- a.) El cierre del establecimiento y suspensión de la autorización para operarlo.
- b.) La inhabilitación para ocupar cargos públicos o para prestar servicio en la administración pública.

- c.) La inhabilitación para ejercer actividades de comercio exterior y las propias de los auxiliares de la administración aduanera.

Estas sanciones serán establecidas por un lapso de tiempo no menor de 6 meses ni mayor a 60 meses, según sea la magnitud del delito.

CAPITULO III

MARCO METODOLÓGICO

Investigar viene de la voz latina sustantiva *vestigio*, “*Seguir las huellas*”, sus sinónimos significan :Indagar, buscar dando un rodeo, rastrear, hacer, diligenciar, averiguar.

La investigación es un proceso mediante el cual la aplicación de un método científico procura obtener información relevante y fidedigna para entender, corregir y aplicar conocimiento.

Según Bunge:

“La ciencia se nos aparece como la más deslumbrante y asombrosa de las estrellas de la cultura, cuando consideramos como un bien por si mismo, esto es como un sistema de ideas establecidas provisionalmente(conocimiento científico) y como una actividad productora de nuevas ideas (investigación científica).”www.dre-learning.com.mx/mdli/

Según Kerlinger:

“La investigación es un proceso evolutivo, continuo y organizado, mediante el cual se pretende conocer algún evento, partiendo de lo que ya se conoce, ya sea con el fin de encontrar leyes generales o simplemente con el propósito de obtener respuestas particulares a una necesidad o inquietud determinada. La investigación corresponde a la actividad que se realiza en torno al conocimiento de acuerdo a objetivos propuestos, métodos determinados y contextos específicos.”

El marco metodológico de una investigación, viene a ser los procesos que se deben seguir, para realizar una investigación científica, incluye el tipo de investigación, las técnicas y los procedimientos que serán utilizados para llevar a cabo dicha investigación.

1) Diseño de la investigación:

La escogencia del diseño de la investigación se realizó con base en los siguientes elementos:

- La naturaleza del problema
- Los objetivos que se plantearon
- El nivel de profundidad del estudio.
- Los recursos humanos.
- El material disponible para la ejecución de la investigación.

Una vez conocidos el planteamiento del problema y los objetivos generales y específicos de la investigación el siguiente paso fue seleccionar el diseño de la investigación de acuerdo al los fines de la investigación

2) Tipo de investigación

De acuerdo al objetivo general de este trabajo de investigación, el cual es: “ ***Analizar el impacto de las barreras arancelarias que se le imponen a las empresas importadoras de neumáticos de Venezuela; Caso: Empresas importadoras del Estado Mérida.***”, se ha determinado

que el tipo de investigación que se va a realizar es exploratoria y descriptiva, tomando en cuenta que una investigación es exploratoria cuando el tema a investigar es poco conocido, vago o está escasamente definido. Según: (Bordealeau y otros, 1987): una investigación es exploratoria cuando:

“El objetivo del investigador es explorar, sondear, descubrir posibilidades”(Jacqueline Hurtado pág.217)

La investigación exploratoria prepara el camino para las demás investigaciones.

Una investigación es descriptiva cuando tiene como objetivo principal lograr la descripción o caracterización del evento de estudio en uno particular, ya que según Danke(1986) los estudios descriptivos son:

“Aquellos que buscan especificar las propiedades importantes de personas, grupos, comunidades, objetos o cualquier otro evento sometido a investigación” (Jacqueline Hurtado. Pág. 223)

y según, Ander Egg.(1987), lo define como:

“Aquellos cuyo objetivo es caracterizar un evento o situación concreta, indicando sus rasgos peculiares o diferenciales” (Hurtado, pag223)

Esta investigación es descriptiva, debido a que se explica en detalle cuáles son las barreras que están afectando a las empresas para la importación de cauchos en este país, que factores dificultan la adquisición del producto y cuál es la realidad de encontrar el producto del neumático importado a un precio tan elevado al nacional.

3) De acuerdo al alcance:

En cuanto a las empresas importadoras se va a estudiar a un grupo importante de las principales empresas importadoras

En cuanto a las aduanas del estado se van a analizar las dos que existen actualmente, para determinar si actualmente estas aduanas le brindan algún tipo de beneficio fiscal a las empresas importadoras que realizan actividades de importación de neumáticos.

En esta investigación se observaron una variedad de empresas importadoras de neumáticos en el estado, y de las existentes se tomaron las ya entrevistadas debido a que son las más importantes de la zona andina por su gran movimiento de inventario y por el servicio de distribución que prestan a las otras microempresas de la zona así como también al colectivo de clientes que requieren de este producto.

4) Población:

Según, Arnau,(1980): la población:

“Se refiere a un conjunto de elementos, seres o eventos, concordantes entre sí en cuanto a una serie de características, de las cuales se desea obtener alguna información”(Jacqueline Hurtado, pág. 152)

La población que se tomo en cuenta para la realización de esta investigación es la ciudad de Mérida y la ciudad del Vigía , motivado a que son las dos ciudades más desarrolladas económicamente del estado; en el área de servicio automotriz además de poseer la aduana principal y subalterna de El Vigía. Los sujetos de la investigación fueron las aduanas de Mérida y El Vigía y las tres empresas importadoras de cauchos mas importantes del Estado Mérida. Entre la población de empresas importadoras de la zona tenemos las mas importantes:

Multiservicios las Americas. , Multiservicios Los Gallos, Servicauchos Mérida, Center Caucho El Vigía, Comercializadora Alpes, Servicauchos Mirsan, Covencauchos industrias Sa. Etc.

5) Muestra:

Según, Jaqueline Hurtado(2000):

“ La muestra es una porción de la población que se toma para realizar el estudio, ,la cual se considera representativa (de la población)” pág. 154)

Se tomó como muestra a las 3 principales empresas importadoras ubicadas en El Vigía y la ciudad de Mérida, así como también la aduana establecida en el Estado Mérida, ya que en el caso de las empresas podemos analizar cuales son las dificultades que han tenido para realizar actos de comercio con neumáticos importados y también se ha tomado como objeto de estudio la Aduana Principal de Mérida, ya que es el canal regular por el cual debe transitar la mercancía cuando llega de otro país. Esta muestra nos va ha permitir hacer un estudio de la problemática que está afectando la importación de neumáticos, para lograr determinar si estas barreras son impuestas a nivel gubernamental directamente a las empresas o si las barreras son impuestas a través de los canales de transito y nacionalización de las mercancías como lo son las aduanas.

La aduana que se tomó en cuenta para esta investigación es la aduana principal de Mérida así como también la aduana subalterna de El Vigía, y de las empresas importadoras existentes en el Estado Mérida se tomaron como muestra las tres mas importantes como lo son: Servicauchos Mirsan, Covencauchos Industrias SA., Serviicauchos Mérida.

6) Objeto de estudio:

Los elementos de estudio son: Las aduanas del Estado Mérida y las empresas importadoras de cauchos(neumáticos)

7) Técnicas e instrumentos de recolección de datos

La medición es un proceso mediante el cual se perciben las características de los eventos y se clasifican, categorizar e interpretan dichas percepciones en función de una serie de reglas o convenciones Previamente establecidas. El proceso de medición requiere de la utilización de técnicas e instrumentos que permitan acceder a los datos necesarios durante la investigación.

Las técnicas y recolección de datos comprenden procedimientos y actividades que nos van a permitir obtener la información necesaria para dar respuestas a las preguntas de investigación.

Los métodos a utilizar en este trabajo de investigación sobre las barreras arancelarias son la observación y la entrevista.

La observación requiere que el investigador tenga acceso directo al evento de estudio; en este caso particular la observación se realizó a través de la revisión bibliográfica, revistas, folletos y páginas de Internet.

Los instrumentos de recolección de datos utilizados fueron:

1. Modelo de cuestionario para las empresas importadoras a entrevistar.
2. Modelo de cuestionario para las aduanas establecidas en el Estado Mérida a entrevistar.

La revisión documental es según Hurtado:

“Una técnica en la cual se recurre a información escrita, ya sea bajo la forma de datos que pueden haber sido producto de mediciones hechas por otros, o como textos que en si mismos constituyen los eventos de estudio” Pág.427.

Para la recolección de la información se ha tomado como lugar de la muestra la ciudad de El Vigía, el Municipio Lagunillas y la ciudad de Mérida, debido a las siguientes razones:

- 1.- En la ciudad de Mérida y el Vigía se encuentran ubicadas las empresas más importantes en la importación de neumáticos.
- 2.- En la ciudad de Lagunillas y El Vigía es donde se encuentran actualmente funcionando las aduanas del Estado Mérida.

8) Validez y Confiabilidad:

:

La validez de los instrumentos se refiere:

Según, Thorndike,(1980):

“Al grado en que un instrumento realmente mide lo que pretende medir, mide todo lo que el investigador quiere medir y mide sólo lo que se quiere medir”

La investigación se basó en la aplicación de entrevistas tanto a las empresas importadoras como a las aduanas principal y subalterna del Estado Mérida, y dichas entrevistas fueron debidamente validadas por el tutor de esta tesis Prof. Rómulo Sierra previamente antes de aplicarse a las personas encuestadas.

Este trabajo de investigación de campo es válido y confiable, ya que los datos que en este estudio de investigación se presentan son los que realmente facilitaron las personas entrevistadas tanto en las empresas importadoras como en las aduanas establecidas en la ciudad de Mérida.

Así como también se hizo llegar los datos y direcciones de las empresas y aduanas visitadas, para que la dirección de postgrado realice la investigación administrativa que corresponda, para la verificación y constatación de la información.

Datos de las empresas visitadas:

- Servicauchos Mirsan:
Dirección: Av. Bolívar, Carretera vía Santa Bárbara, El Vigía
Teléfono: 0275- 8812062
- Covencauchos Industrias SA.
Av. Bolívar, Sector Coco Frío N° 9-10, El Vigía
Teléfono: 0275-8813175
- Servicauchos Mérida
Dirección : Av. Urdaneta en Mérida.
Tlf.: 0274-263619

Datos de las aduanas visitadas:

- Aduana Principal de Mérida:
Dirección: Sector la Variante Autopista Mérida – el Vigía- Lagunillas.
Teléfonos:: 0274-2213155,0274-2216755,0274-2214975
Fiscal: Sr. Miguel Angel Betancourt
Aduana Subalterna Aérea Juan Pablo Perez Alfonso.
Dirección: Av. José Antonio Páez., Sector Bobuqui.

CAPITULO IV

1) ANALISIS DE LOS RESULTADOS:

1.1) Análisis de resultados en base a las entrevistas realizadas.

Este trabajo de investigación se realizó con una población aproximada a las 8 mejores empresas importadoras del Estado Mérida de las cuales mencionamos las mas importantes:

Multiservicios las Americas. , Servicaucho Los Gallos, Servicauchos Mérida, Center Caucho El Vigía, Comercializadora Alpes, Servicauchos Mirsan, Covencauchos industrias Sa. Etc.

Para efectos de este trabajo de investigación se realizaron entrevistas a Tres(03) empresas importadoras de neumáticos, las cuales se describen a continuación:

Empresas entrevistadas:

1. Servicauchos Mirsan:

Dirección: Av. Bolívar, Carretera vía Santa Bárbara, El Vigía

Teléfono: 0275- 8812062

2. Covencauchos Industrias SA.

Av. Bolívar, Sector Coco Frío N° 9-10, El Vigía

Teléfono: 0275-8813175

3. Servicauchos Mérida

Dirección : Av. Urdaneta en Mérida.

Tlf.: 0274-263619

En cuanto a las preguntas realizadas en las entrevistas , se van a presentar las respuestas de cada empresa a cada una de las preguntas realizadas, dando al final de cada una un análisis del mismo. Según el formulario de entrevistas aprobado por el tutor Profesor Rómulo Sierra.

Entrevista para empresas importadoras de neumáticos en el Estado Mérida:

1.-Rama comercial a la que se dedica:_____

- Servicauchos Mirsan: Presta el servicio automotriz y venta de cauchos importados y nacionales
- Covencauchos Industrias SA.: Realiza la elaboración de cauchos, tripas y cámaras de aire, montacargas, venta de cauchos originales importados Pirelli, Good Year y Micheline.
- Servicauchos Mérida: Servicio automotriz y la venta de cauchos importados

2.- Esta empresa realiza tramites de importación de neumáticos? Si_____,
No_____ Por que?_____

- Servicauchos Mirsan: Si
- Covencauchos Industrias SA.: Si.
- Servicauchos Mérida: No, Porque el tramite lo realiza la casa principal ubicada en Valencia.

Análisis: Se puede determinar que dos de las empresas entrevistadas si realizan tramites de importación de neumáticos; pero una de las empresas vendedoras de cauchos no realiza los tramites directamente de las aduanas, sino que se limita a ser una sucursal de la principal y presta el servicio como un distribuidor.

3.- Qué tipos de neumáticos importa actualmente:

Micheline_____, Goodrigh_____, Chogun_____

Cauchos Chinos_____, Otros :_____

- Servicauchos Mirsan: Importa Micheline, Advance, Goestone , Titan,Firestone.
- Covencauchos Industrias SA.:Good Year , Pirelli,Micheline.
- Servicauchos Mérida: Pirelli.

Análisis: Las marcas de neumáticos que más prefieren los consumidores finales es:

Pirelli y Micheline .

4.- Por qué sus clientes le compran este(os) tipo(s) de neumáticos?

Por su Calidad_____ Por la Durabilidad_____ Por la garantía_____

Otros_____

- Servicauchos Mirsan: Por la durabilidad, por la garantía y por el precio, ya que son importadores directos y pueden ofrecer un producto más económico que el nacional.
- Covencauchos Industrias SA: Por la durabilidad y la marca , ya que un neumático nacional puede durar de 4 a 6 meses en promedio y en el caso del neumático importado puede durar más de 1 año.
- Servicauchos Mérida: Opina que sus clientes lo prefieren por el prestigio. La calidad, y la durabilidad, ya que los cauchos Pirelli importados tienen una garantía de 5 años.

Análisis: Los clientes de las empresas importadoras de neumáticos , prefieren los cauchos importados a los nacionales debido a la garantía, la durabilidad, e incluso no afecta la decisión de compra del consumidor final , ya que no solo buscan la economía , sino la seguridad en sus vehículos y un mayor uso del producto.

5.- Qué cantidad de neumáticos importados compra ésta empresa mensualmente?

Menos de 100 unidades_____

Entre 100 y 200 unidades_____

Mas de 200 unidades_____

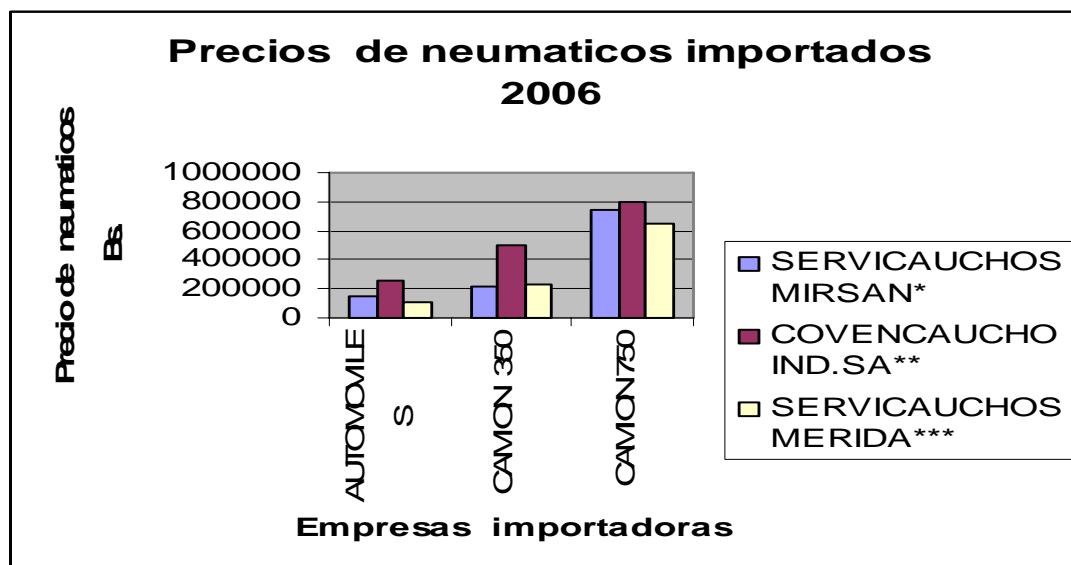
Análisis: En las tres(03) empresas entrevistadas, todas realizan compras mensuales mayores a las 200 unidades.

6.-Cuáles son los neumáticos que mas se venden y entre que precios oscilan aproximadamente:

Tipos de neumáticos más vendidos mensualmente:

Neumático/ Precio				

Nota: formato utilizado en la entrevista.



1.1) Grafico Nº 1: Fuente: Datos suministrados por las empresas entrevistadas en el mes de septiembre del año 2006.

1.2) Cuadro Nº 1: Expresado en Bs. Para compras de mas de 200 unid al mes para las tres(03) empresas estudiadas:

EMPRESAS IMPORTADORAS	AUTOMOVILES	CAMION 350	CAMION 750
SERVICAUCHOS MIRSAN*	150000	215000	750000
COVENCAUCHO IND.SA**	260000	500000	800000
SERVICAUCHOS MERIDA***	108000	226000	650000

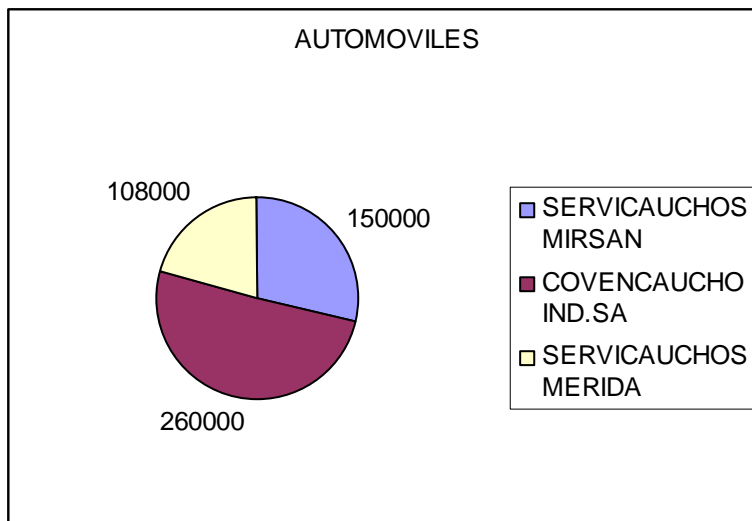
* Importación de neumáticos Pirelli por las aduanas de Puerto Cabello y la aduana de Ureña.

** Importación de neumáticos Micheline: Aduanas de Puerto Cabello y Ureña.

*** Importación de neumáticos Pirelli por la aduana de Puerto Cabello y La Guaira.

Nota: los gráficos realizados anteriormente fueron realizados en base a la información recabada o suministrada por las empresas entrevistadas que posteriormente se ilustran a través del grafico para mejor comprensión de la información.

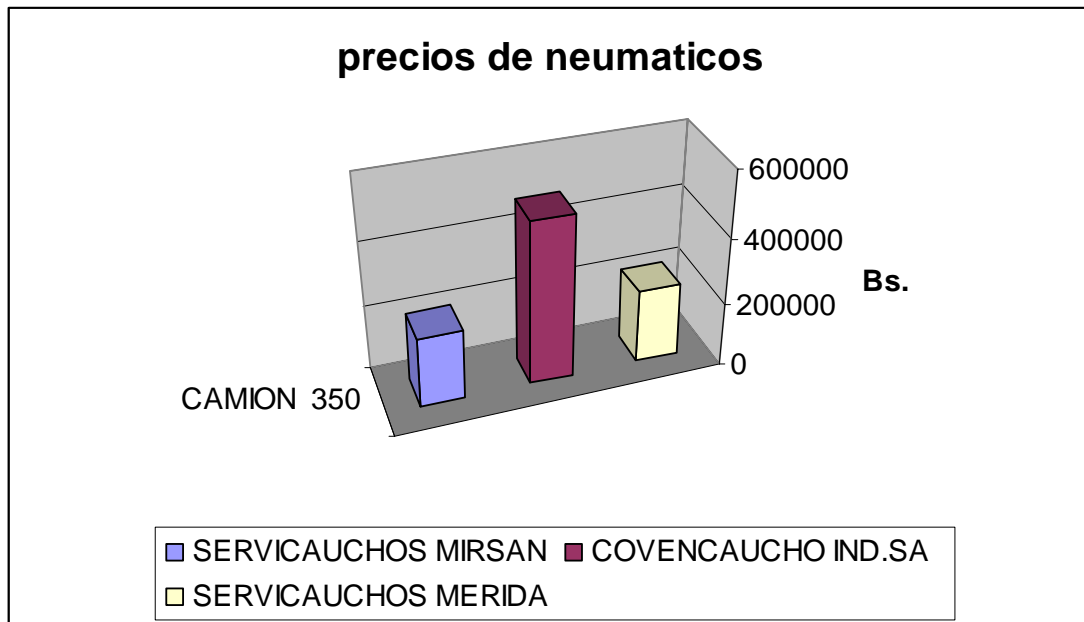
1.3) Grafico N° 2: Representa el Precio de los neumáticos según las 3 empresas entrevistadas para el sector de automóviles:



Fuente: Datos suministrados por las empresas entrevistadas en el mes de septiembre del año 2006.

Análisis: La empresa Covencaucho es la que posee los precios más elevados, debido a que su producto es netamente importado.

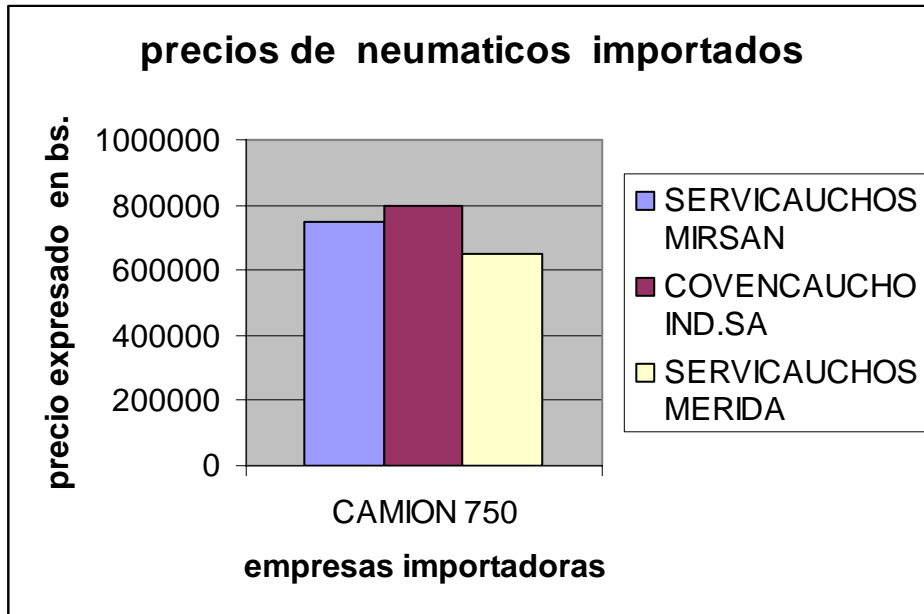
1.4) Grafico N° 3: Representa el Precio de los neumáticos según las 3 empresas entrevistadas para el sector de camiones tipo 350



Fuente: Datos suministrados por las empresas entrevistadas en el mes de septiembre del año 2006.

Análisis del grafico N° 3: De las tres empresas entrevistadas la que vende a un precio más elevado es la empresa Covencaucho, según las entrevistas realizadas la empresa Mirsan y Servicauchos Mérida traen el producto fijo por la aduana de Puerto Cabello y consiguen el producto a buen precio; más sin embargo la empresa Covencaucho importa el producto por la aduana de Ureña y se le presentan mas inconvenientes para importar el producto debido a muchos tramites aduaneros.

1.5) Grafico N° 4: Representa el Precio de los neumáticos según las 3 empresas entrevistadas para el sector de camión tipo 750.



Fuente: Datos suministrados por las empresas entrevistadas en el mes de septiembre del año 2006.

Análisis: Según el cuadro N° 1, representados en los gráficos 1,2,3 y 4, Se puede determinar que las barreras arancelarias si afectan el precio de venta de los neumáticos importados, pero a la vez la diferencia de precio del producto no afecta la decisión de compra del consumidor final, debido a que aunque el producto importado sea mas costoso que el nacional el consumidor final lo prefiere al nacional debido a la mayor calidad de fabricación del producto. A lo que podemos concluir que el precio no afecta la decisión de compra del consumidor final, solamente le afecta es a su presupuesto personal ya que tiene que adquirir el producto mas costoso al nacional, es decir que tiene que invertir más dinero para adquirir el producto necesario para movilizar su vehiculo, que de no existir tantas barreras

a la importación, le saldría el costo similar al producto nacional. Lo recomendable sería que no se diera la competencia en precio sino en calidad del producto.

7.- Actualmente se le han presentados dificultades para realizar las compras de neumáticos importados? Si _____ NO_____; Por que_____

- Servicauchos Mirsan: Si debido a los tramites de nacionalización de la mercancía
- Covencauchos Industrias Sa.:No, se les han presentado problemas para la adquisición de divisas ya que todo lo manejan por CADIVI..
- Servicauchos Mérida: No, Porque el tramite lo realiza la casa principal ubicada en Valencia

Análisis: El control de cambio, no ha afectado a las empresas importadoras para la compra del neumático importado, las barreras a la importación se están presentando es a nivel de las aduanas a nivel nacional debido a la gran cantidad de tramites administrativos para la nacionalización del producto.

8.- Cuales son las dificultades más comunes en la importación de neumáticos:

- a) Control Cambiario: _____
- b) Impuestos de importación: _____
- c) Trámites aduaneros: _____
- d) Cuotas de importación: _____
- e) Prohibiciones de importación _____
- f) Plan evasión cero en las aduanas _____
- g) Gastos de transporte y fletes: _____
- h) otros: _____

- Servicauchos Mirsan: Opino que exigen muchos trámites aduaneros.
- Covencauchos Industrias SA: Opino que aunque a veces no realizan las importaciones directamente en algunos casos las realiza cuando van ha importar cauchos Good Year de Colombia y lo realizan por la Aduana de Ureña para reducir gastos de fletes y transporte y por la cercanía a la ciudad del Vigía.
- Servicauchos Mérida: Opina que no realiza el tramite directo de importación.

Análisis: Las empresas importadoras presentan dificultades para realizar sus tramites de importación por tramites aduaneros y dificultades en el transporte de mercancía.

9.- Cuál de las aduanas de la Republica Bolivariana de Venezuela utiliza para realizar las compras de sus neumáticos:

- a) Aduana de Puerto Cabello _____
- b) Aduana de la Guaira _____
- c) Aduana Principal de Mérida _____
- d) Aduana subalterna del Vigía _____
- e) Otra aduana: _____

- Servicauchos Mirsan: Realiza sus importaciones por la aduana de Puerto Cabello y Ureña.
- Covencauchos Industrias SA: Realiza sus importaciones de otros cauchos por Puerto Cabello, y Por la aduana de Ureña.
- Servicauchos Mérida: La realizan por la aduana de Puerto Cabello y de la Guaira.

Análisis: Las aduanas más utilizadas son las de Ureña y Puerto Cabello.

10.- De qué país proviene su mercancía (neumáticos):

- a.- De Estados Unidos: _____
- b.- De Japón: _____
- c.- De China: _____
- d.- de Italia _____
- e.- Otros: _____, Cual país?_____.

- Servicauchos Mirsan: Estados Unidos , China, Irlanda, y Colombia
- Covencauchos Industrias SA: China, Italia, India, Colombia, Francia, Ecuador.
- Servicauchos Mérida: Brasil y Colombia.

Análisis: La gran parte de los neumáticos importados en el estado Mérida, provienen de Colombia, China y Brasil

11) A nivel de la comercialización de neumáticos se respetan la lista de precios y existe la libre competencia? Si____ No____ Por qué?

Análisis: Las tres empresas manifestaron que se respetaban la libre competencia de acuerdos a las marcas de los neumáticos con un margen de diferencia de 10% y 15 % en cuanto a precio.

Análisis de resultados de las entrevistas realizadas en las aduanas:

Aduana Principal de Mérida:

Dirección: Sector la Variante Autopista Mérida – El Vigía- Lagunillas.

Teléfonos:: 0274-2213155,0274-2216755,0274-2214975

Fiscal: Sr. Miguel Angel Betancourt

Aduana Subalterna Aérea Juan Pablo Pérez Alfonso.

Dirección: Av. José Antonio Páez., Sector Bobuqui.

Preguntas de investigación, según formato anexo de entrevistas:

3.-Que tipo de operación aduanera se realiza en ésta aduana?_____

- Principal: Exportación, importación, transito aduanero, autorización de bultos postales, trasbordo de mercancía.,
- Subalterna: Importación, exportación., transito (pero actualmente esta en etapa pre-operativa)

Análisis: Las dos aduanas están conformadas para realizar tramites de importación de mercancías en nuestro Estado Mérida.

4.- Que tipo de beneficio fiscal le brinda esta aduana a la población del Estado Mérida:_____

- Principal: Existe la Zolccyt(Zona libre , Científica y Cultural del Estado Mérida) y exonera de impuestos arancelarios, IVA, y tasa por servicio de aduana a las mercancías que ingresen bajo este Régimen Territorial
- Subalterna: Esta en estudio el implemento del beneficio fiscal, todavía no se tiene preciso que tipo de beneficio le será adjudicado por el SENIAT, a través del Superintendente.

Análisis: Los beneficios fiscales que otorga la aduana de Mérida no benefician en nada a las empresas importadoras de neumáticos, y le es igual para estas empresas seguir realizando sus tramites de importación por las aduanas que tradicionalmente lo han venido haciendo como lo es la Aduana de Ureña y Puerto Cabello.

5) Qué régimen fiscal utiliza:

a) Puerto libre: _____

b) Zona Franca: _____

c) Zona libre científica cultural y tecnológica: _____

d) Otros: _____

- Principal: Utiliza la letra c,
- Subalterna: esta en estudio el implemento del Régimen fiscal.

6).- La clasificación fiscal de esta aduana abarca todo el Estado Mérida?

Si_____ No_____ Por que : _____

- Principal: Municipios: Libertador, Campo Elías, Sucre, y Santos Marquina.
- Subalterna: Esta en etapa pre-operativa.

Análisis: La aduana de Lagunillas, no abarca todo el Estado Mérida, y no existen incentivos fiscales para la importación de neumáticos.

8- Existen posibilidades que en esta aduana se puedan importar neumáticos nuevos? Si_____ No_____ Porque? _____

- Principal: si se puede ya que para la importación de neumáticos nuevos no existe prohibición, solo para el neumático usado es que esta prohibida la importación.
- Subalterna: Si existe posibilidad pero si se le otorga la Certificación al Aeropuerto Pérez Alfonso como Internacional, para que se den los itinerarios de vuelos fijo de las líneas de carga internacional.

Análisis: En las dos aduanas, no le cierran las posibilidades a las empresas importadoras de neumáticos que realicen sus tramites por estas aduanas, pero a la vez no les ofrecen incentivos fiscales o arancelarios para importar por este estado.

9.- Que tipo de control fiscal es utilizado para la nacionalización de las mercancías:_____

- **Principal:**
 - a.- Recepción de Carga.
 - b.- Verificación de documentos.
 - c.- El resguardo de las mercancías aduaneras en los depósitos o almacenes respectivos.
 - d.- Actos de Reconocimientos: Que nacen de la declaración de aduanas

e.- El pago de las planillas automatizadas aprobadas por el personal de recaudación.

- **Subalterna:** Control perceptivo-inmediato-recepción- reconocimiento y despacho de las mercancías.

Análisis: Las empresas importadoras deben realizar toda una serie de tramites aduaneros para lograr nacionalizar sus mercancías y posteriormente incurrir en gastos de transporte y fletes para trasladar sus mercancías hasta el estado Mérida.

10.- Como se ha implementado el plan evasión cero en esta aduana?_____

- Principal: Opina que es una directriz del superintendente del SENIAT, para cubrir una cuota de recaudación y para evitar el contrabando.
- Subalterna: Solo se implementa la zona primaria a través de los operativos con el apoyo de la Guardia Nacional

Análisis: Aunque el plan evasión cero en las aduanas , sea un plan estratégico nacional de Recaudación, ha ayudado a reducir los problemas del contrabando en las aduanas del país.

11.- Se ha presentado problemas con el contrabando de mercancías(neumáticos) en esta aduana?

Si ____ No: ____ Por Qué _____

Análisis: Principal y subalterna opinan que no se han presentado problemas con el contrabando.

El fiscal de la aduana de Mérida, opinó que en el caso de la aduana del Vigía se podría dar con un régimen suspensivo a través de los beneficios de Depósitos In bond. , Aduana General de Deposito o Dutyfrishop, tiendas de origen, ya que estos regimenes suspensivos , suspenden temporalmente los impuestos aduaneros y luego lo causan cuando las mercancías se vayan a nacionalizar.

2) ANÁLISIS DE LOS RESULTADOS EN BASE A LOS OBJETIVOS PLANTEADOS PARA ESTA INVESTIGACION:

Existen diferentes barreras arancelarias que están limitando la importación de neumáticos en el Estado Mérida.

En primer lugar, las aduanas establecidas en la zona aunque una de ellas específicamente la de lagunillas, estaba habilitada para operaciones de Importación, no les brindan un incentivo fiscal a las empresas importadoras de neumáticos ubicadas en el Estado Mérida. Y la otra aduana de el Vigía, aunque ya fue inaugurada, todavía no está autorizada para realizar operaciones de importación debido a que el Aeropuerto Pérez Alfonso , no ha recibido la Categoría de Aeropuerto Internacional.

Es por ello, que las empresas importadoras continúan realizando sus importaciones por las aduanas tradicionales de la Guaira, Puerto Cabello y Ureña. Ocasionándole gastos más elevados a las empresas importadoras de neumáticos, con respecto a los gastos de fletes y viáticos.

De las empresas entrevistadas manifestaron que sería de un gran provecho que las aduanas del Estado le brindaran un incentivo fiscal para realizar sus operaciones directamente en esta ciudad andina.

Otras de las barreras que se observaron fueron la gran cantidades de tramites aduaneros, que deben realizar estas empresas para nacionalizar las mercancías.

Así como también dificultades para adquirir la divisa \$ (dólares) para realizar sus compras internacionales.

Las barreras arancelarias influyen muy directamente en el precio de los neumáticos debido a que estas barreras anteriormente mencionadas generan un elevado costo adicional al precio original del neumático, lo que incrementa sustancialmente el precio llevando a estar muy por encima al valor del neumático fabricado en nuestro país.

Como ya se mencionó anteriormente las aduanas establecidas en el Estado Mérida, no les brindan incentivos fiscales a las empresas importadoras de neumáticos para realizar los tramites de importación de neumáticos. por ejemplo: En la aduana de Lagunillas se pueden realizar operaciones de importaciones de neumáticos pero para el

importador no representa un atractivo o un beneficio económico, realizar sus operaciones por el Estado, ya que le puede salir igual o más costoso importar por el Estado Mérida; ya que no existe un régimen legal que favorezca este tipo de producto.

Y como las empresas establecidas en el Estado, ya poseen una tradición y confianza en sus agentes aduanales, que les realizan sus tramites aduaneros, prefieren no cambiar de aduana, debido a que no les muestra un beneficio económico atractivo para invertir a través de las aduanas del Estado y prefieren seguir utilizando las aduanas tradicionales de la Guaira, Puerto Cabello y Ureña. Obviando este servicio automatizado instalado en el Estado, tanto en la ciudad de Lagunillas y El Vigía, que sencillamente están subutilizadas y solo un porcentaje muy bajo de la población recibe los beneficios que prestan estas aduanas para la Zona Científica Cultural y Tecnológica, pero a nivel comercial, no se percibe el beneficio así como sucede en otros estados como por ejemplo Puerto Cabello, Punto Fijo y la Isla de Margarita, en donde su principal atractivo comercial es el beneficio que prestan las aduanas de exoneración de pagos de aranceles para incentivar el comercio internacional.

Desde el Punto de vista de los fabricantes nacionales el Presidente de Bridgestone - Firestone opina que es muy difícil medirse con una competencia desleal. Por Ejemplo: Un caucho que se fabrique en China y pase por Corea antes de llegar a Venezuela están pagando un Arancel 16% y se vende a un precio por debajo del costo de fabricación.

Por tanto ese precio es imposible porque la materia prima , tiene un costo que es el mismo de los fabricantes de todo el mundo.

Esto afecta al consumidor que no sabe lo que compra y arriesga

su vida y la de los suyos al adquirir un producto de estas características, ya que poseen baja calidad en el producto que no puede ser compensada con un bajo precio.

En el caso de las empresas importadoras según Giuseppe Cottone el 30 % de los neumáticos importados que ingresa a nuestro país es a través del contrabando, esto está afectando directamente en las empresas importadoras, ya que las mismas están desapareciendo por que no pueden competir con una *competencia desleal*.

Es decir, que son tantas las barreras que se imponen a las empresas importadoras para traer el producto al país, que un 30% de los neumáticos que se comercializan provienen del contrabando, debido a que no facilitan el comercio internacional que permita ingresar el producto sin tantas barreras y ofrecen un producto de calidad al consumidor, es por ello que prefieren evadir los impuestos y las reglas gubernamentales e ingresan el producto de la forma más fácil a través de los caminos verdes del *contrabando*.

El consumidor final prefiere los cauchos importados a los nacionales debido a la *Calidad, Garantía y Durabilidad*, ya que los cauchos importados según las empresas entrevistadas, tiene una garantía de hasta 5 años y los clientes lo prefieren por esas características y el prestigio de los neumáticos importados, ya que aunque en Venezuela tenemos empresas fabricantes de cauchos que cumplen con las reglas Internacionales de Calidad como COVENIN, a través de SENCAMER, no poseen la misma resistencia de un neumático importado.

El Contrabando afecta directamente en la comercialización del producto, ya que no se da una competencia *leal* del producto, debido a que el producto llega al país sin cumplir con las normas de calidad ISO 9000, que exige COVENIN, y SENCAMER, y genera un fraude al fisco nacional al no cooperar con disminución del gasto fiscal a través de los ingresos fiscales aduaneros.

En Venezuela, existe una prohibición de importación de Neumáticos usados, debido a que se ha determinado que este producto genera un zancudo que afecta la salud del ser humano motivo por el cual tiene prohibida su importación pero a nivel de cauchos nuevos se puede importar normalmente, pero con un arancel del 20%, Existen solicitudes de la producción nacional de una medida de Salvaguarda para limitar la importación así sea de manera temporal que favorecerá a la producción nacional.

Las empresas importadoras pueden realizar las operaciones de importación por la aduana de Lagunillas más no por la de El Vigía, ya que todavía no ha iniciado sus operaciones mercantiles; debido a que no ha recibido la categoría de Aeropuerto Internacional, pero las empresas importadas no realizan sus operaciones aduaneras por el sistema; ya que la aduana de Lagunillas no le ofrece un incentivo fiscal que le permita realizar sus actividades aduaneras directamente por el Estado. Es decir no hay un Régimen aduanero que favorezca a la importación de neumáticos.

3) CONCLUSIONES:

Después de haber realizado este trabajo de investigación Documental y de campo en el Estado Mérida , para analizar la problemática del impacto de las barreras arancelarias en las empresas importadoras de neumáticos se ha llegado a las siguientes conclusiones.

- En primer lugar el rubro del neumático: Esta aprobada su importación con un arancel específico de 20%, que afecta el ingreso del producto al país a un precio competitivo.
- En Venezuela también se han aplicado las barreras de restricciones cuantitativas en las importaciones de neumáticos nuevos para vehículos y camiones o también denominada cuotas de importación. Sólo se importaba cauchos agrícolas, esto como medida gubernamental para frenar las importaciones de cauchos y favorecer a la producción nacional, limitando en gran medida la compra venta de neumáticos al consumidor final.
- Existen barreras arancelarias que afectan el ingreso de las mercancías a territorio venezolano, como lo son la gran cantidad de tramites y pagos de aranceles y tasas a que da lugar la nacionalización de la mercancía. Así como también le afecta el elevado costo de transporte y fletes .
- El control de cambio no ha afectado las importaciones ya que las empresas realizan sus compras de divisas a través de CADIVI. , sin mayores retrasos, siempre y cuando estén al día con los requerimientos que CADIVI solicita a todo importador.

- También existen las barreras no arancelarias de regulaciones técnicas y administrativas que en nuestro caso son impuestas Por COVENIN, a través de SENCAMER, en donde se le establece al importador todos los requisitos mínimos que debe tener el producto (Neumáticos), para lograr su ingreso y nacionalización en nuestro país.
- Las barreras arancelarias, influyen en los precios de los neumáticos, ya que el impuesto de importación sólo se aplica a los productos que van a ingresar a nuestro país, pero no se le aplica a los productos fabricados en nuestro mercado nacional, de allí nace la gran diferencia tan marcada en el precio de un producto importado al nacional.
Aunque el producto fabricado en nuestro país cumple con normas de calidad COVENIN, ISO 9000, Los mismos no satisfacen las expectativas del consumidor final que a pesar del precio tan elevado del neumático importado lo sigue prefiriendo al nacional.
- No existe ningún incentivo fiscal para las empresas importadoras de neumáticos para que los mismos realicen sus operaciones comerciales de importación por el Estado Mérida, éstas aduanas específicamente la del Vigía, no están habilitadas para la importación de neumáticos, y la de Lagunillas si está habilitada para operaciones de importación, Pero el Régimen Fiscal que posee no favorece en nada a las empresas importadoras de neumáticos. Lo cual genera que las empresas importadoras se vean en la necesidad de importar por las otras aduanas del país, tales como: las aduanas de Ureña, Puerto Cabello y La Guaira.

- Los consumidores de la cadena del neumático, prefieren la compra de neumáticos importados a los nacionales, debido a que les brindan mayor garantía, calidad y confiabilidad que el producto nacional. Tal es su preferencia que el precio del producto importado no afecta la decisión de compra, del consumidor final, ya que el precio del neumático importado es más elevado que el nacional, razón esta que nos lleva a concluir que el consumidor final tiene bien claro que el caucho importado es de mayor calidad que el nacional y que el precio no afecta la decisión de compra del producto; ya que en el momento de invertir en cauchos importado su gasto va a ser más elevado pero en el transcurrir del tiempo o periodo de uso, el producto importado va a dar mayor rendimiento, durabilidad y confiabilidad que el producto nacional.
- Las empresas importadoras de neumáticos solamente pueden realizar tramites de importación por la aduana de Lagunillas; pero la misma no le brinda un incentivo fiscal para que las empresas dejen de realizar sus operaciones de importación por las aduanas tradicionales de Ureña, La Guaira y Puerto Cabello y que comiencen a realizar sus tramites directamente por el estado Mérida.

Por la aduana subalterna del Vigía todavía no se pueden realizar operaciones de importación debido a que no esta habilitada para importar, ya que el Aeropuerto Pérez Alfonso no ha recibido la calificación de Aeropuerto internacional, y a partir del momento en que sea certificado y habilitado es que le asignarán el Régimen legal tributario que le corresponda por

su ubicación estratégica y comercial. Esperando por la misma comunidad vigíense que se le asigne el Régimen Fiscal de zona libre, puerto libre o zona franca.

El contrabando afecta directamente los precios de venta de los neumáticos, ya que el producto entra al país sin cancelar los aranceles correspondiente que establece la ley de aduanas y por consiguiente entra al mercado Venezolano a un precio más bajo que el establecido en la libre competencia. Por consiguiente se dan las siguientes consecuencias:

1) Se da una gran evasión fiscal, el Estado Venezolano deja de percibir una gran cantidad de ingresos fiscales, producto de los aranceles aduaneros y tasas de importación.

2) El producto que ingresa, no puede ser analizado y por consiguiente se evade el control de calidad; en donde no se puede verificar si el producto que esta ingresando al país es contaminante o no, si el producto cumple ó no con las normas de calidad y fitosanitarias exigidas por COVENIN,

Por las razones anteriormente expuestas es que el producto importado que ingresa de contrabando compite en el mercado nacional a un precio mas económico, al que ingresa con todos los tramites legales que establece la ley y de allí nace la competencia desleal en el mercado nacional y se afecta el intercambio comercial a un precio justo entre el libre juego de la oferta y la demanda.. Generándose a veces un estilo de dumping interno que ha dañado mucho a la empresa nacional.

En el estado Mérida las principales empresas importadoras de neumáticos son las que se tomaron en cuenta para esta investigación como lo son:

- Servicauchos Mirsan
- Servicauchos Mérida
- Covencaucho industrias SA.

Nivel de importaciones en los últimos años. Se han dado una serie de variaciones, así como se refleja a continuación en los siguientes años analizados según base estadísticas de los anuarios del año 2000-2003.

Para el año 2000,

En Brasil se dio un incremento sustancial de las importaciones, en comparación a los otros países que se analizaron así como se puede observar en el gráfico 7.2.1.

Expresado en dólares; el monto de importación de Brasil fue de 141.539 millones de dólares, Italia = 51.234 millones de dólares y EE.UU. por 167.967 millones de dólares.

Para el año 2001.

Se dio un incremento de las importaciones de neumáticos provenientes de EE.UU. le sigue Brasil y posteriormente Italia.

EE:UU.= 158.395 millones de dólares.

Brasil = 56409 millones de dólares.

Italia:= 48.254 millones de dólares.

Como se puede observar del año 2000 al año 2001 en el país se dio una gran disminución de las importaciones de los neumáticos.

Para el año 2003:

Se mantiene el liderazgo de las importaciones con EE.UU. e Italia, pero cuando analizamos los valores económicos en dólares podemos visualizar que EEUU. disminuyó en una gran proporción sus importaciones llegando a importar solo 69.369 millones de dólares, Italia 29.761 millones de dólares. Luego esto lo podemos visualizar analizando las importaciones de los principales países de donde se importan los neumáticos para transporte y notamos plenamente la disminución de las importaciones.

El nivel de importaciones de neumáticos, ha venido en decadencia desde el año 2000 hasta el año 2003, debido a las diferentes barreras arancelarias y no arancelarias que impone Venezuela a otros países que importan hacia nuestro país., afectando el libre comercio internacional del neumático, debido a que restringe la libre compra de divisas, además de otras barreras arancelarias y no arancelarias que con ello favorece en gran medida a la producción nacional incrementando sus niveles de producción al máximo.

Con este trabajo de investigación no se pretende afectar la producción nacional del neumático; pero se quiere aclarar que aunque los neumáticos nacionales cumplen con las normas de calidad COVENIN e ISO 9000, no satisface las expectativas del consumidor final, sobre todo en el área de transporte, es por ello que este tipo de consumidores prefieren el caucho importado al nacional, no afectando la decisión de compra el precio del producto, ya que el

Neumático importado le brinda mayor garantía y seguridad en carretera.

Actualmente si existe **libre comercialización** del producto con el fenómeno de que no existe disponibilidad de cauchos nacionales debido a las ultimas declaraciones presidenciales se van ha dar el cierre total a las importaciones, motivo por el cual se va limitar totalmente la importaciones de neumáticos, por ahora las empresas que tienen acceso para la compra de divisas a través de CADIVI están trayendo cauchos importados. Pero al darse el cierre publicado en gaceta según decreto presidencial, sencillamente el precio del neumático nacional se incrementará de precios, debido a que van ha tener el monopolio del mercado del neumático en Venezuela. Y sencillamente se suspenderán las ventas del producto importado a nuestro país. Limitando el libre intercambio internacional del producto.

Aunque el decreto presidencial anunciado por el presidente nacional para suspender las importaciones de partes y autopartes automotrices incluyendo el sector del neumático al cierre del año 2007, todavía no ha sido publicado en gaceta de manera oficial, ya en el mercado nacional se sienten los efectos del **impacto** de estas posibles barreras arancelarias; debido a que las grandes vendedores de neumáticos en el Estado Mérida, se esta dando una disminución de las importaciones, a la vez que el caucho nacional se están dando una escasez del producto, debido a dos posibles causas: 1) Que estén limitando las ventas del producto dándose un gran acaparamiento del producto para que cuando se ratifique el cierre a las importaciones, sacar el producto nacional a un precio mucho más elevado debido a que los fabricantes nacionales van ha tener el monopolio del producto, por supuesto se incrementaría la fabricación.

nacional en grandes proporciones, ya que los consumidores finales al no poseer el neumático importado se ve en la necesidad de adquirir el nacional así este último no satisfaga sus necesidades de transporte. 2) Que las empresas importadoras pudieran estar dejando de importar ya que no existen las garantías legales y gubernamentales para que estas empresas puedan seguir manteniendo sus operaciones comerciales en el país, esto generaría una estampida de las empresas importadoras del país. Y se estaría limitando al 100 por ciento el poder de decisión de compra del consumidor final que tendría que adquirir solamente el producto fabricado en nuestro país.

Este es uno de los motivos por los cuales actualmente en el mercado existe escasez del neumático importado de buena calidad y de marcas reconocidas tales como Michelin, Goodrich, etc. Y se están encontrando solamente marcas chinas y japonesas de muy mala calidad.

Y en el caso de nuestro estudio se les estaría imponiendo una barrera no arancelaria regida por un decreto presidencial que sencillamente no cumpliría con el sentido natural del comercio que es sencillamente el ***libre intercambio comercial internacional*** entre países. En donde exista el libre juego de competencia entre la oferta y la demanda y en donde el índice del comercio lo marque la calidad y la garantía del producto.

Es muy importante recordar que aunque en Venezuela existen empresas fabricantes de neumáticos, todavía siguen dependiendo de las importaciones debido a que existen partes especiales en la fabricación del neumáticos que son de origen importado; ya que en Venezuela todavía no se han perfeccionado para realizar la fabricación total del producto.

De darse por aprobado este decreto presidencial, sencillamente nos aislaría del mundo real, ya que Venezuela todavía es un país en vía de desarrollo, todavía no es un país desarrollado y dependemos en gran medida de nuestros países hermanos del globo, especialmente de EE.UU., Japón. Etc.

.- Desde hace varios años el Presidente Hugo Chávez estaba convencido que las importaciones eran manejables y que se podían limitar hasta un nivel que permitiera cubrir con comodidad la demanda nacional de ponerle límites a la entrada de bienes y servicios, y es así como el mantenimiento del control de cambio ha provocado que las importaciones crezcan en 154% durante los tres últimos años de acuerdo a las cifras del BCV. Desde el primer trimestre del 2003 que se registraron 2325 millones de dólares año en que entraron en vigencia las restricciones cambiarias, las importaciones han llegado hasta 5899 millones durante los últimos tres meses del año 2006.

Esto nos lleva a la conclusión que existe una gran demanda insatisfecha que aunque el gobierno nacional haya tratado de limitar las importaciones con el control cambiario, esto ha sido casi imposible, debido a que las estadísticas del Banco Central reflejan que desde que se impuso el control cambiario en el año 2003 las importaciones en vez de disminuir han es aumentado, con la salvedad que los productos importados se consiguen con dificultad en el mercado nacional pero a un precio mas costoso que el caucho nacional. Es decir el consumidor debe comprar sus cauchos a un precio mas elevado que si no existiera el control cambiario.

Las barreras a las importaciones también afectan a la producción nacional, ya que al darse la disminución de las importaciones para

proteger a la industria nacional esto afecta al mercado nacional, desde diferentes puntos de vista. A nivel de la industria nacional de cauchos: se ven en la necesidad de incrementar su capacidad operativa de producción para en la mejor medida satisfacer esa porción del mercado insatisfecha que compraba los cauchos importados, los cauchos nacionales incrementan sus precios debido a dos razones principales: 1) la ausencia del neumático importado en el mercado nacional, 2) los incrementos de costos operativos que representa incrementar sus cuotas de producción, también se puede observar que aunque las empresas nacionales cumplan sus cuotas de producción al máximo no logran cubrir la demanda nacional de neumáticos

La porción del mercado nacional del caucho importado se ve en la obligación de dejar de comprar sus cauchos importados no por no tener los recursos económicos para adquirirlos; sino por la Ausencia del producto en el mercado nacional.

4) RECOMENDACIONES

Se le recomienda al Gobierno nacional y a la Gobernación del Estado Mérida, que se realicen todos los correctivos necesarios y los trabajos de inversión de infraestructura que sean necesarios para que la aduana subalterna del Vigía sea habilitada para realizar actividades de importación en nuestro estado Mérida, en donde las empresas importadoras de Neumáticos puedan realizar los tramites aduaneros por éste mismo estado, sin tener que seguir incurriendo en elevado costos de aranceles, transporte y fletes para nacionalizar sus productos, así como para trasladar sus mercancías desde las otras aduanas establecidas a nivel nacional hasta nuestro Estado Mérida.

Se le recomienda al gobierno nacional, que a través de su superintendencia de aduanas, se realice el estudio de un régimen fiscal que favorezca el sector automotriz en el estado Mérida, para que se le den incentivos fiscales para facilitar el comercio internacional en nuestro estado y con esto aprovechar las infraestructuras que ya poseemos en aduanas automatizadas y con ello disminuir en gran medida el grave problema que enfrenta a diario las empresas del sector del caucho tanto nacionales como importadoras con el problema del contrabando y los ilícitos aduaneros.

Así como también que se reduzcan los niveles de aranceles al sector del neumático para disminuir los costos transporte y fletes de los productos que ingresan a nuestro estado vía terrestre.

Y así incentivar el intercambio comercial en nuestro estado, tomando en cuenta que nuestro estado Mérida esta catalogado como una de las principales ciudades de Venezuela por atracción turística a nivel internacional. Lo que conllevaría al mejoramiento crecimiento económico y al mejoramiento del nivel de vida de los ciudadanos que tenemos nuestra residencia en el Estado Mérida así como también a todo aquel Turista que desee realizar un acto de comercio en nuestro estado.

5) BIBLIOGRAFÍA:

5.1) Libros consultados:

Chacholiades Miltiades, Economía Internacional, Segunda Edición, Editorial Mc Graw Hill.

Jarach Dino, Curso de Derecho Tributario, Editorial CIMA 1980.

Hurtado Barrera Jacqueline, Metodología de la Investigación Holística, Tercera Edición , Editorial SYPAL, IUTC. Caracas 2000.

Mendez A. Carlos E., Metodología diseño y desarrollo del proceso de investigación, Tercera edición, Editorial Mc Graw Hill.

Guía practica para la Gestión de Importaciones y Exportaciones. Legis Editores CA. (Legis), 4ta. Edición 2006.

5.2) Anuarios Estadísticos:

Anuario de comercio exterior de Venezuela, tomo II, importaciones año 2000, Editorial: Instituto Nacional de estadística de la Republica Bolivariana de Venezuela.

Anuario de comercio exterior de Venezuela, tomo II, importaciones año 2001, Editorial: Instituto Nacional de estadística de la Republica Bolivariana de Venezuela.

Anuario de comercio exterior de Venezuela, tomo II, importaciones año 2002, Editorial: Instituto Nacional de estadística de la Republica Bolivariana de Venezuela.

Anuario de comercio exterior de Venezuela, tomo II, importaciones año 2003, Editorial: Instituto Nacional de estadística de la Republica Bolivariana de Venezuela.

5.3) Leyes

La Constitución Nacional de la República Bolivariana de Venezuela, publicada según gaceta: N° Gaceta Oficial 5.453 del 24 de marzo del 2000.

Ley Orgánica de Aduana de la republica Bolivariana de Venezuela, publicada según gaceta N° Gaceta oficial Extraordinario. N°5.353 del 17 de Junio de 1.999.

Código Orgánico tributario, Gaceta Oficial N° 37305 de fecha 17 de Octubre de 2001.

Ley del Contrabando Gaceta Oficial N° 38.327 de fecha 2 de diciembre

5.4) Paginas de Internet

www.eluniversal.com/1998/05/03/eco_art_0320/AA.shtml

www.automotriz.net/articulos/asocauchos.html

www.producto.com.ve/1235/notas/informe.html

www.producto.com.ve/235/notas/informe1.html

www.automotriz.net/columna/2000ene_col-17-23.html

www.automotriz.net/articulos/sind-cauchos.html

www.venezuela-viena.org/documentos/perfil/devenezuela.doc/microsoftword
www.sela.org/public_html/AZK1/Esp/docs/Globalizacion/spdxxviidi1-01/Di1-01-10.html

www.fao.org/docrep/meeting/x4329shtm.

[www.prochile.cl/biobio/photo/catastro%202004%20vf_.pdf#search=](http://www.prochile.cl/biobio/photo/catastro%202004%20vf_.pdf#search=%20barreras%20%20arancelarias%20%en%20%20Venezuela)
[“barreras%20%20arancelarias%20%en%20%20Venezuela”](http://www.prochile.cl/biobio/photo/catastro%202004%20vf_.pdf#search=%20barreras%20%20arancelarias%20%en%20%20Venezuela)

www.gerente.com/revistas/gerente/0205/Venezuela/emp3_0205.html

www.embavenez_us.org/boletin_Cadivi_081104_121104.pdf#search=importaciones%20%20de%20%20neumaticos%28cauchos%29en%20Venezuela

www.automotriz.net/articulos/demanda_cauchos.html

www.automotriz.net/articulos/impcauchos.html

www.aladi.org/nsfaladi/html

www.Zplccyt.mrd.gov.ve/textos/aduana.html

www.eluniversal.com/2000/06/17/eco_art_1720_4HH.shtml

www.talcualdigital.com/SumandoNegocios/default2005/027.asp

www.automotriz.net/columna/2000/2000JULcol-03-09.html

www.bcv.org.ve/cuadros/4/413.asp

www.monografias.com/trabajos13/ofemol/ofemo.shtml

www.eluniversal.com/2006/06/10/eco_art-10201A.shtml

www.Sencamer.gob.ve/sencamer/action/normas.find

www.politica-eluniversal.com/1999104123/ten_art_23310NA.shtml

www.afiies/AFI/htms/SaIE/INFPAIS/VENE4.htm

www.aladi.org/nsfaladi/norminp.nsp/70f10a7ac116751e03256aa80052e2eb/b671215e39b8511e03256b6000582e05?openDocument

www.monografias.com/trabajos14/codigo-organico/codigo-organico.shtml

www.gestiopolis.com/recursos/documentos/fulldocs/eco/sistribvenct.htm

www.ambitoaduanero.com/Jurisprudencias81.html

www.ambitoaduanero.com/Jurisprudencias77.html

www.ambitoaduanero.com/Jurisprudencias76.html

www.ambitoaduanero.com/Jurisprudencias75.html

www.ambitoaduanero.com/Jurisprudencias70.html

www.ambitoaduanero.com/Jurisprudencias68.html

www.ambitoaduanero.com/Jurisprudencias11.html

www.ambitoaduanero.com/Jurisprudencias17.html

www.aduanas.com.ve/ley_anticont.php

www.bcv.org.ve/c2/Indicadores.asp

www.bcv.org.ve/excel/5_3_4.xls?id=106

www.sela.org/public_html/AA2K3/Esp/docs/Coyuntura/coyun10/coyun10.htm

www.automotriz.net/cgi-bin/antiframe.pl?ref

www.automotriz.net/articulos/cadivi-nvos-codigos-arancelarios.html

6)ANEXOS:

6.1).- Modelo de cuestionarios para las aduanas del Estado Mérida:

Fecha de la entrevista:_____

Lugar de la entrevista: _____

Hora: _____.

ENTREVISTA:

1.- Nombre de la aduana_____

2.- Dirección: _____

3.-Que tipo de actividad aduanera se realiza acá?_____

4).- Que tipo de beneficio fiscal le brinda esta aduana a la población del Estado Mérida:_____

5)Qué régimen fiscal utiliza:

a) Puerto libre: _____

b) Zona Franca: _____

c)Zona libre científica cultural y tecnológica: _____

d)Otros: _____

6).- La clasificación fiscal de esta aduana abarca todo el Estado Mérida?

Si _____ No _____ Por que : _____

7).- Se importan neumáticos por esta aduana: Si _____ No _____, Por que?:

8)Existen posibilidades que en ésta aduana se puedan importan neumáticos Nuevos? Si _____

No _____, Porque? _____

9.- Que tipo de control fiscal es utilizado para la nacionalización de las mercancías: _____

10.- Como se ha implementado el plan evasión cero en esta aduana? _____

11.- Se ha presentado problemas con el contrabando de mercancías(neumáticos) en esta aduana?

Si ____ No: ____ Por que?_____

Entrevistador:

Lic. Liseth Olivares León
Tesisista de la Especialización
de Aduanas. ULA.

6.2) Cuestionario para empresas importadoras de neumáticos en el Estado Mérida:

Fecha de la entrevista:_____

Lugar de la entrevista:_____

Hora:_____.

1.-Rama comercial a la que se dedica_____

2.-Esta empresa realiza tramites de importación de neumáticos? Si_____,
No_____, Por que?_____

3.- Qué Marcas de neumáticos importa actualmente:

Micheline_____, Goodrigh_____, Chogun_____

Cauchos _____ Chinos_____

Otros:_____

4.- Por qué sus clientes le compran este(os) tipo(s) de neumáticos?

Por su Calidad_____ Por la Durabilidad_____ Por la
garantía_____, Otros_____

5.-Qué cantidad de neumáticos importados compra ésta empresa mensualmente?

Menos de 100 unidades_____

Entre 100 y 200 unidades_____

Mas de 200 unidades_____

6.- -Cuáles son los neumáticos que mas se venden y a que precios oscilan aproximadamente:

Tipos de neumáticos más vendidos mensualmente:

Neumático/ Precio				

7.-- Actualmente se le han presentados dificultades para realizar las compras de neumáticos importados? Si _____ NO_____; Por que_____

8- Cuales son las dificultades más comunes en la importación de neumáticos:

a) Control Cambiario: _____

b) Impuestos de importación: _____

c) Trámites aduaneros: _____

d) Cuotas de importación: _____

e) Prohibiciones de importación _____

- f) Plan evasión cero en las aduanas _____
- g) Gastos de transporte y fletes: _____
- h) otros: _____

9.- Cuál de las aduanas de la Republica Bolivariana de Venezuela utiliza para realizar las compras de sus neumáticos:

- a) Aduana de Puerto Cabello _____
- b) Aduana de la Guaira _____
- c) Aduana Principal de Mérida _____
- d) Aduana subalterna del Vigía _____
- e) Otra aduana: _____

10.- Por qué utiliza ésta Aduana: _____

11.- De qué país proviene su mercancía (neumáticos):

- a.- De Estados Unidos: _____
- b.- De Japón: _____
- c.- De China: _____
- d.- de Italia _____
- e.- Otros: _____, Cual país? _____.

12).- La asociación nacional de empresas importadoras de neumáticos, establece una lista de precios de los cauchos importados Si____ No____ por qué?_____

13) A nivel de la comercialización de neumáticos se respetan la lista de precios y existe la libre competencia? Si____ No____ Por qué?

14.- -Nombre de la empresa:_____

15.-Dirección:

16-Teléfono:_____.

-

Entrevistador:

Lic. Liseth Olivares León
Tesisista de la Especialización
De Aduanas. ULA.

8) Cuadros:

8.1) Cuadro N° 1: Índice de producción física para algunas actividades económicas

**INDICE DE PRODUCCION FÍSICA
PARA ALGUNAS ACTIVIDADES ECONÓMICAS**

(Base 1997 = 100)

	2003(*)	2002(*)	2001	2000	1999	1998
Petróleo						
Crudos	75,42	81,89	95,31	94,23	90,90	101,00
Derivados	90,50	95,34	101,13	102,77	115,33	100,95
Mineral de Hierro	103,32	84,49	87,59	93,40	75,04	88,21
Acero Primario	98,79	104,67	95,67	95,28	81,45	89,47
Aluminio Primario	95,40	96,12	89,90	90,06	90,56	92,55
Cabillas	67,73	59,16	80,83	67,49	67,74	73,46
Cemento (1)	73,79	78,89	94,38	96,92	101,41	107,39
Electricidad Generada	117,63	116,67	113,94	108,25	103,57	104,10
Azúcar (2)	55,54	73,18	74,51	71,22	74,10	94,92
Fertilizantes	(-)	(-)	63,29	75,82	80,77	90,11
Vehículos						
Pasajeros	36,92	63,98	107,46	65,09	48,48	81,80
Rústicos	17,67	40,57	48,64	35,82	33,78	58,59
Carga	26,35	38,84	73,60	52,09	62,12	108,15
Buses y Minibuses	34,69	71,18	126,26	86,64	56,21	133,36

Cauchos de						
Automóviles	151,32	112,18	102,38	106,19	100,80	96,29
Camioneta	93,91	94,21	94,16	133,27	123,03	90,90
Camiones y Autobuses	23,76	21,74	23,03	23,63	39,03	93,59
Industriales y Tractores (-)		(-)	(-)	(-)	(-)	49,73

Notas:

(1) Índice de Volumen Laspeyres de la clase 2694 de la Encuesta de Volumen, Precios y Valor del Sector

Manufacturero Privado.

(2) Índice de Volumen Laspeyres de la clase 1542 de la Encuesta de Volumen, Precios y Valor del Sector

Manufacturero Privado.

www.bcv.org.ve/excel/5_3_4.xls?id=106

8.2) Cuadro N° 2:

Venezuela: principales variables macroeconómicas

2001-2003

Variable	2001	2002	2003 ¹
PIB (%) ²	2,7	-8,9	-13,6
Desempleo (%) ³	13	18	21,1
Inflación (%)	12,3	31,2	33,12
Tasa de interés ⁴	22	40	62,3
Exportaciones (mmd)	26	24	22,4
Importaciones (mmd)	17	11	9,3
Deuda Externa (mmd)	38	36	35
Tasa de cambio (promedio) ⁶	760	1.400	1.600
Tasa de cambio (fin de año) ⁷	750	1.403	1.600

Notas:

1/proyecciones

2/porcentaje de crecimiento anual

3/ desempleo total abierto

4/ tasa de interés interbancaria de corto plazo

5/ miles de millones de dólares corrientes

6/ tasa de cambio en promedio aritmético anual

7/ tasa promedio del último mes del año.

Fuentes: CEPAL, World Bank, Banco Central, SELA, The Economist.

1.2. Observaciones sobre las principales variables macroeconómicas

En las proyecciones para 2003 se descartaron los valores del extremo peor de los rangos. La variable más importante respecto a repercusión económica es la frágil estabilidad política en el país. Las variables con repercusiones principales se refieren a: (i) crecimiento económico; (ii) inflación; (iii) tasa bancaria; y (iv) tasas de cambio.

Especialmente el crecimiento económico, la inflación y las tasas de cambio han mostrado tener una alta y significativa sensibilidad frente al medio político. Un ejemplo de ello es lo ocurrido en 2002. Aun cuando el precio del petróleo cerró en más de 25 dólares el barril de crudo, se observa una drástica contracción en el PIB sólo comparable con la contracción de 1999. En este último año los precios internacionales del crudo llegaron incluso a 10 dólares por barril, lo que generó problemas políticos en varios países (en Ecuador fue factor clave en la renuncia del presidente Jamil Mahuad).

El desempleo se refiere al desempleo total abierto. El problema más importante es el subempleo. Para 2003 se estima (Universidad Central de Venezuela) que al menos 53 por ciento de la fuerza de trabajo estaría relacionada directa o indirectamente con la economía informal o marginal.

Las tasas de cambio han mostrado ser muy volátiles. Entre la tercera y la cuarta semana de enero de 2003, la tasa de cambio pasó de 1.450 a más de 2.100. El 23 de enero de 2003 el Banco Central suspendió durante diez días la venta de divisas. Al 16 de abril de 2003, la situación de disponibilidad de

Divisas no se había normalizado. Ha sido significativo el decrecimiento de las reservas del Banco Central. Se considera que las mismas se ubican en 16.000 millones de dólares para el mes de mayo, según fuentes del Banco Central.

Fuentes

La información aquí presentada se basa principalmente en las fuentes siguientes: CEPAL, SELA, World Bank (The World Bank Tables, 2001), Fondo Monetario Internacional, Banco Central de Venezuela, The Economist, IESA (Instituto de Estudios Superiores de Administración) y Universidad Central de Venezuela.

¹ Datos y proyecciones a abril de 2003

Racionalizará sus actividades para reducir costos, lo que entraña el cierre de plantas

7.3)CUADRO N° 3: IMPORTACION TOTAL ESPECIFICADA POR SECCIONES DEL ARANCEL: ARTÍCULO Y PAIS DE ORIGEN. Año:2000

			Resumen anual	
			VALOR	
Arancel	Articulo	País de Origen	Kilogramos	Bolívares
07.40.11	Neumáticos(Llantas neumáticas)			
	Nuevo de Cauchos.			
07.40.11.00	Neumáticos Automóviles:			
		ALEMANIA	28452	159798986
		ANTI. HOLANDESA		4509
		ARGENTINA	263204	642942436
		BERMUDAS	32682	42208996
		BRASIL	1509571	3795842072
		CANADA	127556	461388525
		CHILE	78437	272086853
		CHINA	159497	200784826
		COLOMBIA	540611	1679672862
		COREA DEL N.REP.	16140	40176370
		COREA DEL SUR	815452	1800139540
		COSTA RICA	12	48539
		CUBA	80	271309
		CURAZAO	9845	41471454
		DINAMARCA	12364	45114069
		ECUADOR	134019	398912271
		ESLOVENIA	72251	179140277
		ESPAÑA	41933	126674633
		EEUU.	2341942	6021376310
		FRANCIA	309255	863388925
		HONK KONG	2613	3634693
		INDIA	6293	7136292
		ITALIA	75613	283928347
		JAPON	1809304	5148871143
		PAISES BAJOS	14952	43482602
		PANAMA	92	64713
		PERU	420282	749044746
		POLONIA	54848	119868601
		REINO UNIDO	96147	224240018

	SINGAPUR	24416	100747408
	SRI-LANKA	29669	130080468
	SUECIA	15	15212
	SUIZA	85	177900
	TAILANDIA	126419	286537147
	TAIWAN	255161	721981711
	VENEZUELA	39111	145978964

FUENTE:Base de datos: Anuario de estadísticas del Centro de Estadísticas de la República Bolivariana de Venezuela. Año 2000.

7.4)CUADRO N° 4: IMPORTACION TOTAL ESPECIFICADA POR SECCIONES DEL ARANCEL: ARTÍCULO Y PAIS DE ORIGEN. Año:2001

			Resumen anual	
			VALOR	
Arancel	Articulo	País de Origen	Kilogramos	Bolívares
07.40.11	Neumáticos(Llantas neumáticas)			
	Nuevo de Cauchos.			
07.40.11.00	Neumáticos Automóviles:			
		ALEMANIA	126736	392326350
		ANTI. HOLANDESA	290	589248
		ARGENTINA	214900	253358742
		BELGICA	3705	3368235
		BRASIL	1613445	3134531197
		CANADA	53558	88799778
		COLOMBIA	1914378	3528827655
		COREA DEL SUR	2735471	5229735174
		CHILE	248282	443615354
		CHINA	379938	532019693
		TAIWAN	187435	375684272
		CHIPRE	36	103217
		ECUADOR	390412	730018467
		EMIRATOS ARABES	45930	53138698
		ESPAÑA	16115	48641181
		ESLOVENIA	221680	375958633
		EEUU.	7863566	13991802859
		FRANCIA	750162	1771344762
		HONK KONG	45350	74875606
		INDIA	36517	25647474
		ITALIA	125615	178624539
		JAPON	5406233	10469173037
		MEXICO	132569	247610266
		NUEVA ZELANDIA	12000	25666238
		PAISES BAJOS	26383	60472066
		PANAMA	2100	3042851
		PERU	1330073	1754440694
		PTO RICO		8882
		REINO UNIDO	85374	309528105

	REP. DOMINICANA	1264	3567562
	RUSIA	19076	50766005
	SINGAPUR	95145	217379603
	SUDAFRICA	40414	70241731
	SUIZA	21082	83629552
	TAILANDIA	174107	324425793
			44852963519

FUENTE:Base de datos: Anuario de estadísticas del Centro de Estadísticas de la República Bolivariana de Venezuela. Año 2001.

7.5)CUADRO N° 5: IMPORTACION TOTAL ESPECIFICADA POR SECCIONES DEL ARANCEL: ARTÍCULO Y PAIS DE ORIGEN. Año:2002

			Resumen anual	
			VALOR	
Arancel	Articulo	País de Origen	Kilogramos	Bolívares
07.40.11	Neumáticos(Llantas neumáticas)			
	Nuevo de Cauchos.			
07.40.11.00	Neumáticos Automóviles:			
		ALEMANIA	28452	159798986
		ANTI. HOLANDESA		4509
		ARGENTINA	263204	642942436
		BERMUDAS	32682	42208996
		BRASIL	1509571	3795842072
		CANADA	127556	461388525
		CHILE	78437	272086853
		CHINA	159497	200784126
		COLOMBIA	540611	167967862
		COREA DEL NREP.	16140	40176370
		COREA DEL SUR	815452	1800139540
		COSTA RICA	12	48539
		CUBA	80	271309
		CURAZAO	9845	41471454
		DINAMARCA	12364	45114069
		ECUADOR	134019	398912271
		ESLOVENIA	72251	179140277
		ESPAÑA	41933	126674633
		EEUU.	2341942	6021376310
		FRANCIA	309255	863388925
		HONK KONG	2613	3634693
		INDIA	6293	7136292
		ITALIA	75613	283928347
		JAPON	1809304	5148871143
		PAISES BAJOS	149952	43482602
		PANAMA	92	64713
		PERU	420282	749044746
		POLONIA	54848	119868601
		REINO UNIDO	96147	224240018

	SINGAPUR	24416	100747408
	SRI-LANCA	29669	130080468
	SUECIA	15	15212
	SUIZA	85	177900
	TAILANDIA	126419	286537147
	TAIWAN	255161	721981711
	VENEZUELA	39111	145978964
			23225528027

FUENTE: Base de datos: Anuario de estadísticas del Centro de Estadísticas de la República Bolivariana de Venezuela. Año 2002.

**7.6)CUADRO N° 6: IMPORTACION TOTAL ESPECIFICADA POR SECCIONES DEL
ARANCEL: ARTICULO Y PAIS DE ORIGEN. Año:2003**

			Resumen anual	
			VALOR	
Arancel	Articulo	País de Origen	Kilogramos	Bolívares
07.40.11	Neumáticos(Llantas neumáticas)			
	Nuevo de Cauchos.			
07.40.11.00	Del tipo utilizados en automóviles			
	de turismo (incluidos los vehículos de todo tipo familiar "Break oChile "Sation Vagón"	ALEMANIA	6995	57111392
		ARGENTINA	59839	218923152
		BRASIL	130557	7559784671
		CANADA	109727	516163792
		CHILE	227583	800655232
		CHINA	27084	88038512
		COLOMBIA	498608	1822252141
		COREA DEL SUR	37385	173890529
		COSTA RICA	515416	1874901544
		ECUADOR	241134	757195753
		ESPAÑA	2891	13499349
		EEUU	923411	3766499156
		FRANCIA	23642	125314914
		ITALIA	4101	39052960
		JAPON	364698	1693443147
		MALASIA	48	178688
		PERU	162749	505070207
		REINO UNIDO	1303	4306080
		TAILANDIA	24551	86571200
		TAIWAN	544910	2118733406
		TRINIDAD Y TOBAGO	8377	38875184
				22260461009

FUENTE: Base de datos: Anuario de estadísticas del Centro de Estadísticas de la República Bolivariana de Venezuela. Año 2003.

8) GRÁFICOS

La Base de datos que a continuación se especifican corresponden a las importaciones totales especificadas, por secciones del arancel de aduanas, artículo, país de origen para los años 2000-2003, según el sistema de neumáticos: según el código del arancel N°1787083920, ya que según los datos estadísticos investigados en los anuarios de Estadísticas del Centro de Estadísticas de la Ciudad de Mérida, los neumáticos se pueden analizar sus importaciones a través del código arancelario que corresponde a la sección de transporte antes mencionados y también más adelante se presentarán los datos por el código con el que realmente se realiza el trámite aduanero de nacionalización de la mercancía cuando se decide importar este producto. Es decir; a nivel estadístico podemos visualizar las importaciones por el capítulo que corresponde a caucho y sus manufacturas y también por el sistema de neumáticos que corresponde al capítulo de transporte. Aunque como ya se mencionó, solo se debe registrar legalmente una importación por el código correspondiente que es el del Capítulo de caucho y sus manufacturas el cual su código arancelario se especifica a continuación:

- 4011 Neumáticos (llantas neumáticas) nuevos de caucho.
- 401110 Del tipo utilizado en automóviles de turismo (incluido los vehículos tipo familiar (break o Station Wagon y los carrera)
- 40111010 Radiales
- 40111090 los demás

401120de los tipos utilizados en autobuses y camiones
 40112010 radiales
 40112090 los demás.

Importaciones según el sistema de neumáticos: (transporte)

Año: 2000

Importaciones según arancel de aduanas

:

Artículo y país de origen

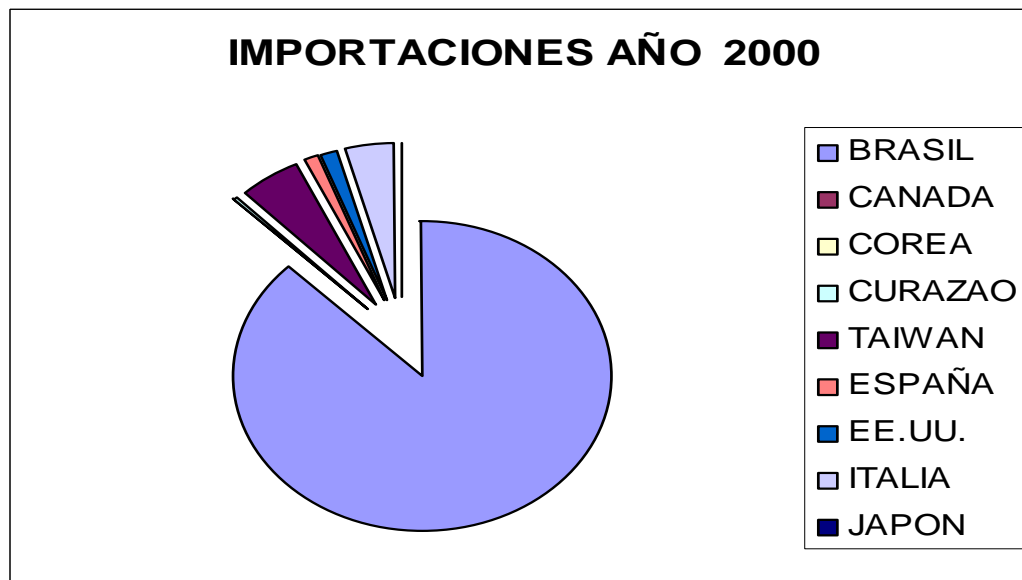
	países				
	BRASIL	CANADA	COREA	CURAZAO	TAIWAN
BOLIVARES	93443795	44061	14550	150872	5692704
\$	141539	68	22	228	8262

ESPAÑA	EE.UU.	ITALIA	JAPON
1386296	1748693	4212151	120301
1992	167927	51234	175

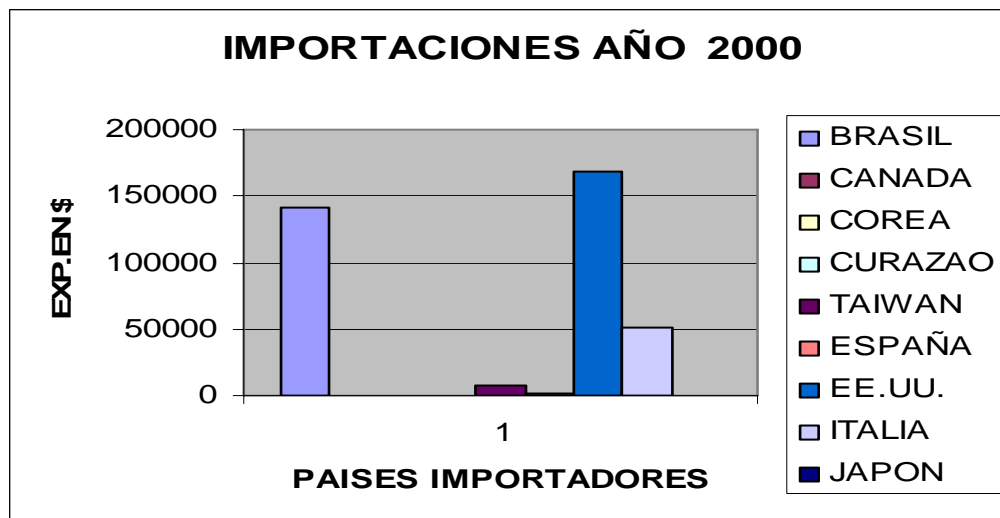
8.1) Importaciones según el sistema de neumáticos de transporte para el año 2000



Fuente: Cuadro Nº 3: Importación total especificada por secciones del arancel: Artículo y país de origen; año 2000



Fuente: Cuadro Nº 3: Importación total especificada por secciones del arancel: Artículo y país de origen; año 2000

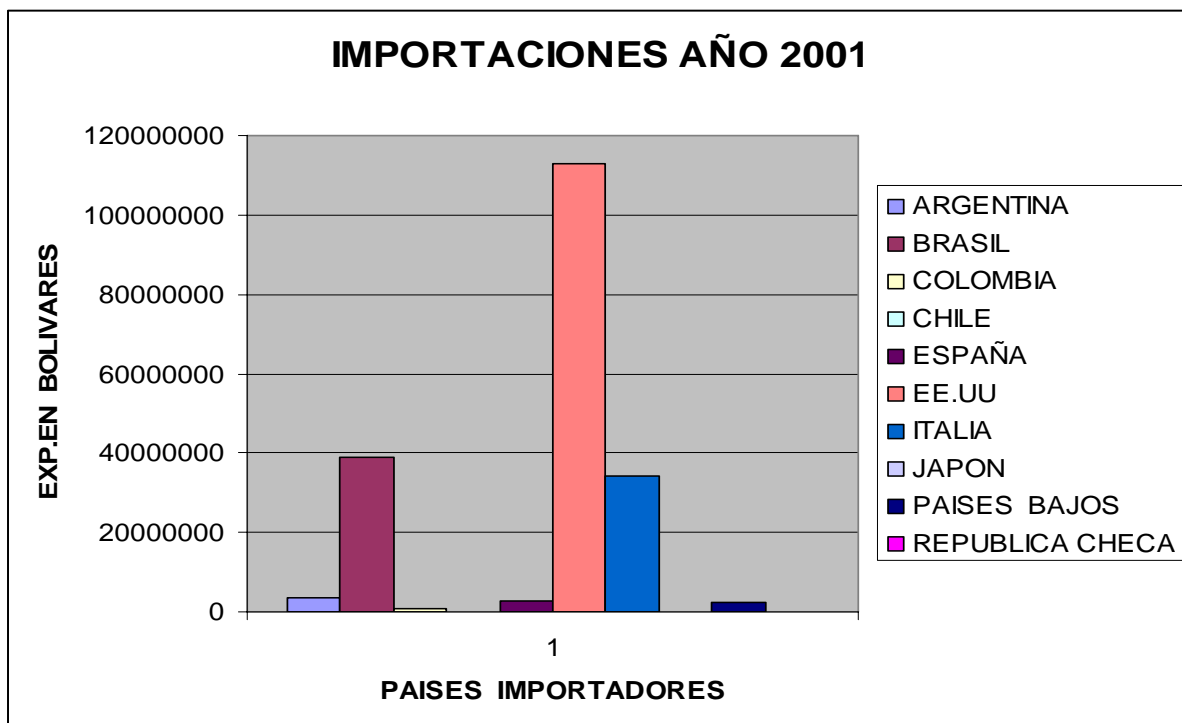


Fuente: Cuadro Nº 3: Importación total especificada por secciones del arancel: Artículo y país de origen; año 2000

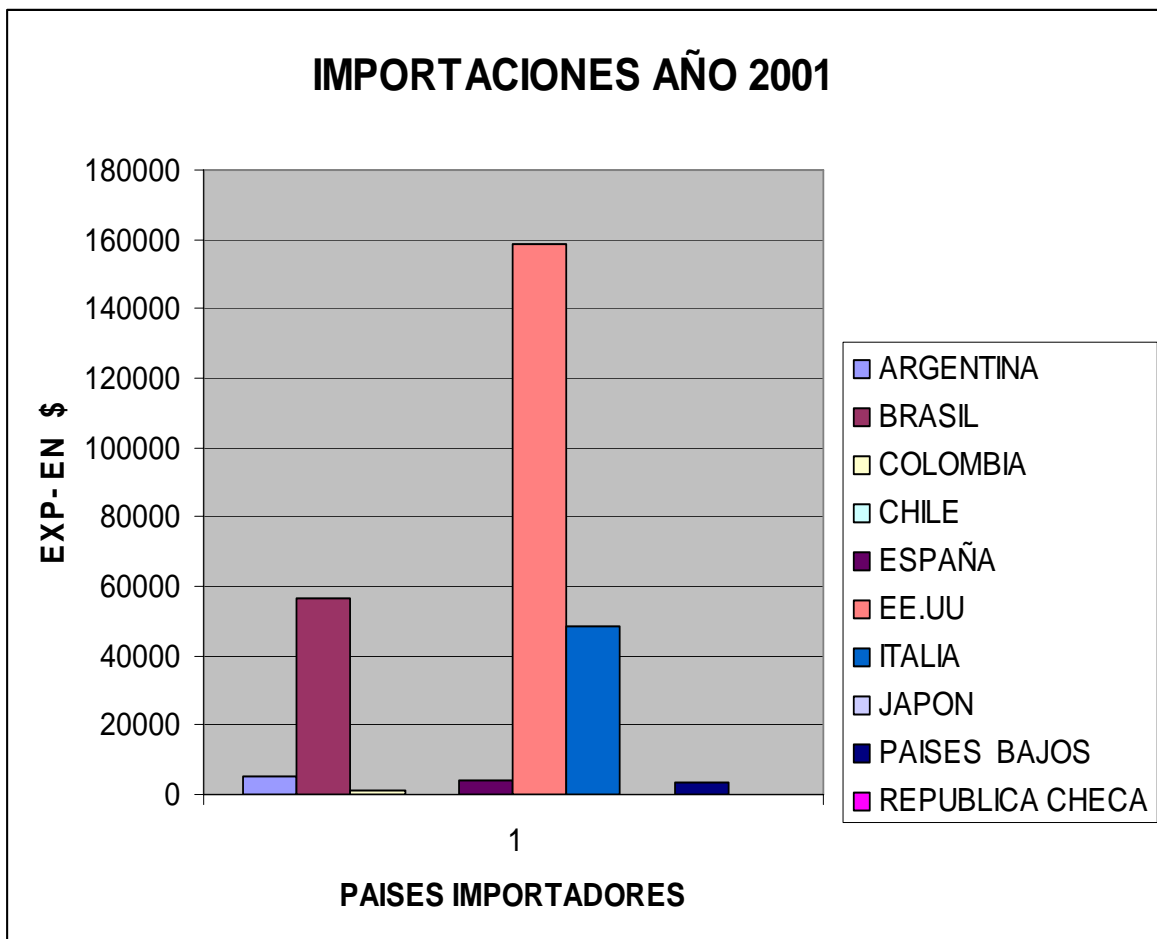
	IMPORTACIONES AÑO 2001					
	ARGENTINA	BRASIL	COLOMBIA	CHILE	ESPAÑA	EE.UU
EN \$	4991	56409	876	20	4038	158395
EN Bs.	3629911	38994544	651013	14450	2916900	112909159

		PAISES	REPUBLICA
ITALIA	JAPON	BAJOS	CHECA
48254	121	3182	77
34316933	88182	2371767	54797

8.2) importaciones según el sistema de neumáticos de transporte para el año 2001.



Fuente: Cuadro N° 4: Importación total especificada por secciones del arancel: Artículo y país de origen; año 2001

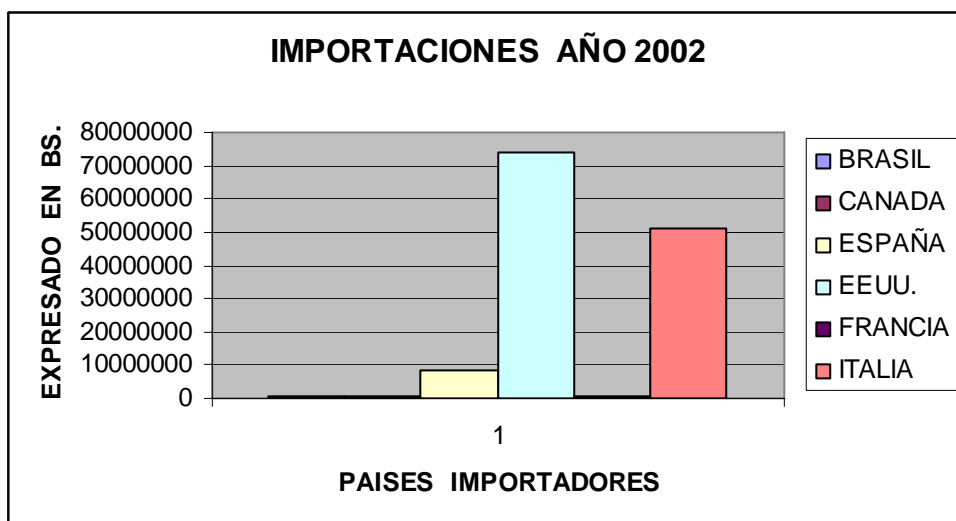


Fuente: Cuadro Nº 4: Importación total especificada por secciones del arancel: Artículo y país de origen; año 2001

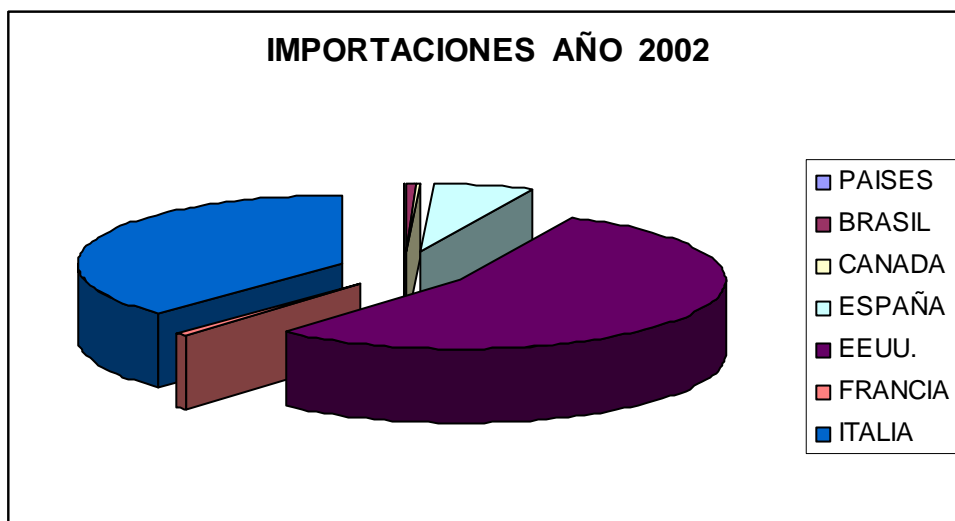
IMPORTACIONES AÑO 2002

PAISES	BRASIL	CANADA	ESPAÑA	EEUU.	FRANCIA	ITALIA
BS.	602200	380711	8392963	73886092	853734	51218243

8.3) Importaciones según el sistema de neumáticos de transporte para el año 2002:



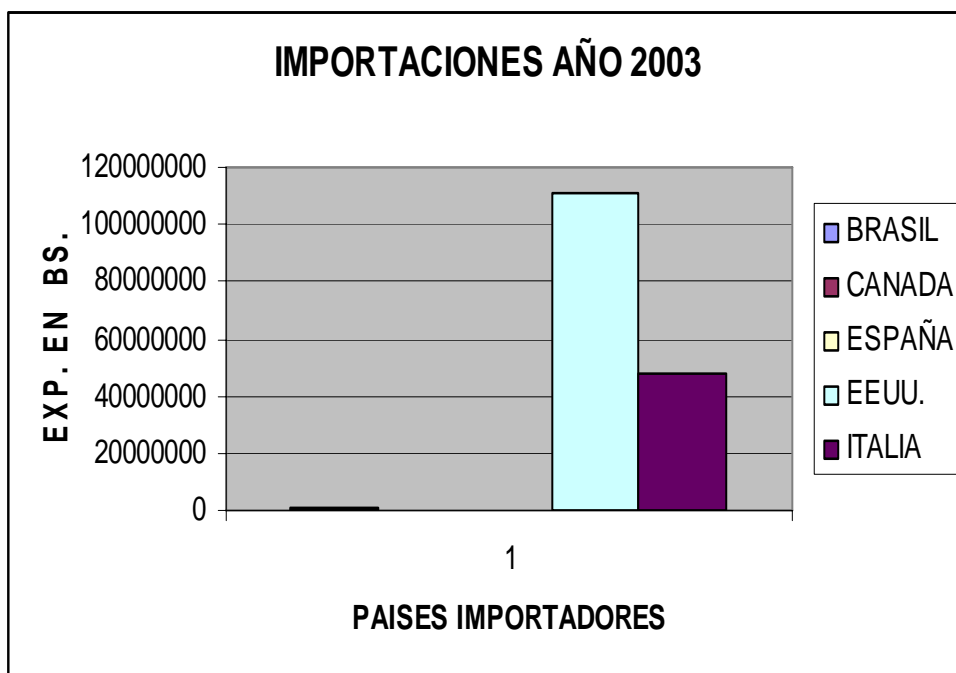
Fuente: Cuadro Nº 5 Importación total especificada por secciones del arancel: Artículo y país de origen; año 2002



Fuente: Cuadro Nº 5 Importación total especificada por secciones del arancel: Artículo y país de origen; año 2002

8.4) importaciones según el sistema de neumáticos de transporte para el año 2003.

		AÑO				
		2003				
	PAISES	BRASIL	CANADA	ESPAÑA	EEUU.	ITALIA
Bolívares		856656	222144	348408	111003744	47791888
\$		536	139	218	69369	29761



Fuente: Cuadro Nº 6 Importación total especificada por secciones del arancel: Artículo y país de origen; año 2003



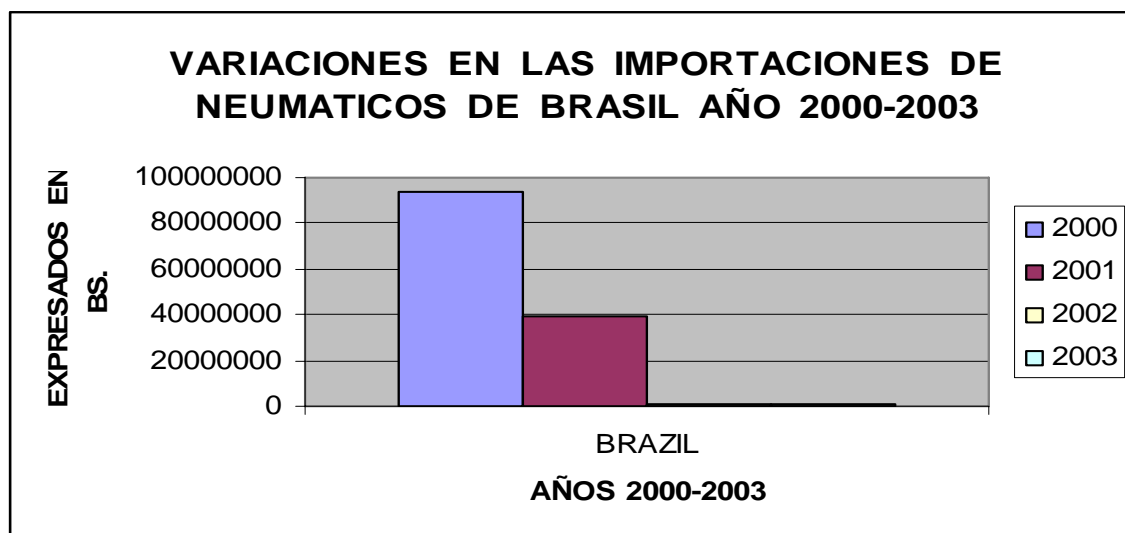
Fuente: Cuadro Nº 6 Importación total especificada por secciones del arancel: Artículo y país de origen; año 2003

ANALISIS DE LAS VARIACION DE LAS IMPORTACIONES DESDE EL AÑO 2000-2003

Para los principales países importadores de neumáticos a Venezuela.

	2000	2001	2002	2003
BRAZIL	93443795	38994544	602200	856656

8.5) Variaciones de las importaciones de neumáticos de Brasil (2000-2003)

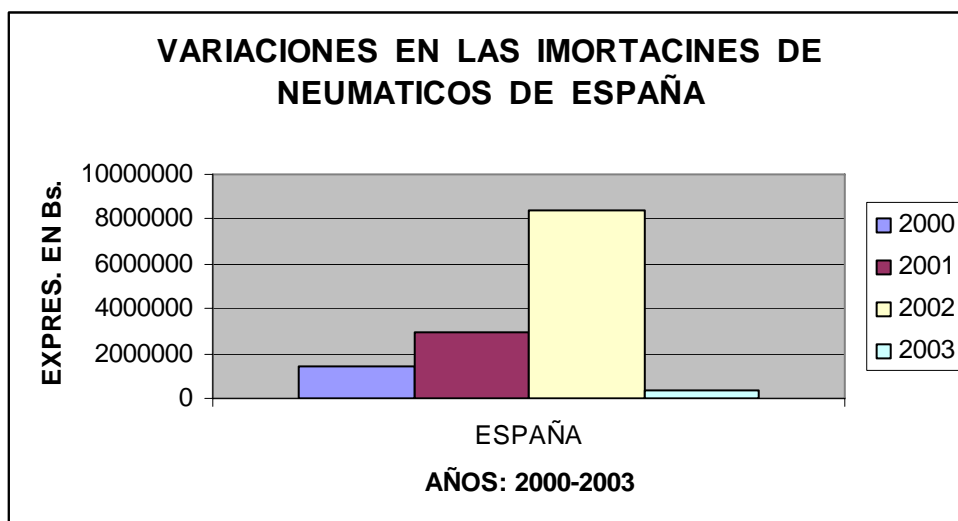


Fuente: Cuadro N° 3-6 Importación total especificada por secciones del arancel: Artículo y país de origen; año 2000-2003 para el país Brasil

Variaciones de importaciones de neumáticos de España:

	AÑOS			
PAIS	2000	2001	2002	2003
ESPAÑA	1386296	2916900	8392963	348408

**8.6) Variación de las importaciones de neumáticos de España
(2000-2003)**

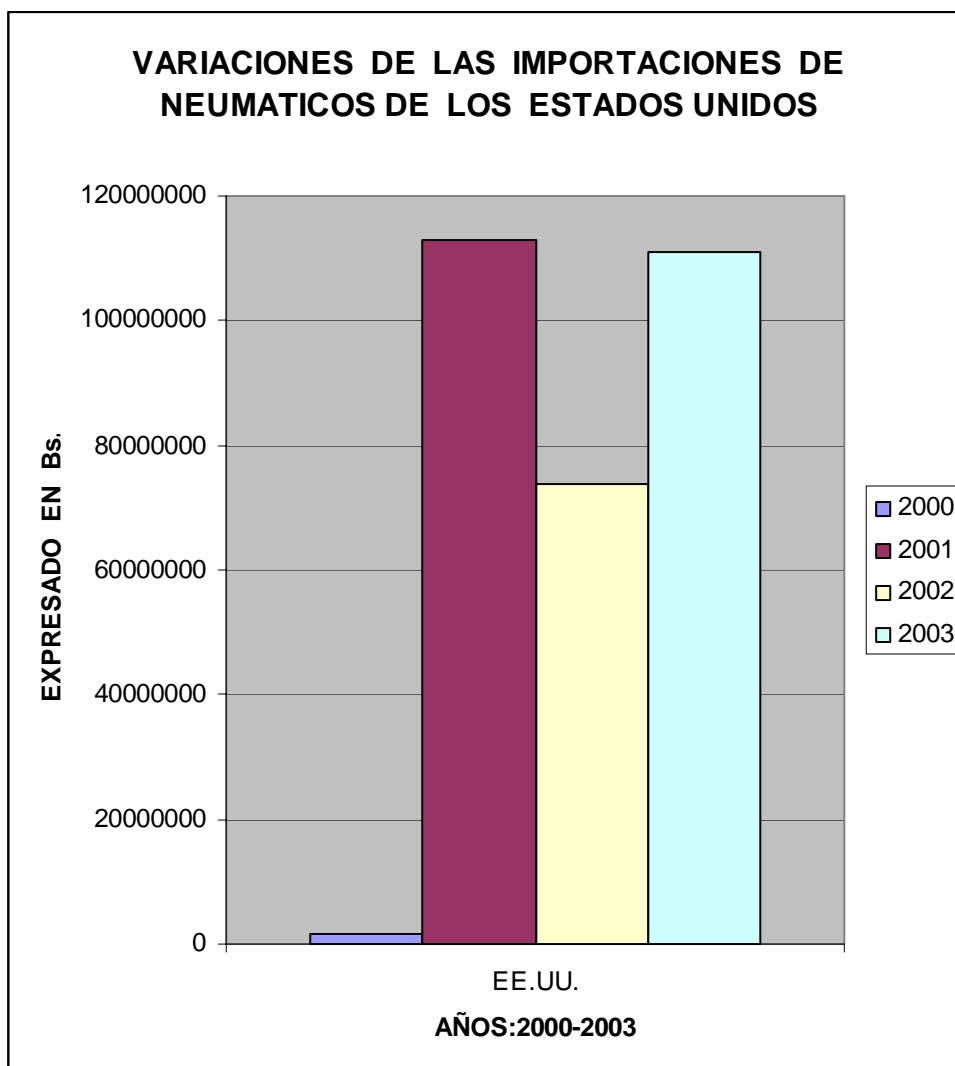


Fuente: Cuadro N° 3-6 Importación total especificada por secciones del arancel: Artículo y país de origen; año 2000-2003 para el país España

Variaciones de importaciones de neumáticos de Estados Unidos

	AÑOS			
PAIS	2000	2001	2002	2003
EE.UU.	1748693	112909159	73886092	111003744

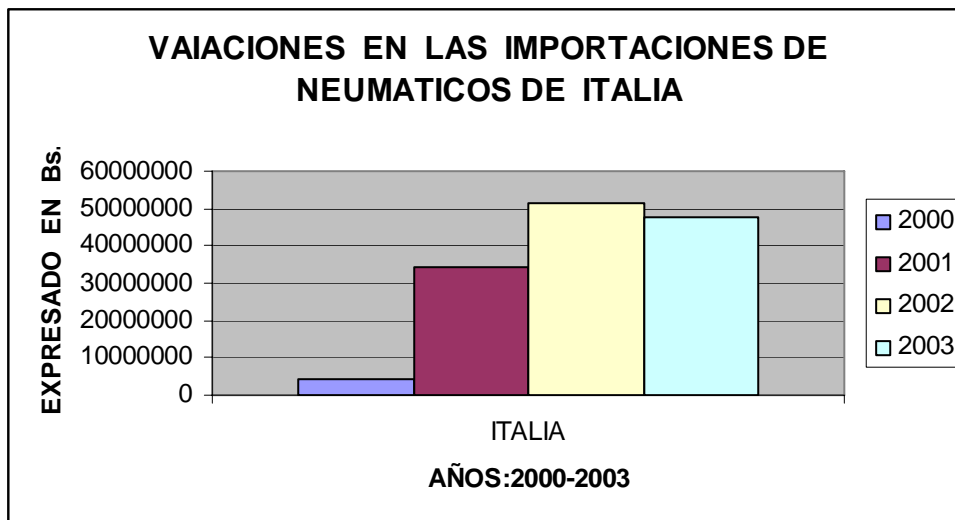
**8.7) Variaciones de las importaciones de neumáticos de los EE.UU.
(2000-2003)**



Fuente: Cuadro N° 3-6 Importación total especificada por secciones del arancel: Artículo y país de origen; año 2000-2003 para el país EE.UU.

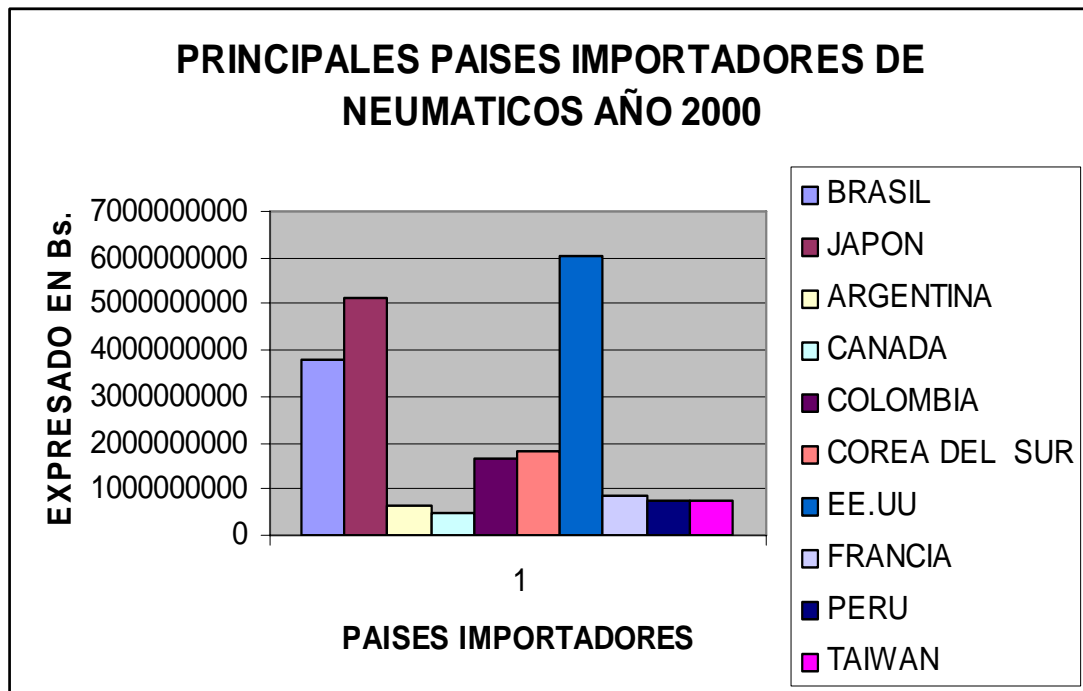
8.8) Variaciones de importaciones de Italia (2000-2003)

PAIS	2000	2001	2002	2003
ITALIA	4212151	34316933	51218243	47791888



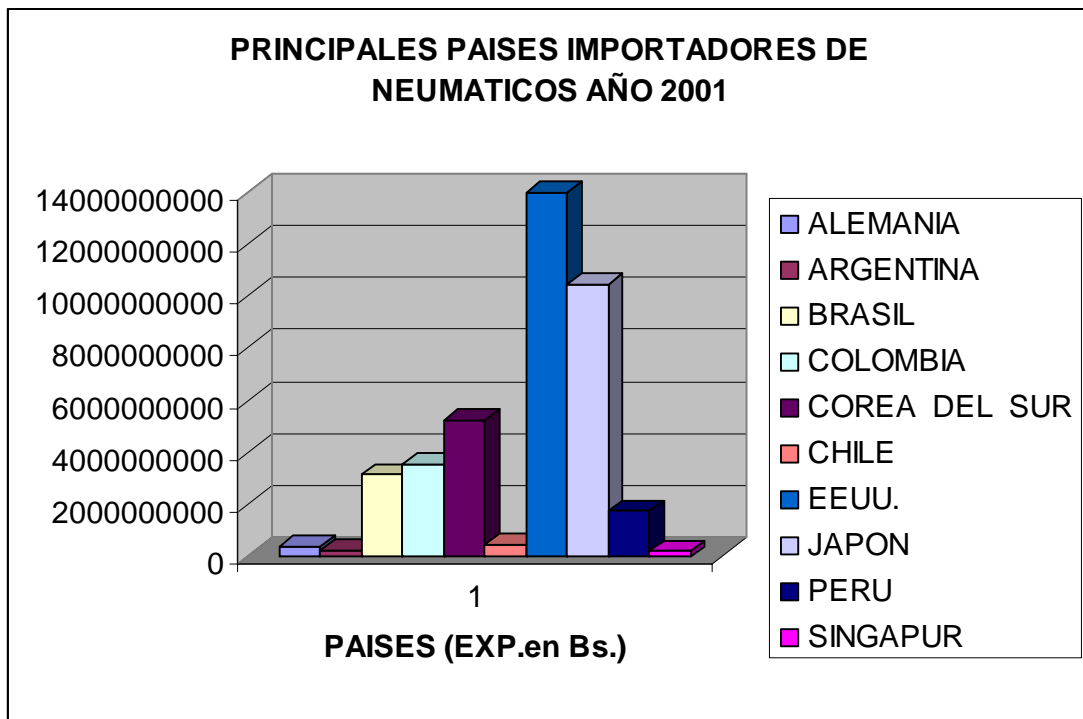
Fuente: Cuadro N° 3-6 Importación total especificada por secciones del arancel: Artículo y país de origen; año 2000-2003 para el país ITALIAI

**8.9) Grafico importación total especificada por sección del arancel:
Artículo, País de Origen año 2000.**



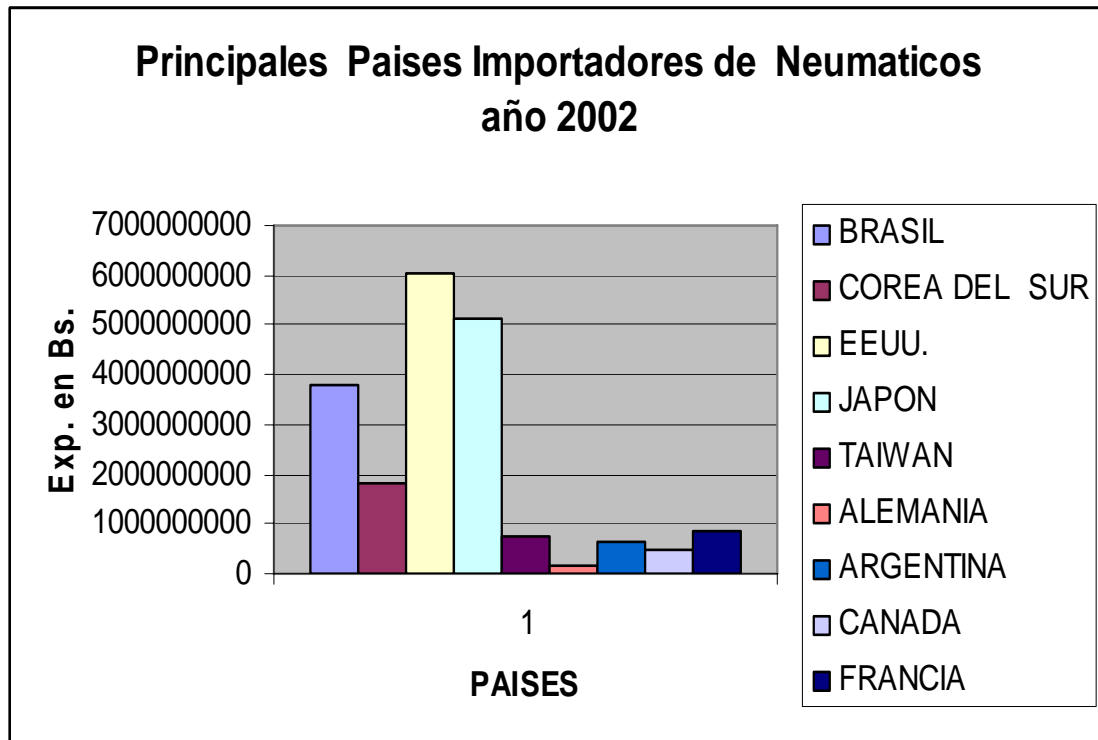
Fuente: Cuadro Nº 3: Importación total especificada por secciones del arancel: Artículo y país de origen; año 2000

**8.10) Grafico importación total especificada por sección del arancel:
Artículo, País de Origen año 2001**



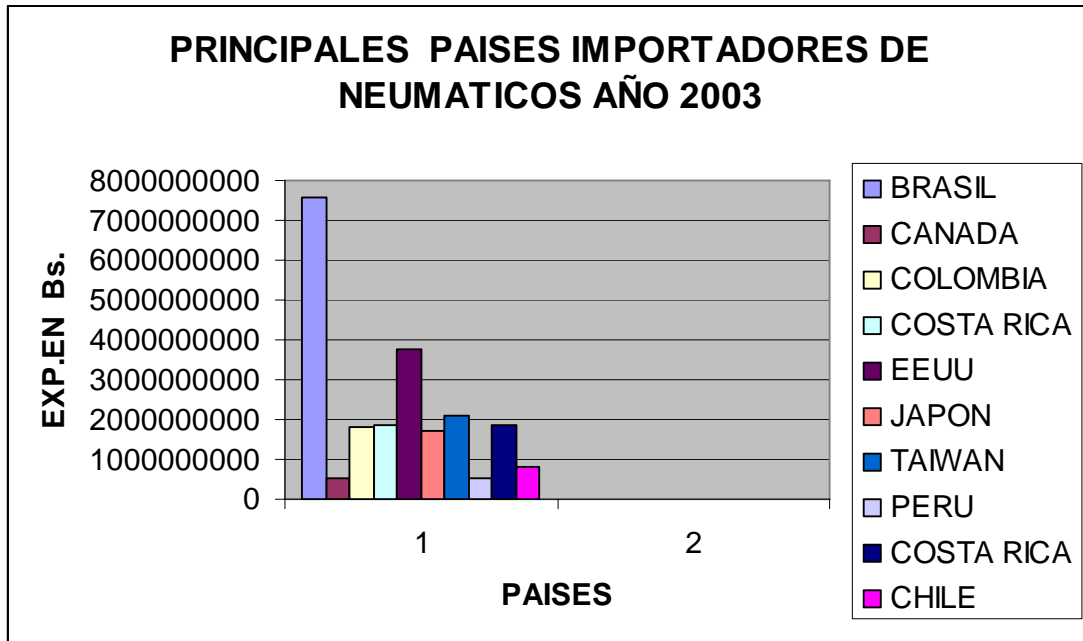
Fuente: Cuadro N° 4: Importación total especificada por secciones del arancel: Artículo y país de origen; año 2001

**8.11) Grafico importación total especificada por sección del arancel:
Artículo, País de Origen año 2002.**



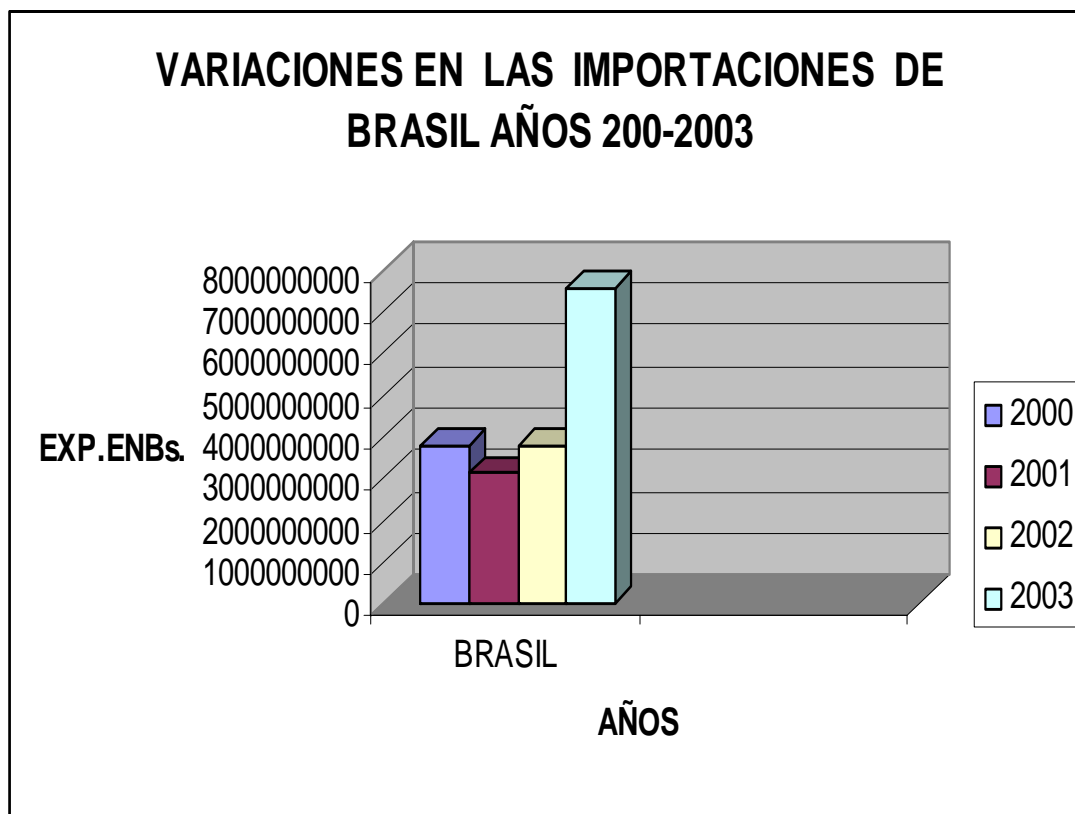
Fuente: Cuadro Nº 5 Importación total especificada por secciones del arancel: Artículo y país de origen; año 2002

**8.12) Grafico importación total especificada por sección del arancel:
Artículo, País de Origen año 2003.**



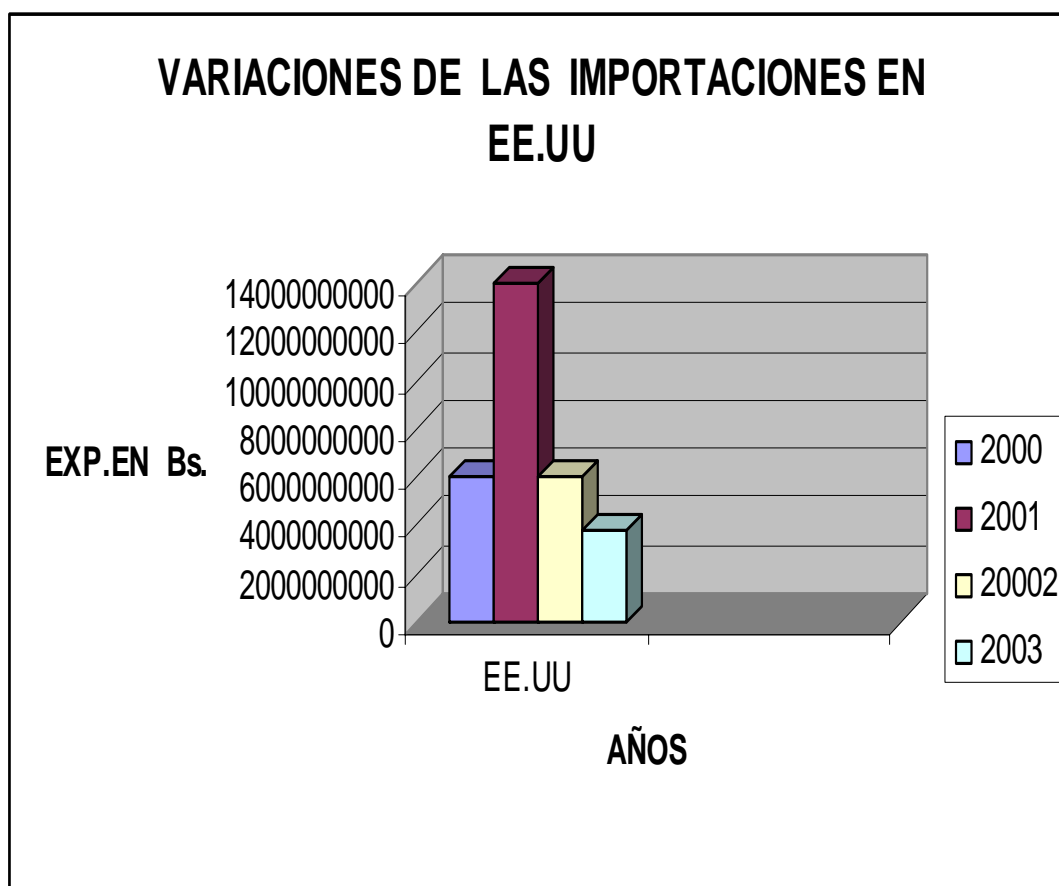
Fuente: Cuadro Nº 6 Importación total especificada por secciones del arancel: Artículo y país de origen; año 2003

8.13) Variaciones de las importaciones de Brasil según secciones del Arancel: Artículo y País de Origen (2000-2003)



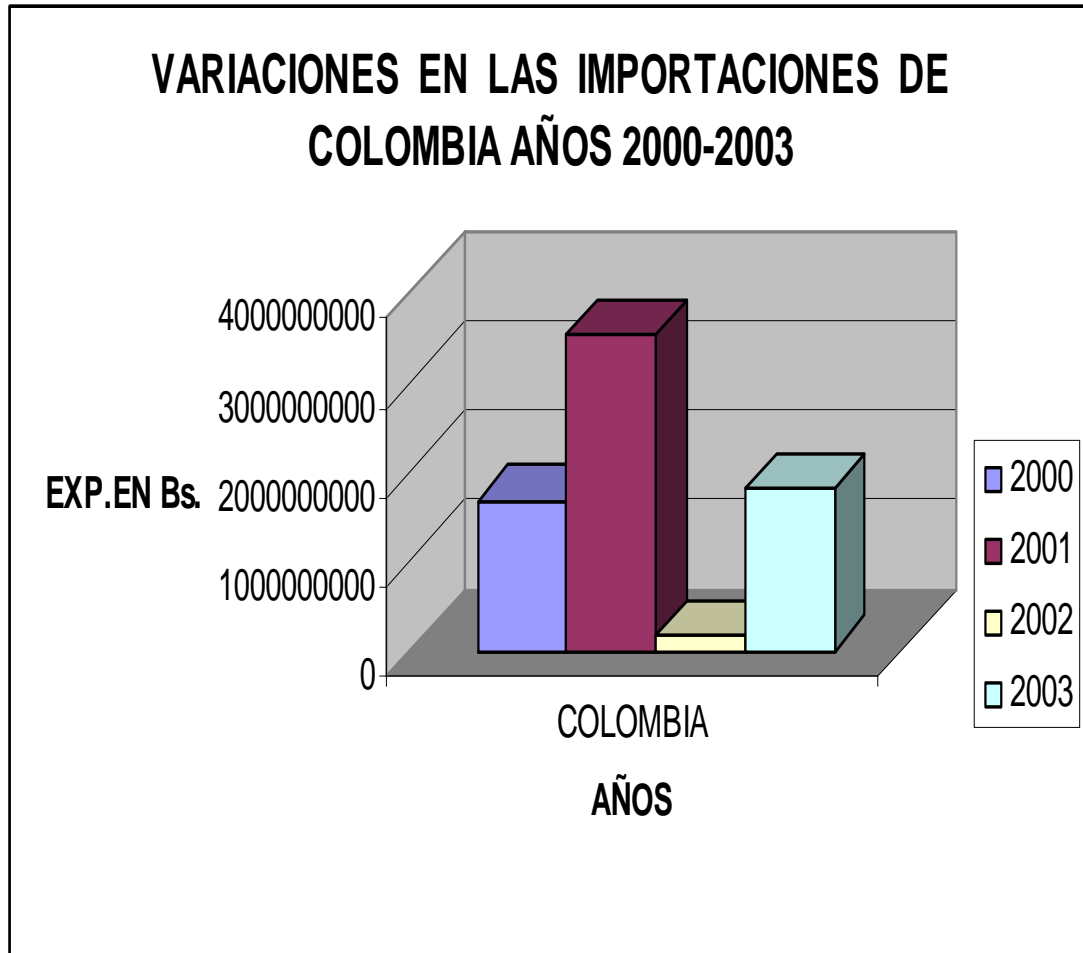
Fuente: Cuadro N° 3-6 Importación total especificada por secciones del arancel: Artículo y país de origen; año 2000-2003 para el país Brasil

8.14) Variaciones de las importaciones de EE.UU. según secciones del Arancel: Artículo y País de Origen (2000-2003)



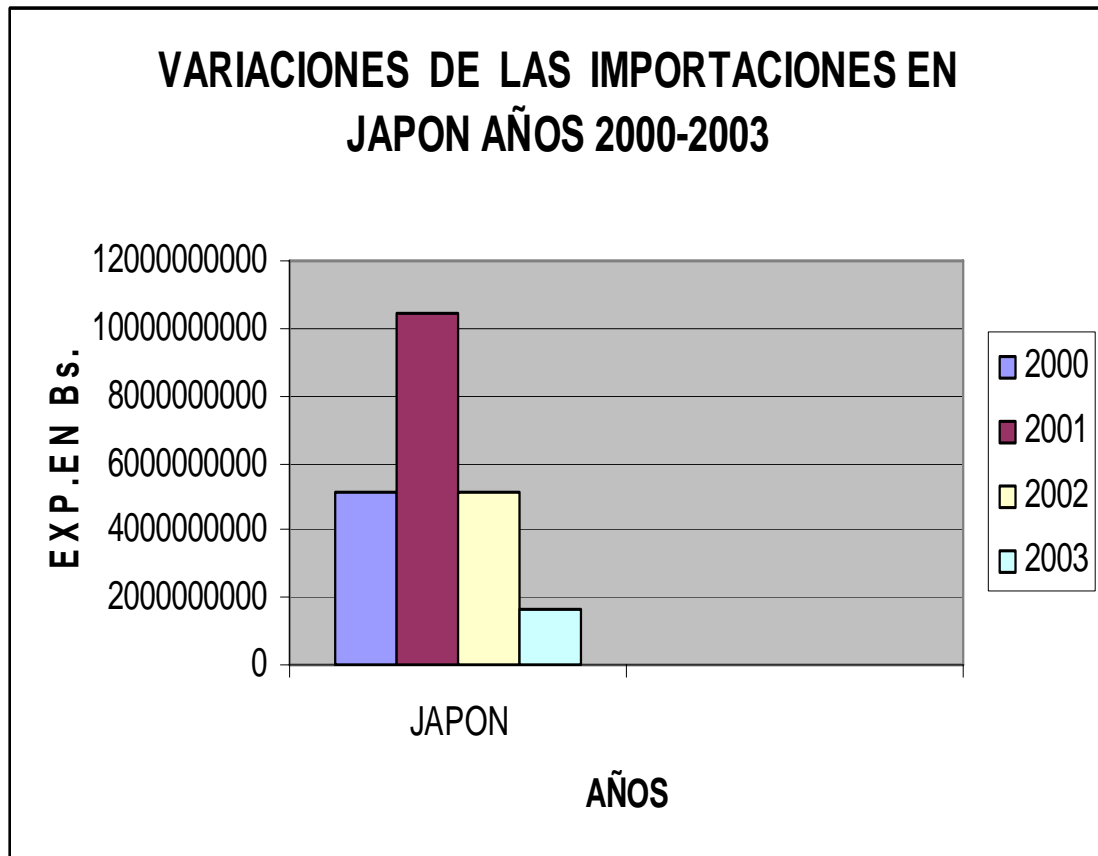
Fuente: Cuadro N° 3-6 Importación total especificada por secciones del arancel: Artículo y país de origen; año 2000-2003 para el país EE.UU.

8.15) Variaciones de las importaciones de Colombia según secciones del Arancel: Artículo y País de Origen (2000-2003)



Fuente: Cuadro N° 3-6 Importación total especificada por secciones del arancel: Artículo y país de origen; año 2000-2003 para el país Colombia

8.16) Variaciones de las importaciones de Japón según secciones del Arancel: Artículo y País de Origen (2000-2003)



Fuente: Cuadro N° 3-6 Importación total especificada por secciones del arancel: Artículo y país de origen; año 2000-2003 para el país Japón

Análisis de las importaciones en general en nuestro país Venezuela según datos estadísticos del Banco central de Venezuela:

El ente emisor expone las siguientes cifras de las importaciones en Venezuela:

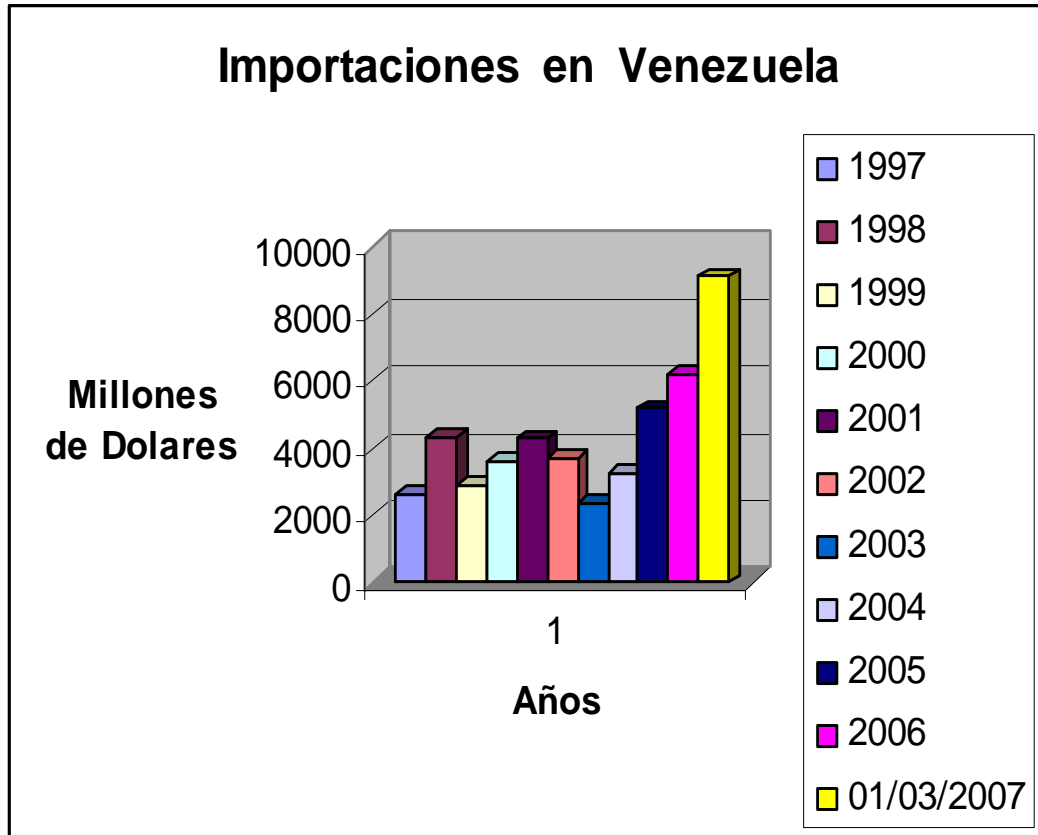
Importaciones en General en Venezuela: Fuente BCV. Expresada en millones de dólares.

Años	Importaciones en general
1997	2.631
1998	4.359
1999	2.894
2000	3.623
2001	4.292
2002	3.712
2003	2.374
2004	3.227
2005	5182
2006	6.205
2007(primer Trimestre)	9.108

Nota: Las estadísticas del Banco central de Venezuela (BCV) evidencian el aumento progresivo de las importaciones, pues el peso de las mismas aumentaron en un 47% en el primer trimestre del 2007, Argumento el Presidente de Conindustria que el exceso de Regulaciones, es la principal causa de los problemas de desabastecimiento

de algunos insumos básicos que vive el mercado, por lo que pidió al gobierno nacional la revisión y paulatina eliminación del control de cambio y de precios.

8.17) Grafico de importaciones en general años 1997- 2007.



9) GLOSARIO DE TERMINOS ADUANEROS:

-A-

Abandono legal: Se producirá cuando el consignatario o exportador no haya aceptado la consignación o cuando no haya declarado o retirado las mercancías dentro del plazo señalado.

Abandono voluntario: Es la manifestación escrita e irrevocable formulada a la aduana por el consignatario o exportador con el objeto de renunciar a favor del Fisco Nacional a su derecho sobre las mercancías.

Aceptación: Es la manifestación voluntaria de una persona que desee nacionalizar las mercancías y que se constituya frente al fisco nacional, en sujeto pasivo u obligado de la relación jurídica que nace con motivo de la importación.

Acta de Reconocimiento: Documento elaborado por la propia administración de la Aduana, mediante el cual el funcionario competente(Fiscal nacional) deja constancia de las objeciones surgidas en el procedimiento de reconocimiento y deberá ser suscrita por los comparecientes y un de sus ejemplares se entregará al interesado.

Aduana: Organismo oficial encargado de aplicar la legislación relativa a la importación, exportación y transito de mercancías y a los otros regímenes aduaneros, de percibir y hacer percibir los gravámenes que le sean aplicables y de cumplir con las demás funciones que se le encomienden.

Aduana Principal: La que tiene la jurisdicción en una circunscripción determinada y centraliza las funciones fiscales y administrativas de la aduana subalternas adscritas a ella. Están habilitadas para realizar todas las operaciones aduaneras.

Aduanas subalternas: Las adscritas a una aduana principal habilitada, para realizar determinadas operaciones aduaneras dentro de la respectiva circunscripción.

Agente de Aduana: Es toda persona autorizada por el ministerio de Finanzas para actuar ante las autoridades nacionales a nombre de cualquier interesado, en cumplimiento de un trámite, solicitud o procedimiento relacionado con una actividad aduanera.

-B-

Base imponible: Base de cálculo del tributo, que resulta de la cuantificación del hecho imponible. En materia t aduanera la base imponible es el valor normal en aduana de las mercancías.

-C-

Certificado de Depósito: Documento que acredita la consignación de mercancías en un almacén General de Depósito, expelo por el dueño del Almacén o su representante autorizado.

Clasificación Arancelaria: Indicación correcta del código arancelario de la mercancía.

Código arancelario: Serie numérica que identifica las distintas aperturas del arancel de aduanas. El código arancelario basado en el sistema armonizado de designación y Codificación de mercancías, tiene la siguiente estructura: los dos primeros dígitos identifica el capítulo; el tercero y cuarto, la partida dentro de cada capítulo, el quinto y el sexto identifica la subpartida del sistema armonizado. Salvo los casos de adopción parcial; el séptimo y octavo las subpartidas subregionales, en este caso los propios del acuerdo subregional Andino y el noveno y el décimo, las subpartidas adicionales, correspondientes a las aperturas particulares de cada país miembro.

Consignatario: Persona a cuyo nombre son despachadas las mercancías.

Contrabando: Elusión o intento de elusión de la intervención de las autoridades aduaneras en la introducción o extracción de mercancías del territorio aduanero.

Control de aduana: Conjunto de medidas tomadas con vistas a asegurar el cumplimiento de las leyes y reglamentos que la aduana esta encargada en aplicar.

-D-

Declaración: Acto por el cual se pronuncian, por escrito u oralmente, las informaciones necesarias para la aduana.

Declaración de mercancías: Acto por el cual el consignatario o exportación manifiesta a la Aduana, su voluntad de realizar una operación aduanera, mediante la consignación del manifiesto de importación o de exportación y sus documentos anexos.

Depósitos de aduanas: Locales y recintos pertenecientes a la aduana o autorizados por ésta, donde las mercancías pueden ser almacenadas bajo el control de la aduana, sin pago previo a los derechos e impuestos correspondientes. Mientras permanezcan depositadas las mercancías en estos locales y recintos la aduana solo puede autorizar manipulaciones tales como reconocimiento, reacondicionamiento, reenvase, extracción o toma de muestras.

Derechos de aduana: Los gravámenes establecidos en el arancel aduanero, aplicado a las mercancías que entran o salen del territorio aduanero.

-E-

Exención: Liberación o dispensa total o parcial del cumplimiento de la obligación tributaria, otorgada directamente por la ley.

Exoneración: Liberación o dispensa total o parcial de la obligación tributaria otorgada por el ejecutivo Nacional en los casos autorizados por la ley y en los términos por ella previstos.

-F-

Factura comercial: Instrumento que registra los detalles específicos en cuanto a cantidades, precio unitario, etc, de la transacción entre exportación e importación.

Formalidades aduaneras: Conjunto de tramites que deben realizarse para dar cumplimiento a las disposiciones aduaneras.

Frontera aduanera: Limite del territorio aduanero.

-G-

Garantía: Obligación que se contrae, a satisfacción de la aduana, con el objeto de asegurar el pago de los gravámenes o el cumplimiento de otras obligaciones contraídas ante ella.

Gravámenes: Son los derechos aduaneros y cualquier otro tipo de recargos de efectos equivalentes, sean de carácter fiscal, monetario o cambiario, que incidan sobre las importaciones.

-H-

Habilitación: Las operaciones aduaneras que pueden realizarse en cada aduana principal o subalterna. También significa lapso fuera de las horas hábiles o en los días feriados durante el cual se practiquen operaciones aduaneras.

-I-

Ilícito aduanero: Hechos contrarios a las disposiciones legales que regulan la renta y la actividad aduanera. Conforme a la legislación aduanera nacional, el contrabando y la infracción aduanera constituyen ilícitos aduaneros.

Importación: Entrada de cualquier mercadería en un territorio aduanero, previo cumplimiento de los requisitos legalmente exigidos por las autoridades aduaneras.

Infracciones aduaneras: Hechos violatorios de la legislación aduanera calificados por la misma como tal. La legislación aduanera distingue entre dos tipos de ilícito: El contrabando y la infracción aduanera.

-M-

Manifiesto de Carga: Documento que contiene una lista de las mercancías que constituyen el cargamento de la nave o aeronave y demás vehículos de transporte, donde se especifican los datos concernientes al cargamento.

Mercancía o mercadera: Se denomina a todo género vendible: cualquier cosa mueble que se hace objeto de trato o venta; todos los productos, manufacturas, semovientes(animales) y demás bienes corporales muebles, sin excepción alguna, que puedan ser objeto de operaciones aduaneras.

-N-

Nacionalización: Proceso aduanero en virtud del cual las mercancías importadas son puestas, por la aduana, a disposición de los interesados, previo cumplimiento de todas las formalidades aduaneras y de otro carácter que sean necesarias, así como el pago de los derechos e impuestos a la importación eventualmente exigibles, pudiendo en consecuencia, permanecer dichas mercancías en el territorio aduanero a título definitivo.

-O-

Oficina de aduana: Locales y sitios anexos donde se cumplen habitualmente las formalidades aduaneras.

Operación de transito aduanero: Es el transporte de mercancías desde una oficina aduanera de partida a una de destino bajo el régimen de transito aduanero.

-143-

-P-

Poder notariado otorgado al agente aduanal: Documento notariado que extiende el exportador e importado a favor del agente aduanal, mediante el cual lo autoriza a actuar en su nombre en todas las operaciones relacionadas con la actividad exportadora o en los trámites aduaneros correspondientes.

Potestad aduanera: Es la facultad de las autoridades competentes para intervenir sobre los bienes a los cuales se refiere el art. 6 de la ley Orgánica de Aduana; autorizar o impedir su desaduanamiento, ejercer los privilegios fiscales, determinar los tributos exigibles, aplicar las sanciones procedentes y en general, ejercer los controles previstos en la legislación aduanera nacional.

-R-

Recurso: Acto por el cual una persona ejercita su derecho de reclamación o de petición ante la autoridad competente.

Régimen aduanero: Tratamiento aplicable a las mercancías sometidas al control de la aduana de acuerdo con las leyes y reglamentos aduaneros según la naturaleza y objetivos de la operación.

Remate aduanero: Oferta y adjudicación de mercancías en pública subasta, realizada por la administración aduanera, conforme al procedimiento legalmente establecido.

-T-

Tarifa: Derechos o impuestos que se deben pagar por alguna cosa o trabajo.

Tarifa aduanera: Es la parte del arancel de aduana que indica o se refiere a los derechos que pagan las mercancías.

-144-

Tasa: Precio puesto oficialmente a ciertas cosas vendibles.

Tasa de almacenaje: Cantidad de dinero que debe pagar el usuario de los almacenes, patios y demás dependencias adscritas a las aduanas, por la permanencias o deposito de mercancías en dichos lugares, según el volumen, peso o valor.

Tasa por servicio de aduana: Cantidad de dinero que debe pagar el usuario por el servicio que le prestan las aduanas para determinar el régimen aplicable a las mercancías sometidas a su potestad.

Territorio Aduanero: Territorio de un estado en el cual las disposiciones de su legislación aduanera son aplicables.

Transito Aduanero: Es el régimen aduanero aplicable a las mercancías transportadas de una oficina aduanera a otra(de una partida a una de destino), bajo control aduanero.

-U-

Ubicación Arancelaria: Determinación del código arancelario correspondiente a las respectivas mercancías.

-V-

Valor normal: Precio normal, precio que, en el momento en que son exigibles los gravámenes arancelarios, se estima que pudiera fijarse por las mercancías de importación como consecuencia de una venta efectuada en condiciones de libre competencia, entre un comprador y un vendedor independientes uno de otro.

Valor real: El precio al que son vendidas las mercancías en condiciones de libre competencia

-Z-

Zona aduanera: Área de la circunscripción aduanera integrada por las respectivas oficinas, patios, zonas de depósitos, almacenes, atracaderos, fonderos, pista de aterrizaje, avanzadas y en general, por los lugares donde los vehículos o medios de transporte realizan operaciones inmediatas y conexas con la carga y descarga y donde las mercancías que no hayan sido objeto de desaduanamiento quedan depositadas.

Zona de almacenamiento: Área integrada por patios, depósitos y demás lugares de almacenamiento de mercancías.

