

**UNIVERSIDAD ACCION PRO-EDUCACION Y CULTURA
UNAPEC**



**Decanato de Ciencias Económicas y Empresariales
Escuela de Contabilidad**

**“IMPACTO DEL DR-CAFTA EN LAS EMPRESAS
IMPORTADORAS DE VEHÍCULOS AMERICANOS EN LA
REPÚBLICA DOMINICANA, AÑO 2009-2011”
CASO DE ESTUDIO: GRUPO VIAMAR.**

Sustentantes:

Ramia Dolores Guzmán Guerrero	2006-0017
Carlos Domingo Hernández Jiménez	2007-0520

Asesor:

Manuel Mercedes M.B.A

Trabajo de Grado para Optar por el Título de:

Licenciatura en Contabilidad, Mención Finanzas

**Santo Domingo, D. N.
2012**

Los conceptos emitidos en el presente trabajo, son de la exclusiva responsabilidad de los sustentantes.

INDICE

DEDICATORIAS

AGRADECIMIENTOS

INTRODUCCIÓN

CAPÍTULO I

GENERALIDADES DEL COMERCIO EXTERIOR DOMINICANO

1.1 Historia y Evolución	2
1.2 Concepto e Importancia	7
1.3 Principales Importaciones Dominicanas	8
1.4 Principales Exportaciones Dominicanas	11
1.5 Instituciones Estatales responsables del Comercio Exterior Dominicano	15
1.5.1 Dirección General de Aduana	22
1.5.1.1 Historia de las Aduanas	24
1.5.1.2 Estructura de las Aduanas	29
1.5.1.3 Base Legal	35
1.5.1.4 Funciones de las Aduanas	39
1.5.1.5 La Aduana y el Comercio Exterior	41
1.5.1.6 Arancel de Aduana	42
1.5.1.7 Las Aduanas y la Facilitación del Comercio	43
1.6 Integración Económica Dominicana	46
1.6.1 Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana y Centroamérica	48
1.6.2 Acuerdo de Libre comercio entre la República Dominicana y la comunidad del Caribe (CARICOM)	49
1.6.3 Acuerdo de Alcance Parcial entre República Dominicana y Panamá	50
1.6.4 Acuerdo de Libre Comercio entre Centroamérica, Estados Unidos y República Dominicana (DR-CAFTA)	52
1.6.5 Acuerdo de Asociación Económica entre la Unión Europea y los Países del CARIFORO (AAE), (EPA, por sus siglas en ingles)	53

CAPÍTULO II

ASPECTOS GENERALES DEL TRATADO DE LIBRE COMERCIO ENTRE CENTRO AMERICA, ESTADOS UNIDOS Y REPÚBLICA DOMINICANA (DR-CAFTA)

2.1 Concepto del TLC	56
2.2 Antecedentes	58
2.3 Objetivos e Importancia del Tratado	60
2.4 Proceso de Negociación y adecuación	64
2.5 Firma y vigencia del tratado por países	67

2.6	Capítulos Acordados del Tratado.....	69
2.7	Instituciones Dominicanas que participaron en el acuerdo y responsable de la puesta en vigencia.	79
2.8	Base legal del Tratado	83
2.9	Canasta y desgravación arancelaria del tratado	86

CAPÍTULO III

ASPECTOS FUNDAMENTALES DE LAS PRINCIPALES EMPRESAS IMPORTADORAS DE VEHÍCULOS AMERICANOS

3.1	Historia de las importaciones de vehículos americanos.	90
3.2	Empresas importadoras de vehículos americanos	93
3.2.1	Características de cada una de ella.	98
3.2.1.1	Santo Domingo Motors	98
3.2.1.2	Reid y Compañía	99
3.2.1.3	Grupo VIAMAR (Volúmenes)	101

CAPÍTULO IV

IMPACTO DEL DR-CAFTA EN EMPRESAS IMPORTADORAS DE VEHÍCULOS AMERICANOS; CASO DE ESTUDIO GRUPO VIAMAR.

4.1	Estadísticas de las importaciones de vehículos en la República Dominicana año 2009-2011.	107
4.2	Evolución del Parque vehicular en República Dominicana; Período 2009-2011	125
4.3	Aranceles o gravamen que pagan los vehículos importados en la República Dominicana.	128
4.4	Desgravación arancelaria de los vehículos americanos dentro del DR-CAFTA.....	131
4.5	Impacto del DR-CAFTA en el Grupo Viamar, Periodo 2009-2011.....	132
4.6	Influencia del DR- CAFTA en el volumen de importación de vehículos Ford.	134
4.7	Análisis comparativo del costo final de la importación de un vehículo dentro y fuera del DR-CAFTA.	136
4.8	Análisis Comparativos de las importaciones de vehículos americanos, Periodo 2009-2011	141
4.9	Impacto Fiscal del DR-CAFTA	143
4.10	Reacciones de los economistas sobre el impacto del DR-CAFTA	149

CONCLUSIONES

RECOMENDACIONES

REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICA

ANEXOS

DEDICATORIAS

DEDICATORIAS

A mi Dios, mi salvador por ser mi roca, mi refugio en aquellos momentos de debilidad, por ayúdame a terminar este proyecto de vida y hacer de mi sueño una realidad. Pero sobretodo, por haberme regalado una familia tan hermosa y mis amigos los cuales han hecho una estadía sin precedente, de este largo viaje llamado “Vida”.

A mi familia por haber sido paciente en este proceso de mi vida, por haberme guiado por el buen camino, por haber creído y confiado en mi, especialmente a mi padres por haber costado mis estudios el cual fue un gran sacrificio, por haberme brindado una mano amiga en los momentos de caídas y por siempre estar a mi lado en cada paso dado.

A mí misma, por haber sido perseverante en esta meta, por haber dedicado días, noches y madrugadas en todo este proceso universitario, con el fin de lograr uno de los retos mas grandes de la vida y así cumplir mi sueño de ser una profesional y que con la ayuda de mi Dios al fin hoy puedo decir “UNA MENOS”.

Ramia Dolores Guzmán Guerrero

DEDICATORIAS

A Ti Papito Dios, Por ser el centro y fundamento de todo lo que hago, mi escudo y fortaleza, quien cada día cumple su propósito en mí. Tuya es mi vida; mis proyectos presentes y futuro, todo lo que soy te pertenece a ti, gracias por darme vida para disfrutar de todo. A ti dedico este trabajo, porque ciertamente sin ti hubiera sido imposible, concluirlo, además de que colocaste a las personas exactas en mi camino para llegar a la cima del éxito. Te amo Dios.

A mi madre Ymaryz Jiménez, te dedico este triunfo por ser mi mapa y porque Dios te escogió para que me trajera a este plano de la formas a cumplir ese plan perfecto que Dios ya tenía programado para nosotros dos. Cada logro que yo he obtenido te lo dedico a ti pues eres mi apoyo, motivación y lo haz dejado todo para darme una buena educación y ser lo que soy hoy. Sin ti no hubiera podido lograr este triunfo. Te amo ma.

A mi Tío Tidio Sánchez Báez, te dedico este triunfo y sé que desde el cielo me cuida. Gracias por ser como un padre para mí. No tengo palabras como agradecerte todo lo que hiciste por mí. Eres como una luz que iluminas mi camino para seguir hacia delante. Te quiero mucho y sé que desde el cielo me cuidas y velas por mí. Tengo la completa seguridad que allá en el lugar que el Señor reservó para ti estas disfrutando de este gran logro que también es tuyo y

sé que algún día nos volveremos a ver. Gracias mi Dios por permitir compartir por tantos años con él, siempre será tan especial que ocupas un pedacito de mi corazón.

A mi familia, esto parte de ustedes Gracias Dios porque me ha dado el privilegio de contar con una familia, la cual ha estado a mi lado en todas las etapas de mi vida. Siempre aportando y aconsejándome en todo momento. Gracias por existir. Los quiero mucho.

Y por último, quiero dedicar este triunfo tan anhelado y soñado; a mí mismo, por poner todo el empeño y la dedicación y al mismo tiempo demostrarme a mismo lo que soy capaz de hacer. Sabiendo que soy una joya del joyero de Dios y me creo a imagen y semejanza suya y para demostrar al mundo que Dios mi escudo protector y todo lo que hago es bajo su guía y grito a los cuatro vientos que todo lo puedo en el que es mi fortaleza.

Carlos Domingo Hernández Jiménez

AGRADECIMIENTOS

AGRADECIMIENTOS

A mi Dios por haber tenido el hermoso detalle de darme la vida, gracias por ser mi guía, mi luz durante todos estos años, por todos aquellos obstáculos que pusiste en mi camino, pues me han ayudado a crecer y reconocer en cada paso que todo esta puesto bajo tu mirada y que tus planes son perfectos para aquellos que te aman.

A mis padres María Guerrero y Ramón Guzmán, quienes pusieron todo su empeño en hacer de mi un gran ser humano, me siento orgullosa de tener unos padres como ustedes, son mi más valioso tesoro. Gracias por darme su amor incondicional, su cariño, su paciencia, su ternura, su comprensión. Gracias papi, por tu apoyo constante, por enseñarme que para llegar lejos en la vida debemos empezar por el primer escalón, por todas las veces que sin pretextos fuiste a buscar a la universidad y por enseñarme que todo lo puedo si creo en Dios y en mi misma. Gracias especiales a ti mami bella, por preocuparte siempre por mi enseñanza, mis valores, mis costumbres, por enseñarme a ser humilde y agradecida con Dios y la virgen, por siempre acogerme con tu inmenso amor, por nunca dejarme sola , por confiar en mi, por dar todo de ti en esta familia. Gracias por siempre estar ahí para mi, espero algún día ser una madre como tu, ¡Los amo!

A mis hermanas Licelyn De Tavares y Yania de Torres gracias por su apoyo constante e incondicional, por escucharme y ser comunicativas en su debido momento, gracias por enseñarme que no hay nada mejor que mantener nuestra familia unida, por comprenderme y amarme tal como soy, por hacerme tía de Esther Marie, Mía Isabel y Gabriela pues han hecho mis días mas alegres con su presencia, definitivamente los días junto a ustedes son una bendición.

A mis madres adoptivas Mercedes Ramos, Susana Smith, Epifania Mabe y Dolores , gracias por su inmenso amor hacia mi, por siempre estar al pendiente de mis cosas, mis inquietudes, mis problemas, por estar junto a mi apoyándome en las buenas y en las malas, y muy especialmente a Epi. por añorarme tanto, por siempre hacerme mis comidas preferidas, mi te para la gripe y preparar esos juguitos que tanto amo, gracias por estar ahí incondicionalmente.

A mi compañero de Trabajo de Grado y buen amigo, Carlos Hernández por haber estado de la mano paso a paso en este hermoso proyecto, por brindarme tu amistad incondicionalmente, por todas las aventuras vividas en cada materia las cuales las llevo muy grabadas en mi corazón, definitivamente tenerte como compañero en este trabajo fue una bendición, Te quiero mucho.

A Francis Espinal, mi ángel, mi alma, mi amigo incondicional, gracias por estar ahí, tu has sido el mejor regalo en mucho tiempo, tu amistad es mas que una gran bendición en mi vida, gracias por acompañarme en esta etapa de mi vida y como dicen por ahí “Tu lo sabes todo”...

A Soraya Núñez, mi algodón de azúcar, mi compota bella gracias por comprenderme, por escucharme, por serme paciente, por reírte de mis bobadas, por ser esa persona tan especial que Dios ha puesto en vida y bendice mi vida con cada momento compartido, confió en que Dios me conceda la dicha de seguir compartiendo mis vivencias a tu lado.

A Yubelkys Maldonado, mi mejor amiga, mi bonita a Dios le doy las gracias por haberte puesto en mi camino, pues has llenado mi vida de colores y alegrías, gracias por creer en mí, apoyarme y siempre estar en disposición de ayudar, por acompañarme en este proceso, por saber escuchar y hablar cuando es debido y por tus abrazos escurridizos los cuales me llenan de amor, confió en que con el tiempo nuestra amistad se fortalezca mas y podamos vivir mas aventuras juntas.

A Martyn Alcántara mi amigo de infancia, gracias por todos los momentos vividos, por esas noches de bailes y salidas, por tus consejos tan sinceros, por escucharme, por estar al pendiente de mí, eres una de las joyas de mi gran

tesoro, gracias por estar a mi lado a pesar del tiempo transcurrido. Te quiero mucho.

A mis compañeros y amigos de UNAPEC por regalarme esos momentos hermosos durante este proceso, por formar parte de este proyecto y hacerme parte del suyo, por su apoyo en cada paso dado, por los que hoy después de tanto esfuerzo podemos decir orgullosos que lo logramos. Confió en que esta amistad no quede aquí sino que continúe a través de los años, los quiero mucho Junilka Grullón, Brenda Peña, Silvia Domínguez, Melissa García y Omar Batista.

A mi asesor del Trabajo de Grado Manuel Mercedes M.B.A, por guiarnos y orientarnos en el desarrollo del trabajado, por sus aportes, experiencia, ayuda y consejos los cuales fueron determinantes para el éxito de este proceso.

A nuestros colaboradores Esteban Vásquez, Cesar Tronilo, Pamela Cruz y el Grupo VIAMAR, por su colaboración y tiempo, sin su ayuda no hubiera sido posible este trabajo, gracias de todo corazón y que Dios los bendiga.

Ramia Dolores Guzmán Guerrero

AGRADECIMIENTOS

Al Rey de Reyes, gracias por ser El que guía mis pasos, por ser mi brújula y mi horizonte. Gracias Dios porque eres ese faro de luz en el trayecto toda mi vida de estudio. A ti las gracias por ayudarme a concluir con éxito este proyecto, por inyectarme las fuerzas necesarias para continuar cuando me hacían falta y llenarme de valor y entusiasmo para proseguir hacia la cima y ver hecho mi sueño realidad. Gracias porque cuando me caía esta siempre hay para extender tu mano y así levantarme de nuevo. No tengo palabras para decirte lo mucho que te amo y agradecerte todo lo que has hecho por mí y ser tu hijo predilecto en esta vida. Gracias papito Dios, Gracias porque te pedí vida para poder disfrutarlo todo, en cambio me diste todo para que disfrute la vida. Te amo papito Dios.

A mi madre Ymaryz Jiménez, por el ser el canal de bendición que Dios utilizó para darme vida y luego inculcarme la educación en cada etapa mi vida, los valores morales que hacen a un hombre digno ante Dios y la sociedad. Gracias mami, porque siempre ha luchado por darme lo mejor en esta vida. Eres una madre entregada a tu hijo y a tu familia, mami te quiero mucho y me siento orgulloso de ser tu hijo.

A mi familia, a mi tía, primas y primo y en especial a la niña de mis ojos Nashla, le quiero agradecer por todas las cosas que hacen por mí y para que sea de satisfaciendo para ustedes ver un logro más de mi vida. Se le quiere mucho.

A mi compañera de Trabajo de Grado y buena amiga, Ramia Guzmán, mana por el esfuerzo y el empeño que pusimos para poder lograr este triunfo, sin tu ayuda no hubiera sido posible este logro, podemos decir con valentía y orgullo que lo logramos. Gracias por confiar en mí y por cada voluntad y entrega podemos decir con mucho orgullo que lo logramos y dar de nosotros lo máximo para entregar un trabajo con calidad. Gracias por ser parte de este logro y en mi corazón se queda gravado todos los recuerdos vividos durante todo este proceso. Te quiero mucho.

A Junilka Grullón, gracias por ser mi hermana, colega y amiga incondicional, gracias a Dios por ponerte en mi camino y compartir tantas cosas de nuestras vidas, por caminar, caernos juntos y por todos esos momentos tan bellos y no tan bellos que hemos vividos. Nuestras largas conversaciones, risas y lágrimas que son fruto de nuestra amistad. Eres y siempre será no una amiga sino una súper hermana para mí. Tú sabes que te quiero un paquetón y ocupas un pedazo de mi corazón. Te quiero mucho.

A mis compañeros y buenos amigos de Apec, por todo el apoyo que me brindaron y por todas las experiencias vividas en cada asignatura. Gracias por bríndame su amistad de una manera tan especial, siempre los recordare y cada experiencia vivida la guardo en mi corazón. Me siento privilegiado por contar con personas como ustedes, se le quiere mucho y que este no sea el final si no el principio de esta amistad, se le quiere mucho a Melissa García, Cristal Molina, Brenda Peña, Karina Rojas, Ángela Martínez, Amparo Holguín, Yarelis Sánchez, Chany Sánchez.

A Manuel Veras por ser como eres conmigo, por darme buenos consejos y preocuparte por todas las cosas mías, sin tu ayuda no hubiera sido posible este logro, Muchas Gracias de todo corazón. A **Sandra Santana**, amiga gracias por brindarme tu amistad y ayudarme a seguir creciendo en el camino espiritual y siempre estar pendiente de este trabajo. Mil gracias.

A Jefry Lizardo, Cesar Tronilo, Pamela Cruz, Esteban Vásquez, Grupo Viamar, DGA, sin su ayuda no hubiera sido posible este trabajo, gracias de todo corazón por sacar un poquito de su tiempo para aportar su granito de arena en este trabajo tan anhelado por nosotros. Mil Gracias.

A mi asesor del Trabajo de Grado, Manuel Mercedes, por su confianza y motivación para realizar esta importante tarea de mi carrera profesional que con su experiencia, su ayuda y buenos consejos fueron la base para poder lograr este sueño tan anhelado. Gracias.

Carlos Domingo Hernández Jiménez

INTRODUCCIÓN

INTRODUCCIÓN

La dinamización de las economías mundiales motivadas por los acuerdos de libre comercio y las inversiones extranjeras, han influido considerablemente en la competitividad de los mercados. Desde la década de los años 90, la República Dominicana ha estado desarrollando una política comercial activa en los procesos de integración económica con países de la región. Por consiguiente, producto de esta política se han concretizado convenios comerciales de diferentes alcances, desde acuerdos para la aplicación de preferenciales arancelarias hasta disposiciones para la creación de una zona de libre comercio entre los países signatarios. Dentro de este contexto, la integración puede ser procurada por distintos países para fortalecer la capacidad de cada nación y fomentar un esfuerzo coordinado, con una planeación conjunta y una implementación sistemática y gradual.

Cabe señalar, que el sector de las importaciones de vehículos americanos en el marco de un nuevo orden económico internacional, antes y después del DR-CAFTA está orientado a una mayor apertura, para la eliminación de los obstáculos técnicos que van dirigidos a lograr una mayor inversión en el mercado mundial y un alto nivel de desarrollo económico. Esta investigación, va dirigida a identificar las ventajas y desventajas que tiene la competitividad en el sector automotriz con la aplicación del DR-CAFTA en República Dominicana.

Como es sabido, con este Tratado de Libre Comercio, la Dirección General de Aduanas posee una posición privilegiada en el control del tráfico internacional de mercancías y por la experiencia acumulada en la aplicación de instrumentos que constituyen mecanismos proteccionistas (como el Arancel), ya que por estas razones es la institución líder en el proceso de implementación de los diferentes componentes contenidos en este tipo de acuerdo.

Hasta el momento, se han realizado varias evaluaciones con el objetivo de medir el nivel de aprovechamiento dentro del sector automotriz, que ha tenido la República Dominicana con relación a este acuerdo. Sin embargo, aunque se hace referencia al tema de las importaciones de vehículos, este no ha sido tratado con tanta particularidad y profundidad como se aborda en este documento, el cual trata sobre “El Impacto del DR-CAFTA en las Empresas Importadoras de Vehículos Americanos en la República Dominicana. Años 2009-2011”. Caso de Estudio: Grupo VIAMAR.

Dentro de este contexto, destacamos que los objetivos generales de esta investigación se fundamentan en como determinar el impacto del DR- CAFTA en las empresas importadoras de vehículos americanos en la República Dominicana y como identificar los cambios en el sistema de importación que han afectado a dichas empresas con la entrada en vigencia de este acuerdo.

El documento elaborado, recoge los hallazgos de la investigación los cuales han sido estructurados en cuatro capítulos. En el Capítulo I, se iniciara con las Generalidades del Comercio Exterior Dominicano, en el cual se da inicio a la investigación con los aspectos generales del comercio, la función de las aduanas, su base legal, la estructura organizativa, los procedimientos y el desempeño de esta institución y las características del proceso de integración económica. Luego, en el Capítulo II se desplegaran todos los Aspectos Generales del DR-CAFTA, aquí se presentaran los antecedentes, su base legal y todo el proceso llevado a cabo tras la firma del acuerdo comercial con Estados Unidos, Centroamérica y República Dominicana. Por otra parte, en el Capítulo III hablaremos sobre los aspectos fundamentales de las principales empresas importadoras de vehículos americanos, sus antecedentes y sus características.

Para concluir, en el capítulo IV se analizara el impacto del DR-CAFTA en las empresas importadoras de vehículos americanos, en donde el lector podrá apreciar las estadísticas de las importaciones de los vehículos, su respectiva carga tributaria, también se tomara en cuenta las influencias en el volumen de ventas e importaciones del caso de estudio, el costo final antes y después del acuerdo, el impacto fiscal y las recaudaciones obtenidas en el periodo seleccionado. Por último, los economistas nos darán su punto de vista en cuanto al impacto que ha tenido este tratado en nuestro país.

CAPÍTULO I

GENERALIDADES DEL COMERCIO EXTERIOR DOMINICANO

1.1 Historia y evolución

Hace miles de años el hombre tiene noción de lo que es economía, este sin saberlo, ha sabido llevarla a la evolución actual. Se puede decir, que el comercio internacional aumenta el mercado potencial de los bienes que produce determinada economía y se caracteriza por las relaciones entre diferentes países, permitiendo medir la fortaleza de sus respectivas economías.

En particular, a lo largo de la historia, ésta indica que el comercio inicia en el periodo neolítico el cual se caracterizaba por la aparición de piedra pulimentada (piedra nueva). En este periodo, surgen la alfarería y el hombre empieza a dedicarse a la agricultura y la ganadería, lo que fue una gran revolución en la vida del hombre primitivo.

Asimismo, en este periodo se produce una sedentarización social a partir de la utilización sistemática de la agricultura como base económica, lo que supone una revolución absoluta para la humanidad. Por consiguiente, para esta época ya el hombre sabe hilar, tejer, preparar harina, bebidas fermentadas y queso. Además erige construcciones de piedras gigantescas de origen oriental, con fines mágicos.

Como consecuencia, el hombre comienza a dominar las fuerzas de la naturaleza y es desde aquí el momento en el que se convierte en productor de alimentos, al desarrollar la agricultura, inventar con el arado y domesticar con los animales. Además, se acompañaba de un reforzamiento de la jerarquización social y una rudimentaria división del trabajo.

Sin embargo, el comercio es tan antiguo como la sociedad, porque en las primeras fases de la humanidad, el hombre para poder satisfacer sus necesidades vitales debió agotar todos sus esfuerzos y alcanzar unos cuantos alimentos para subsistir. Es por eso, que para protegerse de la intemperie y mantener a distancia a los animales salvajes, tuvo que buscar refugio en las cavernas, lo que hizo que el hombre primitivo desarrollara las vías para su supervivencia.

A partir, de estos grandes cambios sociales y económicos de la prehistoria se inicio el proceso que posibilita el nacimiento de las grandes civilizaciones, y el desarrollo de condiciones ecológicas más favorables para el hombre. Por lo que, en lugar de que un hombre cubriera todas sus necesidades, éste se especializaba en una actividad e intercambia sus bienes por otros que complementaban su necesidad.

De ahí se da, el origen del comercio el cual se centra en el intercambio de productos, bienes o servicios con el fin de obtener riquezas o satisfacer una necesidad. Conforme a esto, fueron sucediendo las mejoras en el sistema de transporte y los efectos de la época de la industria, es decir, que el comercio fue creciendo cada vez más, debido al incremento de las corrientes de capital y servicios en las zonas más atrasadas en su desarrollo.

Por otra parte, el artesano le cambiaba sus productos al agricultor por el excedente el cual se considera el primer tipo de comercio a lo que se le llamó “comercio por trueque”, el cual estaba permitido por la división social de esa época.

Dado que, el trueque llega a un punto en el que no satisfacía las necesidades de la sociedad, ya sea porque había algunas mercancías que no le interesaban a una persona y por ello, no se llevaba a cabo la comercialización, esta se torna en la necesidad de innovar y ampliar el tipo de mercancía que se comercializaba.

Es por ello, que se comienzan a utilizar metales preciosos u objetos raros y valiosos como sistema de cambio: desde granos de sal, conchas o especias, hasta piedras preciosas. Es así como surge la moneda, que poco a poco se va

homogeneizando hasta llegar a ser constituido por monedas de metales preciosos como el oro y la plata.

Gracias al comercio primitivo, permitió a la humanidad dar inicio y motivar el intercambio de las innovaciones científicas y tecnológicas, tales como el trabajo en hierro, el trabajo en bronce, la rueda, el torno, la navegación, la escritura, nuevas formas de urbanismo, etcétera. Cabe señalar, que en la Península Ibérica este periodo se conoce como el Orientalizante, por las continuas influencias recibidas de Oriente la cual da vida al nacimiento de la cultura ibérica. Además del intercambio de innovaciones, el comercio también propició un paulatino cambio de las sociedades.

Llegado este momento, empezaron a aparecer las primeras sociedades capitalistas tal como las conocemos hoy en día, y también las primeras estratificaciones sociales. Como es sabido, en un principio las clases sociales eran simplemente la gente del poblado y la familia del dirigente. No obstante, más adelante, aparecieron otras clases sociales más sofisticadas como los guerreros, los artesanos y los comerciantes.¹

Por lo tanto, este tipo de intercambio toma auge y se convierte en una actividad social y económica que implica la adquisición y el traspaso de mercancías. De

¹ <http://www.elhistoriador.es/comercio.htm>

esta manera, quienes participan de un acto de comercio podían comprar el producto para hacer un uso directo de él, para revenderlo o para transformarlo. Llegado a este punto, se conceptualiza que el comercio es una operación mercantil que implica la entrega de un bien o servicio para recibir en contraprestación, otra de valor semejante. No obstante, en la actualidad para que se lleve a cabo este proceso de intercambio suele haber de por medio “x” cantidad de dinero.

Según va pasando el tiempo, las presiones económicas y políticas han llevado a una creciente de liberación comercial, a través, de las sucesivas rondas del GATT-OMC, lo cual parece estar en discordancia a los proyectos impulsados por algunos gobiernos para crear una muralla al libre comercio.

Para concluir, esta evolución del comercio se ha caracterizado en los últimos tiempos como una transformación sectorial, donde el predominio de los intercambios de materia prima en la época prehistórica y mas adelante en productos manufacturados, han pasado a un incremento espectacular en el intercambio de bienes o servicios, aprovechándose de las nuevas tecnologías, vías de transporte, comunicación e infraestructuras de la sociedad actual.

1.2 Concepto e importancia

No cabe duda, que la humanidad se ha venido desarrollando y beneficiando del comercio. Es así como para los años 1492 con la llegada de Cristóbal Colón, se da inicio al comercio internacional dado a que este realizó las primeras exportaciones e importaciones de la isla.

Por otro lado, el comercio ha propiciado un crecimiento económico mundial la cual ha ido de mano con el incremento de las actividades comerciales que con la apertura del intercambio a nivel mundial adquiere una importancia relativa mucho mayor que tiempos atrás.

Queda definido, etimológicamente que la palabra comercio proviene de las raíces latinas: CUM que significa juntamente y MERX, mercancía, derivado de MERCOR, comprar y vender. “Equivale al traspaso de cosas materiales, de persona a persona”.² Es decir que el comercio es una transacción que se lleva a cabo con el objetivo de comprar o vender un producto.

La importancia del comercio para el ser humano es muy profunda ya que no tiene que ver solamente con lo económico sino también con lo social y lo cultural. Así, tal como se dijo, es a partir del comercio que una sociedad puede entrar en contacto con otra, en el momento en que se reconoce como no

² http://html.rincondelvago.com/comercio_1.html

autosuficiente y comienza a buscar espacios o comunidades que puedan proveerle aquello que le falte.

1.3 Principales importaciones dominicanas

La economía de la República Dominicana ha sido desde hace décadas, una economía netamente importadora debido al alto nivel de consumo que caracteriza a su sociedad, convirtiéndose en uno de los países más consumidores de Centroamérica y el Caribe. En parte, se explica ya que esta cuenta con un sector exportador que ha sido relativamente débil por muchos años, dominando el sector importador. A continuación, se muestran las importaciones más relevantes en estos últimos años:

- Productos blancos derivados de petróleo (combustibles)
- Otros bienes de consumo
- Bienes de consumo duradero
- Productos alimenticios elaborados o semi elaborados
- Productos medicinales y farmacéuticos
- Repuestos para vehículos
- Partes o piezas de bienes de consumo
- Estufa de gas y eléctricas
- Herramientas
- Arroz para consumo y Leche
- Materiales plásticos artificiales
- Productos para la industria textil.

Cabe señalar, que las ventajas otorgadas por el DR-CAFTA brindando una integración comercial como modelo de preferencias arancelarias, ha impactado el sector importador de manera paulatina. El siguiente grafico, muestra los flujos en la balanza comercial de la República Dominicana con Centroamérica según las importaciones realizadas durante el periodo 2009-2010:

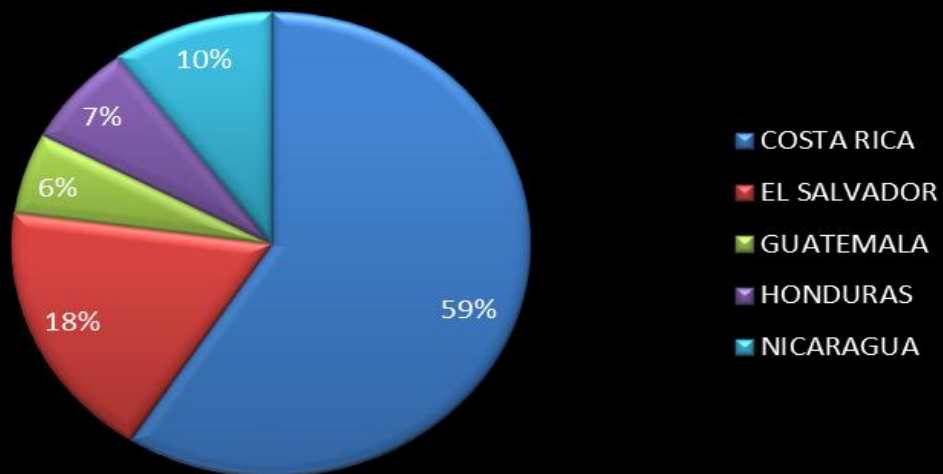
**BALANZA COMERCIAL REPUBLICA DOMINICANA
CON CENTROAMERICA
2009-2010
VALOR FOB EN US\$**

2009		
IMPORTACIONES		
COSTA RICA		203,999,072.15
EL SALVADOR		62,144,808.93
GUATEMALA		19,440,045.33
HONDURAS		24,675,806.24
NICARAGUA		34,727,551.72
TOTAL		344,987,284.37

Enero-Junio 2010		
IMPORTACIONES		
COSTA RICA		102,271,722.29
EL SALVADOR		29,218,999.11
GUATEMALA		53,315,430.18
HONDURAS		14,444,526.52
NICARAGUA		9,754,934.40
TOTAL		209,005,612.50

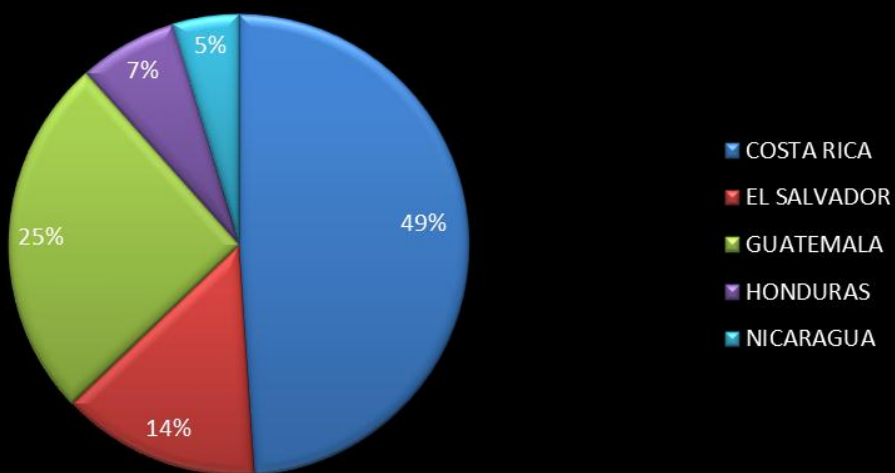
Fuente: Datos obtenidos en CEI-RD

IMPORTACIONES AÑO 2009



Fuente: Datos obtenidos en estadísticas que maneja el Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana (CEI-RD)

IMPORTACIONES AÑO 2010



Fuente: Datos obtenidos en estadísticas que maneja el Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana (CEI-RD)

Según, el análisis de las estadísticas que maneja el Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana (CEI-RD), El intercambio comercial pasó de US\$412.3 millones en el año 2007 a US\$420 millones en todo el año 2009. No obstante, para el año 2009 se importó US\$344.9 millones hacia Centroamérica y para el 2010 se compro US\$200 millones.

Según, los datos porcentuales expresados en las gráficas, revelan que Costa Rica vende al país casi el 90% de lo que exporta República Dominicana correspondiente al 59% de las importaciones del año 2009. Paralelamente, se puede apreciar el descenso en las importaciones del año 2010 con relación al año anterior, reflejando como la crisis financiera mundial afecta a las importaciones aun con las oportunidades que brinda el DR-CAFTA.

1.4 Principales exportaciones dominicanas

Al referirnos a las exportaciones, decimos que es cuando un bien o servicio es enviado hacia otros países con fines comerciales. Con este propósito, la República Dominicana exporta una gran variedad de productos terminados y semi-terminados. Cabe destacar, que las empresas más exportadoras de nuestro país son las zonas francas. A continuación, mostramos las exportaciones más relevantes en estos últimos años:

- Caña de Azúcar
- Café
- Tabaco
- Cacao Crudo
- Azúcar Crudo y Refino
- Melaza
- Sirop
- Ferroníquel
- Cobre en bruto sin refinar
- Piedra caliza
- Bauxita
- Yeso en bruto
- Aleación de oro y plata
- Confecciones y Textiles
- Equipos e Instrumentos Médicos y Productos Farmacéuticos
- Productos Eléctricos y Electrónicos

Es preciso decir, que uno de los beneficios otorgados por el DR-CAFTA al sector exportador, es la apertura y desarrollo del intercambio comercial entre los países que conforman este acuerdo.

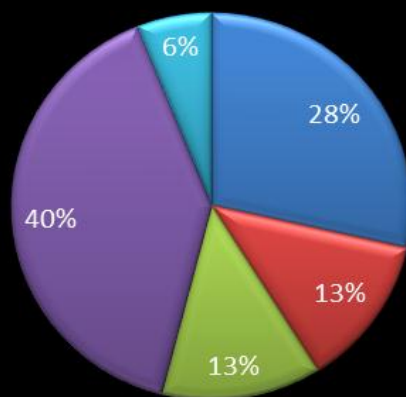
En el siguiente cuadro, se observa las exportaciones realizadas por República Dominicana con Centroamérica durante el periodo 2009-2010:

BALANZA COMERCIAL REPUBLICA DOMINICANA CON CENTROAMERICA 2009-2010 VALOR FOB EN US\$		
2009		
EXPORTACIONES		
COSTA RICA		21,407,211.56
EL SALVADOR		9,425,319.13
GUATEMALA		9,711,531.17
HONDURAS		29,957,714.35
NICARAGUA		4,550,658.37
TOTAL		75,052,434.58
Enero-Junio 2010		
EXPORTACIONES		
COSTA RICA		9,858,504.83
EL SALVADOR		3,024,965.00
GUATEMALA		16,622,156.58
HONDURAS		20,818,152.59
NICARAGUA		9,308,178.62
TOTAL		59,631,957.62

Fuente: Datos obtenidos en CEI-RD

EXPORTACIONES AÑO 2009

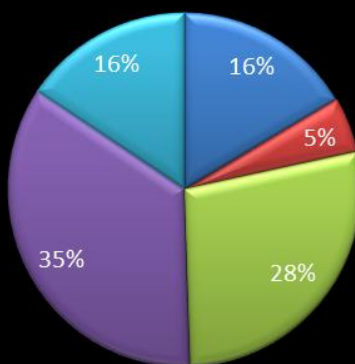
■ COSTA RICA ■ EL SALVADOR ■ GUATEMALA ■ HONDURAS ■ NICARAGUA



Fuente: Datos obtenidos en estadísticas que maneja el Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana (CEI-RD)

EXPORTACIONES AÑO 2010

■ COSTA RICA ■ EL SALVADOR ■ GUATEMALA ■ HONDURAS ■ NICARAGUA



Fuente: Datos obtenidos en estadísticas que maneja el Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana (CEI-RD)

Según, el análisis de las estadísticas que maneja el Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana (CEI-RD), revela que el déficit de la balanza comercial del país con Centroamérica se incrementó un 16.89% desde 2007-2009, al pasar de un saldo negativo de US\$266.7 millones en el 2007 a US\$269.9 millones en el año 2009. Además, los datos obtenidos precisan que en 2009 el país exportó US\$75.05 millones hacia esos cinco países, lo cual tuvo un descenso con relación a años anteriores, producto de la crisis financiera global que paralizó los mercados internacionales.³

Según los datos porcentuales, se puede observar que para el periodo 2009-2010 Honduras ocupaba el primer lugar con un 40% y 35% de las exportaciones, respectivamente; Cabe destacar, que para el 2009 el segundo país mas exportado fue Nicaragua con un 28%, el cual sufre un descenso para el año 2010 quedando sustituido por Guatemala con un 28% de las exportaciones realizadas por República Dominicana.

1.5 Instituciones Estatales responsables del Comercio Exterior Dominicano

La Dirección de Comercio Exterior y Administración de Tratados Comerciales Internacionales (DICOEX) ejecuta la política de comercio exterior del país, fomentando el desarrollo de los sectores productivos. Tiene a su cargo

³ <http://guasabaraeditor.blogspot.com/2010/11/rd-tiene-deficit-comercial-ante-paises.html>

la programación del desarrollo de esa actividad para lograr el objetivo trazado, así como de hacer cumplir las legislaciones y normativas existentes en materia de Comercio Exterior. Siendo más competitivos en mercados preferenciales cada vez más liberalizados se logrará mejorar los niveles de calidad y cantidad para elevar de manera permanente el bienestar del consumidor. Buscando asegurar el desarrollo integral, promoviendo el carácter equitativo y sostenible de los textos de los tratados comerciales.⁴

La Comisión Nacional de Negociaciones Comerciales (CNNC), es un organismo interministerial presidido por el Ministerio de Relaciones Exteriores, creado mediante el Decreto del Poder Ejecutivo 74-97 del 10 de febrero del 1997, con el objetivo de coordinar la política comercial dominicana y encabezar todas las negociaciones comerciales del país en el marco de un proceso de apertura externa de la economía.⁵ Desde mediados de la década de los noventa, con el ingreso de la República Dominicana a la Organización Mundial del Comercio (OMC) en 1995 la firma de los acuerdos de Marrakech en 1994, y posteriormente el inicio de conversaciones para la firma de acuerdos comerciales bilaterales, la República Dominicana ha orientado su política comercial exterior hacia el multilateralismo y la integración regional.

⁴ <http://www.seic.gov.do/comercio-exterior/direcci%C3%B3n-de-comercio-exterior/sobre-la-direcci%C3%B3n.aspx>

⁵ <http://cnnc.gov.do/default.aspx?tabindex=2&tabid=4>

La Cámara Americana de Comercio de la República Dominicana (AMCHAMDR) es una organización sin fines de lucro compuesta por cerca de 2,500 empresas, dominicanas y estadounidenses, que busca empoderar a sus socios a desarrollar al máximo su potencial sobre la base de tres pilares -el económico, el profesional y el social- a través de la facilitación del acceso a conocimientos, oportunidades, una cultura de mejores prácticas, el respeto al estado de derecho y la responsabilidad social empresarial.⁶ AMCHAMDR es la única institución de su clase con verdadera presencia a nivel nacional a través de sus 9 oficinas en todo el país: Santiago, Moca, San Francisco, La Vega, Puerto Plata, San Pedro, La Romana, Higuey y Baní.

Por dichas razones, las actividades organizadas por AMCHAMDR están diseñadas específicamente para mantener a nuestros socios informados de las tendencias más importantes en el mundo de los negocios, tanto a nivel nacional como internacional.

El Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana (CEI-RD) fue creado mediante la Ley 98-03 del 17 de junio del 2003. Surge de la fusión del Centro Dominicano de Promoción de Exportación (CEDOPEX), y la Oficina de Promoción de Inversiones de la República Dominicana (OPI-RD), debido al surgimiento de criterios modernos y eficientes para permitir una inserción

⁶ <http://www.amcham.org.do/anm/templates/amcham.asp?articleid=9&zoneid=5>

competitiva del país en los mercados internacionales, y en razón de los cambios experimentados en el entorno económico mundial durante las tres décadas transcurridas desde la creación del Centro Dominicano de Promoción de Exportación (CEDOPEX) en el año 1971, y de la necesidad de adecuación de las políticas de promoción de exportaciones y atracción de inversiones extranjeras.⁷

El Ministerio de Relaciones Exteriores tiene como misión impulsar una Política Exterior en beneficio de los intereses del país y sus nacionales, orientada a la defensa y salvaguarda de su soberanía, a la promoción de la paz y la seguridad internacionales, así como reforzar los mecanismos de carácter multilateral y bilateral en apoyo a la estrategia nacional de desarrollo y a la solución de los problemas y temas comunes de la comunidad internacional, conforme a los principios políticos, económicos, sociales, éticos y jurídicos establecidos en la Constitución.⁸

Ministerio de Hacienda es una institución funcionalmente integrada, eficiente, eficaz y transparente en la gestión de las finanzas públicas, con un personal altamente calificado y tecnología de punta. Mantener y asegurar la disciplina y sostenibilidad fiscal, contribuyendo a la estabilidad macroeconómica, mediante

⁷ <http://es.wikipedia.org/wiki/CEI-RD>

⁸ http://www.mirex.gov.do/index.php?option=com_content&view=article&id=964&Itemid=97

el diseño y conducción de una eficiente y equitativa política de ingresos, gastos y financiamiento públicos.⁹

Ministerio de Agricultura fue instituida en la Constitución del 25 de febrero de 1854, denominándose, Secretaría de Estado de Interior, Policía y Agricultura. El Sector Agropecuario dominicano asume una visión de desarrollo rural integral del largo plazo, que auspicia la concertación y coordinación con el resto de los sectores que componen la economía nacional, que promueve las interrelaciones fundamentales que la agricultura debe guardar con las posibilidades de transformación de la estructura productiva, y valorizar el medio rural, la sustentabilidad del modelo de desarrollo y del recurso humano. Al mismo tiempo, crear las condiciones normativas, técnicas y políticas que faciliten el desarrollo agropecuario, por lo cual debe incrementar su capacidad de definir y monitorear las estrategias, los incentivos, el marco jurídico e institucional destinados a establecer nuevos roles y reglas de juego, ampliando la esfera de la colaboración de los sectores públicos y privados.¹⁰

El Ministerio de Trabajo es la más alta autoridad por ley en materia de administración del trabajo asalariado. El Ministerio de Trabajo asume un papel protagónico, armonizando los aspectos de la Legislación Laboral Nacional que resultan afectados por los procesos de integración económica. Fomentando el

⁹ http://www.hacienda.gov.do/el_ministerio/objetivos.htm

¹⁰ <http://www.agricultura.gob.do/SobreNosotros/Visi%C3%B3nMisi%C3%B3n/tabid/60/language/es-DO/Default.aspx>

diálogo social asume, nuevos métodos que impiden el estallido de conflictos laborales.¹¹ Es la institución responsable de elaborar de Políticas Nacionales en materia de empleo así como de propiciar una mayor autonomía de los sectores sociales para regular las relaciones de trabajo. Igualmente, el Ministerio de Trabajo diseña una modalidad de control de la aplicación de las normas y regularización laboral, asumiendo un rol más educativo de cara a la concienciación que a la implementación de las medidas en forma coercitiva. Desde la entidad estatal se hace cumplir el Reglamento 522-06, el cual define el control de la higiene y seguridad en el trabajo para disminuir los riesgos laborales.¹²

Ordenador Nacional para los Fondos Europeos de Desarrollo (ONFED) es un organismo creado por decreto del poder ejecutivo en el año 2001. Las funciones de este es coordinar y dar seguimiento a los programas y proyectos de desarrollo comunitario y regional. También, coordinar con las delegaciones europeas y las instituciones gubernamentales la programación de los fondos de desarrollo y dar Asesoría en la formulación y evaluación de proyectos para la realización de estudios de factibilidad.

¹¹ <http://www.ministeriodetrabajo.gob.do/index.php/institucion>

¹² <http://www.ministeriodetrabajo.gob.do/index.php/institucion>

La Secretaría de Estado de Economía, Planificación y Desarrollo (SEEPyD)

fue creada en el 2006, mediante la Ley 496 (496-06). Es el resultado de una profunda transformación legal de la administración pública dominicana.¹³ Esta transformación parte de la necesidad constatada en el proceso de modernización del Estado, de articular la conducción del sistema de planificación con los demás sistemas transversales del Estado Dominicano tales como los sistemas de presupuesto, de contabilidad gubernamental, de tesorería, de crédito público, de administración de recursos humanos, de control interno, de administración de bienes nacionales, de compras y contrataciones. Esta articulación persigue asegurar un desarrollo con unidad económica, social, territorial y administrativa.

Junto a la creación legal de la Secretaría de Estado de Economía, Planificación y Desarrollo también fue creado por ley el Sistema Nacional de Planificación e Inversión Pública. La SEEPYD es su institución rectora; por lo tanto, es responsable de planificar un armónico crecimiento del país. Planificar es pensar en qué hacer, con quién o quiénes hacerlo, cómo hacerlo, cuándo y dónde. Esto aplica a todos los niveles productivos, desde sembrar un conuco, hasta construir una nave espacial o escribir un cuento. El Sistema Nacional de Planificación e Inversión Pública debe responder a estas interrogantes en cuanto al desarrollo

¹³ <http://www.stp.gov.do/eweb/ShowContent.aspx?idm=14>

balanceado de la Nación Dominicana en sus aspectos económico, social, territorial e institucional.¹⁴

1.5.1 Dirección General de Aduana

La Dirección General de Aduana es la institución gubernamental encargada del control de operaciones de comercio exterior, con el objetivo de registrar el tráfico internacional de mercancías que se importan y exportan desde un país.

Su misión, es facilitar y controlar el comercio de la República Dominicana con el resto del mundo, teniendo como fundamento la eficiencia y transparencia de los procesos aduaneros, acorde con las mejores prácticas internacionales de la administración aduanera, el control de la evasión fiscal, el comercio ilícito, el fortalecimiento de la seguridad nacional, la protección de la salud y el medio ambiente.

La visión de esta entidad, es ser reconocida como una institución eficiente y moderna en el ámbito nacional e internacional, conformada por un equipo de personas integrales que hagan de la misión de la institución, un proceso transparente, expedito y sistematizado que contribuya al desarrollo sostenible de la Nación.

¹⁴ <http://www.stp.gov.do/eweb/ShowContent.aspx?idm=14>

Los objetivos, de ésta son eficientizar, transparentar y sistematizar todas las actividades de las aduanas del país con la finalidad de hacer efectivas las medidas de facilitación del comercio, aumentar las recaudaciones fiscales y contribuir con otros organismos del Estado a reducir diferentes tipos de riesgos provenientes del exterior que puedan impedir el desarrollo sostenible de la Nación.

Cabe señalar, que la esta entidad cuenta con 28 aduanas habilitadas, entre puertos, aeropuertos, fronteras e interiores. A partir de 2006, las colecturías de aduanas y los colectores por mandato de la Ley 226-06 se denominan Administraciones de aduanas y Administradores. En la actualidad, cuenta con más de 4,950 empleados activos, entre funcionarios altos, medios y empleados en general, de los cuales más de 787 son profesionales titulados, distribuidos en las áreas de Auditoría, Fiscalización, Valores en las Administraciones (Colecturías), Departamento Jurídico, Servicios Médicos, Pensiones, Cooperativa, Subdirecciones: Técnica, Operativa, Administrativa, Zonas Francas e informática.¹⁵

Por otro lado, el cobro de los impuestos se ha unificado en los bancos para que la aduana prescinda del uso de caja en las administraciones. Con esto, se refleja una reducción importante del personal de la institución potenciando el uso de personal especializado en las áreas de informática, fiscalización y auditoría.

¹⁵ Fuente: Dpto. RR.HH. DGA, Julio 2011

1.5.1.1 Historia de las Aduanas

En la historia de la República, para los años finales del siglo XIX y durante las primeras décadas del siglo XX, se registra como algo relevante el servicio de la aduana nacional, el hecho de ésta era servir como colateral para garantizar el pago de la deuda externa del país.

De acuerdo, con el diccionario de la Real Academia Española, en su décima novena edición, el vocablo “**Aduana**” deriva del árabe “**ad-divoana**”, que significa “el registro”.¹⁶ En francés la palabra “**douane**” también toma del árabe la raíz etimológica “**diwân**”. De esta raíz árabe el uso la ha convertido en diván, esto es canapé o tumbona, guardando justa correlación con el funcionario del registro de la aduana que obviamente estaba sentado mucho tiempo en la oficina pública efectuando las tareas propias de la actividad aduanera. Sin embargo, cualquiera que sea su significado etimológico, “aduana” se utiliza para designar las dependencias gubernamentales que intervienen en el tráfico internacional de las mercaderías que se importan o exportan de un país a otro y que se encargan de cobrar los impuestos que las gravan.

Durante el año 1810, encontramos bien tipificado otro tipo de impuesto, nos referimos a los aranceles, ya que “todos los puertos de la colonia fueron abiertos

¹⁶ MANZINI, Meter. La Globalización en la Economía Mundial. Editora Zemi, S. A., Quinta Edición, México, D. F., 1999.

a los navíos de las naciones amigas de España y se fijó un arancel único de importación del uno por ciento (1%) el cual debía pagarse con monedas, hasta la época del gobierno de Juan Sánchez Ramírez, en 1813 el cual ordenó la emisión de papel moneda local. Otro ejemplo, es que en año 1821 se dictó en España un nuevo arancel de aduanas que protegía a las industrias peninsulares, el cual tuvo que ser modificado para Santo Domingo, dada la pobreza reinante, a fin de permitir que los dominicanos compraran en las Antillas Españolas con una tasa arancelaria única de 18%.

Más aun, en el 1828 se establecieron impuestos directos (Renta) para recaudar las enormes sumas que el gobierno Haitiano se había comprometido a pagar a Francia como compensación por los daños causados a los antiguos colonos franceses durante las guerras de independencia, y la indemnización que fue exigida por Francia como condición para el reconocimiento de la independencia de Haití, hecho ocurrido, como se recordará, en el año 1804.

Es por ello que, durante el periodo haitiano (1822-1844) los ingresos fiscales provenían principalmente de los aranceles de aduana, es decir derechos de importación y exportación. Por lo tanto, se estima que alrededor de la mitad de esos ingresos provenían de la aduanas. Con el tiempo, otros impuestos fueron tomando auge tales como los de patentes comerciales, papel sellado, impuestos sobre el valor locativo de los inmuebles e impuesto de arrimo portuario.

Es así como, nuestro país logró establecer intercambios comerciales a partir del año 1844 y sus primeros socios internacionales fueron Estados Unidos, Alemania, Francia, Inglaterra, Venezuela, Suecia, Holanda y Haití, lo cuales adquirieron a través de nuestras exportaciones productos nativos de la época como son el tabaco, los cueros de reses, azúcar cruda, la caoba y otras maderas preciosas. Por dichas razones, la principal fuente de divisa de nuestro país fue siempre la agricultura, a pesar de utilizar instrumentos rudimentarios para poder producir.

Más adelante, en el gobierno independentista, ante la necesidad de aumentar los ingresos y regularizar las aduanas, se dictó la ley No.34, en el año 1845, para el Régimen de Aduanas, siendo esta la primera medida y significativa sobre la naturalización de los buques y la expedición de las patentes de navegación, las cuales se refieren al comercio exterior.

No obstante, aunque en el momento la citada ley No.34, sin lugar a duda fue significativa, al transcurrir los tiempos se requirió de otra más amplia, la ley No. 2595, del año 1887, sobre el Régimen de Aduanas y Puertos. Esta ley sobre Aduanas fue sustituida en los años 1889, 1892 y 1896, por otras con textos similares. Es importante señalar que la ley No. 3742, promulgada en el año 1897, introduce los señalamientos de la primera ley de Aduanas, la No. 34, volviendo de nuevo al régimen ya citado.

Por otro lado, a consecuencia de los grandes empréstitos que había obtenido el gobierno en el año 1916, las aduanas pasaron a ser administradas por el gobierno de ocupación militar norteamericano, de acuerdo con la convención suscrita al efecto para el cobro de la deuda externa en fecha 8 de febrero de 1907.

No obstante, el gobierno militar, en ejercicio de sus funciones, dictó varias ordenes ejecutivas destacándose la Núm. 589 del 31 de diciembre de 1920, denominada Ley sobre Aduanas y Puertos, que daba al oficial encargado del servicio de aduanas la potestad de reglamentación para la administración de la misma, reglamentación que tenía fuerza y efecto de ley.¹⁷

De ahí, la administración del servicio aduanero le fue devuelto al gobierno dominicano mediante la ley No.429, del año 1941, tiempo que se tomo para saldar la deuda externa de la nación, adoptando el servicio de arrimo y manejo de carga en los puertos bajo la Dirección General de Aduanas, mediante la ley No. 595, del año 1941. Como es sabido, la orden ejecutiva Núm. 589 del año 1920, estuvo vigente por más de 30 años, hasta que fue sustituida por la ley sobre el Régimen de Aduanas, la Núm. 3489 de fecha 14 de febrero de 1953, la cual, aunque sigue el mismo formato que las anteriores, es mucho más amplia.

¹⁷ República Dominicana. Dirección General de Aduanas. Diagnostico del Sistema Aduanero Dominicano. Santo Domingo, 2006.

Por consiguiente, dicha ley sufrió algunas modificaciones entre ella se encuentra la No.4705 del año 1957, para el régimen arancelario y a la denominación del organismo encargado de su administración y funciones.¹⁸

Además, la ley que actualmente regula las aduanas dominicanas es la número 3489, en virtud de la cual se establecieron aduanas en los puertos de Azua, Barahona, Ciudad Trujillo, La Romana, Monte Cristi, Puerta Libertador, Puerto Plata, Samaná, Sánchez y San Pedro de Macorís, y en las ciudades fronterizas de Dajabón, Elías Piña y Jimaní.¹⁹

Por otro lado, la promulgación de la ley No. 70 del 17 de diciembre de 1970, emite la separación de las aduanas con relación a las funciones del puerto, al crearse la Autoridad Portuaria Dominicana. Aproximadamente, cuatro año atrás la Dirección General de Aduanas funcionaba como una dependencia de la Secretaría de Estado de Finanzas, hoy Ministerio de Hacienda, pero con la ley No. 226 del año 2006, Aduanas adquirió autonomía funcional, presupuestaria, administrativa, técnica y patrimonio propio.

La aduana dominicana, es una institución de derecho público, con autonomía propia desde el año 2006 aunque sigue dependiendo en el cumplimiento de las metas y políticas tributarias desde el Ministerio de Hacienda, que es el órgano a

¹⁸ Dirección General de Aduanas, Diagnostico del Sistema Aduanero Dominicano, Santo Domingo, 2005.

¹⁹ Ley 3489, Artículo 3.

quien corresponde esta función, conforme establece el Artículo 1 Párrafo 1 Ley citada. La aduana depende además, del Presidente de la República que es el jefe máximo de las administraciones públicas, quien designa al Director General de Aduanas y a los Subdirectores Generales.

Por consiguiente, la aduana dispone de patrimonio propio, presupuestado para el pago de sus empleados, contratar servicios y administrar los fondos que le corresponden por el 4% del total de las recaudaciones mensuales, de los derechos e impuestos gestionados, más la tasa de servicio del 0.4% del valor CIF de los contenedores declarados en la importación en los regímenes de consumo, de Admisión Temporal, Internamiento Temporal y Zona Franca.

1.5.1.2 Estructura de las Aduanas

La Dirección General de Aduanas, es una dependencia administrativa del Ministerio de Hacienda que es la entidad rectora de la política y la gestión fiscal del país. La institución, está presidida por un Director General que se designa mediante Decreto del Señor Presidente de la República, quien también nombra a los Subdirectores Generales. A continuación, se presenta el organigrama empresarial:

DIRECCION GENERAL DE ADUANAS
ORGANIGRAMA FUNCIONAL

CONSEJO DE DIRECCION



Esta entidad, recomienda la designación de los administradores encargados de las Administraciones de Aduanas y de todos los funcionarios y empleados que laboran en la institución. En la estructura organizacional de esta institución, el nivel normativo más alto lo desempeña el Consejo de Dirección que depende del Consejo Superior de la Administración Tributaria y el nivel ejecutivo máximo lo ostenta el Director General de Aduanas.

El Consejo de Dirección, está integrado por el Director General y cuatro (4) Subdirectores de Aduanas. En función de su localización en el territorio nacional, existen aduanas marítimas, aeroportuarias y terrestres.

Las aduanas marítimas () están ubicadas en los puertos de Santo Domingo, Haina Oriental, Haina Occidental, Boca Chica, San Pedro de Macorís, La Romana, Puerto Plata, Azua, Barahona, Cabo Rojo, Manzanillo, Samaná, Sánchez y Pedernales. A continuación, se presenta el organigrama empresarial:

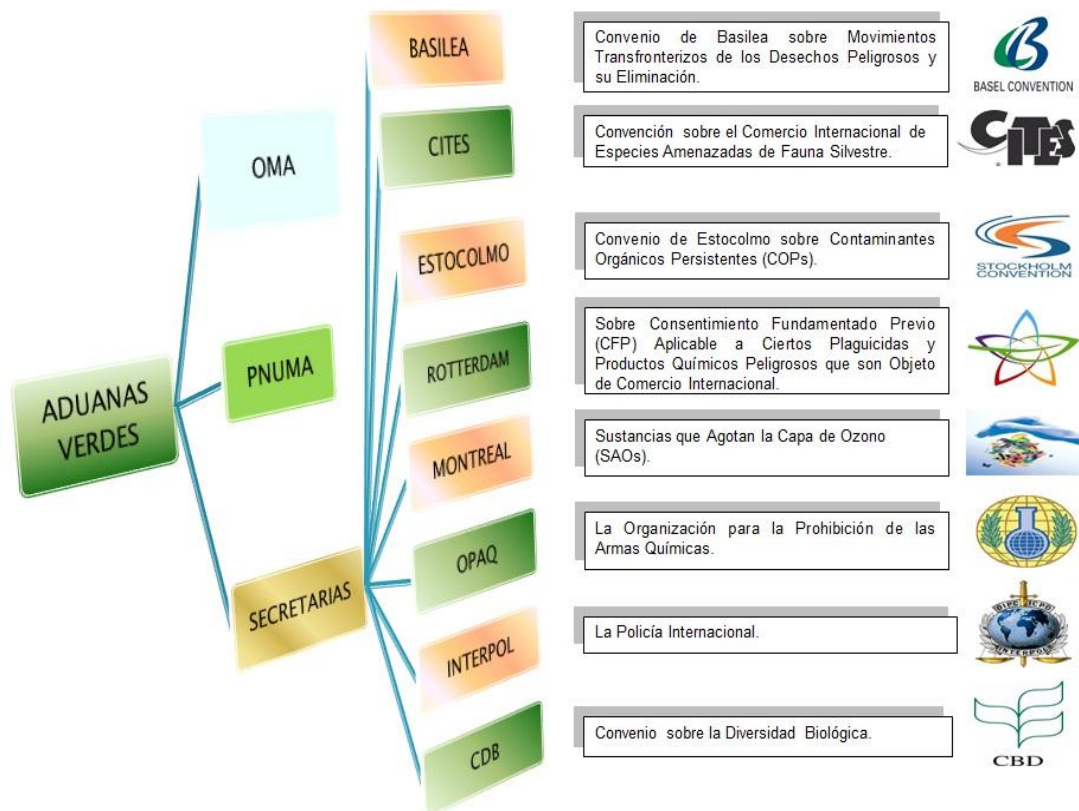


Las aduanas aeroportuarias (●) operan en Santiago, Puerto Plata, Punta Cana, Barahona, La Romana, El Higüero, Samaná y en Punta Caucedo de Santo Domingo (AILA) y las aduanas terrestres (●) en las provincias de Elías Piña, Dajabón, Jimaní y Pedernales.

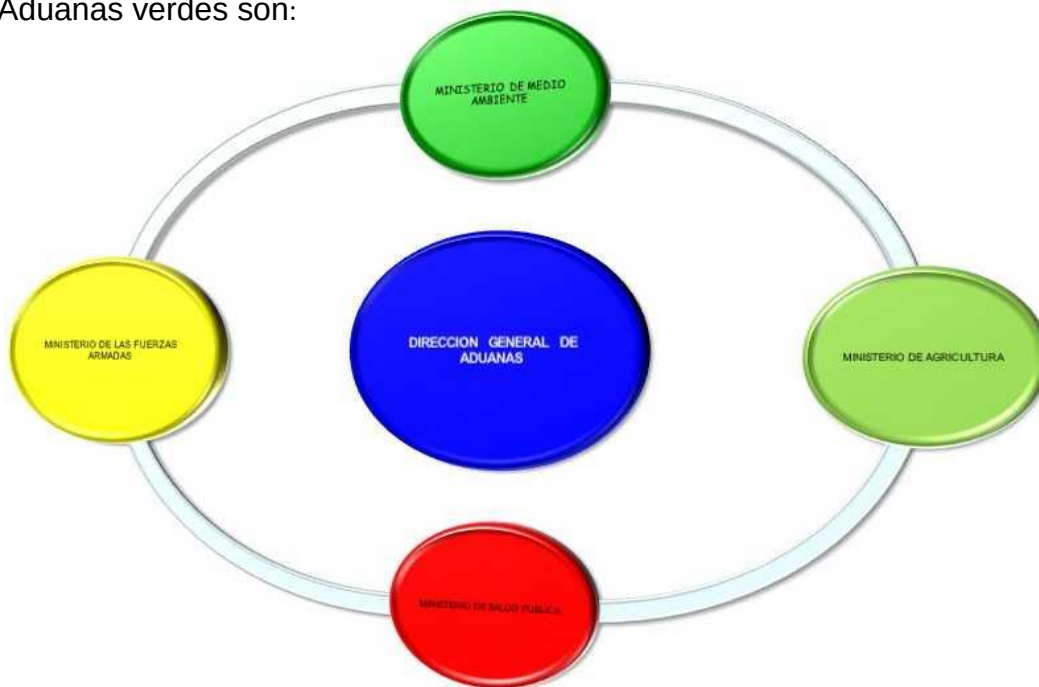


En la actualidad, la Dirección General de Aduanas ha sabido implementar los Acuerdos Multilaterales Medio Ambientales (AMUMAS) y ha establecido una serie de medidas y controles a fin de lograr lo estipulado en dichos acuerdos, ya que dentro de su misión empresarial esta el fiel compromiso con el medio ambiente y la salud humana. La grafica siguiente, muestra el organigrama de la Green Customs Initiative (GCI) y la Iniciativa de Aduanas Verdes (IAV)²⁰:

²⁰ <http://aduanasverdesrd.blogspot.com/2012/05/organigrama-de-la-gci-ia-v.html>



Los socios nacionales de la Dirección General de Aduanas en la Iniciativa Aduanas verdes son:



- ✓ Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales
- ✓ Ministerio de Salud Pública
- ✓ Ministerio de Agricultura
- ✓ Ministerio de las Fuerzas Armadas

1.5.1.3 Base legal

Nuestra legislación sirve de sustentación jurídica para desempeñar las funciones del servicio aduanero nacional la cual está contenida, principalmente, en la ley No. 3489, del año 1953. En el contenido de este instrumento legal, se detallan las actividades y actuaciones relacionadas con el despacho aduanero de las mercancías.

Debemos resaltar, que esta legislación establece el régimen legal de las aduanas Dominicanas data del año 1953. Por consiguiente, sus disposiciones se corresponden con el nivel de desarrollo económico y comercial de esa época. En ese sentido, en la ley 3489 solamente se contemplan los regímenes de importación, depósito aduanero, tránsito y exportación. Como consecuencia de la existencia una legislación complementaria, la cual se ha originado para responder a necesidades que han surgido como consecuencia del avance económico, político y comercial de la nación Dominicana.

Entre los instrumentos legales que complementan las disposiciones contenidas en la ley principal de aduanas, tenemos los siguientes:

1. La ley No.168-67: Dispone de una exoneración parcial, del total de impuestos que deben pagar los dominicanos que regresan de los países extranjeros, por concepto de la importación de su vehículo debidamente registrado.
2. La ley No.397-69: En la que establece una contribución del 5%, sobre las ventas brutas realizadas por las tiendas localizadas en las Zonas Francas Comerciales.
3. La ley No.456-73: Es la que Regula las operaciones en los almacenes privados de Depósitos Fiscales.
4. La ley No.68-82: Esta modifica varios artículos de la ley No.3489-53 sobre el régimen de las aduanas e introduce el concepto del Aforo, como un acto único para el reconocimiento de las mercancías.
5. La ley No.8-90: Esta modifica la ley No.4315-55, y es la que crea y fomenta el establecimiento de empresas de Zonas Francas Industriales o de Servicios.
6. La ley No.11-92: Es la que establece la creación del Código Tributario de la República Dominicana.
7. La ley No.14-93: Es la que determina el Arancel de Aduanas de la República Dominicana. Esta es la que decide una reforma de la estructura arancelaria, introduciendo la nomenclatura del Sistema Armonizado y una reducción de las tarifas de los gravámenes.

8. La ley No.9-96: Es la que establece una exención en el pago de los impuestos en las aduanas, para los dominicanos residentes en los países extranjeros y que nos visitan en tiempo de navidad.
9. El decreto No.106-96: Es el que establece el reglamento para las operaciones de los Depósitos de Reexportación de Mercancías.
10. Esta ley No.66-97: Es la que crea la Ley General de Educación que en su artículo No.199, establece la exención del pago de los impuestos en las aduanas, a la importación de materiales y equipos educativos preuniversitarios.
11. Este decreto No.366-97: Es el que establece el Reglamento para la aplicación de la Ley No.8-90.
12. El decreto No.96-98: Establece el Reglamento de las operaciones de los Agentes Consolidadores de Cargas Aéreas y Marítimas.
13. La ley No.84-99: Es la que Sustituye la ley No.69-79, que dispone un incentivo a las exportaciones, por medio del régimen de importación temporal de materias primas y materiales.
14. Este decreto No.48-99: Establece regulaciones en las operaciones de los Depósitos de Consolidación y Desconsolidación de Cargas.
15. La ley No.20-00: Determina la regulación de la propiedad industrial en el país.
16. La ley No.112-00: Es la que establece Regulaciones para las importaciones de hidrocarburos y sus derivados.

17. Esta ley No.146-00: Establece la modifica la ley No. 14-93 del Arancel Nacional, para introducir la versión única en español del Sistema de Designación y Codificación de Mercancías y una revisión de la escala impositiva.
18. Esta ley No.147-00: Establece la modificación de varios artículos de la ley No.11-92 (Código Tributario Dominicano), especialmente en lo relativo a la tasa del Impuesto sobre la Transferencia de Bienes Industrializados y Servicios (ITBIS) y las tasas del Impuesto Selectivo al Consumo.
19. La ley No.12-01: Determina el Traslado de varios artículos de la ley No.147-00 hacia la ley No.146-00 y viceversa, además de que modifica el contenido de algunos articulados de ambas leyes.
20. La ley No.158-01: Establece la implementación de incentivos dirigidos al sector turístico.
21. El decreto No.667-01: Determina el reglamento para la aplicación del Acuerdo sobre Valoración de Mercancías Importadas GATT/OMC.
22. El decreto No.1002-01: Establece la modifica de varias disposiciones contenidas en el decreto 366-97, lo cual reglamenta las operaciones de Zonas Francas.
23. La ley No.3-02: Es la que establece mediante esta ley el Registro Mercantil en el país.
24. La ley No.126-02: Determina la regulación en el comercio electrónico, documentos y firmas digitales.

25. El decreto No.671-02: Establece la prohibición de la importación de vehículos denominados “Salvage” o “Salvamento”.
26. La ley No. 65-04: Determina todo lo concerniente al Derecho de Autor en el país.
27. El decreto No. 402-05: Establece la sustitución del decreto No.107-98, sobre el Despacho Expreso de Envíos. Por lo que se regula la importación y exportación que realizan las empresas denominadas Courier.
28. La ley No.557-05: Determina la implementación de la Reforma Tributaria que incluye la disposición de tasa cero para algunas mercancías importadas.
29. La ley No.226-06: Establece la autonomía funcional, presupuestaria, administrativa, técnica y patrimonio propio a la Dirección General de Aduanas.
30. El decreto No. 627-06: Determina el cobro de la tasas por servicios aduaneros.
31. La ley No.392-07: Establece la aplicación de concesiones en lo que se denomina competitividad e innovación industrial en el país.

1.5.1.4 Funciones de Aduana

El servicio que tienen las aduanas, tiene como finalidad principal controlar el paso de mercancías procedentes del exterior y que van hacia otros territorios aduaneros o circulan entre diversos puntos de un mismo ámbito geográfico. Además, ésta se encarga de la liquidación de los impuestos establecidos en el

arancel nacional. Es por ello que, en nuestro país contamos con la Dirección General de Aduanas.

En vista de que los expertos en aduanas históricamente han establecido la existencia de dos tipos de funciones, entre la que desempeñan una aduana tradicional y las de una aduana moderna. Con relación a las aduanas tradicionales, estas se destacan como fiscalistas debido a que las actividades de esta entidad gubernamental generan importantes fuentes de recursos para el presupuesto de ingresos del Estado. Sin embargo, las aduanas modernas se basan en la facilitación, regulación y promoción del comercio internacional.

Entre las funciones de las Aduanas, se detallan a continuación:

1. Aplicar los procedimientos para la fiscalización del comercio internacional y personas que atraviesan las fronteras aduaneras.
2. Proceder a la aplicación de los gravámenes a las importaciones de mercancías de aquellas que entran y salen del territorio aduanero.
3. Establecer los controles para las exenciones que las leyes otorgan a las entidades que el gobierno dentro de su política determina.
4. Proceder a crear los controles que permitan que las importaciones de las mercancías que se presentan a los regímenes especiales económicos, como lo es las Zonas Francas y Admisión Temporal, las cuales logran exenciones impositivas.

5. Trabajar para la prevención y seguimiento de los posibles actos ilícitos que puedan presentarse en las operaciones, sobre las mercancías reconocidas a través de los distintos regímenes aduaneros.
6. Proporcionar la repuesta a los usuarios del servicio aduanero, cuando estos así lo reclamen mediante los trámites, peticiones y consultas.
7. Registra y proteger las estadísticas que permitan conocer las informaciones sobre lo relativo al comercio internacional del país.
8. Determinan y amplían los controles sanitarios y fitosanitario que otorgan las instituciones responsables de emitir las certificaciones de sanidad.

1.5.1.5 La Aduana y el Comercio Exterior

La Organización Mundial del Comercio (OMC), es una entidad intergubernamental encargada de establecer las normas y procedimientos regulatorio del comercio entre los países a través de los intercambios comerciales. Por consiguiente, logra que este sea el centro de las negociaciones y la búsqueda de la igualdad, facilidad e independencia posibles en los mercados internacionales.

Esta entidad fue creada en 1995, después de las negociaciones de la Ronda de Uruguay, para sustituir el Acuerdo General sobre Aranceles Aduanero y Comercio, con su sigla en inglés (GATT). Por lo que le correspondió entre 1947 y 1994, la negociación basada en la reducción de los derechos de aduana y otros obstáculos contra la facilitación del comercio.

La Organización Mundial del Comercio, es el lugar donde sus miembros se reúnen para tratar sus diferencias y buscar soluciones a los problemas comerciales entre sí, a través de un procedimiento neutral con fundamento jurídico pactado y también se aplican las negociaciones de los asuntos comerciales actualizados. Esta Organización, supervisa las políticas comerciales nacionales y proyectan los estudios económicos, a través de investigación, recopilación y exposición de datos comerciales, lo que también ofrece asistencia técnica y capacitación en el ámbito del comercio internacional a los países en desarrollo.

1.5.1.6 Arancel de Aduana

El Arancel, es el instrumento fiscal que contiene la Nomenclatura de Mercancías y también la Tabla de Derechos e Impuestos aplicables a cada una de las mercaderías designadas en este sistema de clasificación.

A este propósito, dicha nomenclatura contenida en el Arancel Nacional, se denomina “Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías”, la cual tiene vigencia internacional, en tanto que la tabla de derechos es particular para cada país y por lo general se establece en función de la política tributaria.

1.5.1.7 Las Aduanas y la Facilitación del Comercio

La economía mundial de hoy, responde a la liberalización del comercio de bienes y servicios, afecta a los países de distintas formas al modificar los sistemas tradicionales del comercio y la logística para hacer frente a la creciente competencia internacional.

Sin embargo, los cambios en los procesos industriales que requieren entrega justo a tiempo, la revolución tecnológica de la información, las comunicaciones electrónicas y el enorme crecimiento que está experimentando el comercio, son algunos ejemplos que demuestran que los países han tenido que adoptar una política de facilitación del comercio para beneficiarse del comercio multilateral.

Llegado a este punto, se hace referencia a la facilitación del comercio la cual es la eliminación de obstáculos al movimiento transfronterizo de mercancías y busca reducir, simplificar y unificar los procedimientos de importación,

exportación, tránsito y aduanas, en beneficio de los operadores comerciales y las instituciones del Estado.

Es por ello, que la facilitación en el comercio tiene como finalidad, el desarrollo de una consistente, transparente y predecible situación para la ejecución de transacciones del comercio internacional. Así mismo, tiene como meta facilitar el comercio, reducir los costos operacionales y la complejidad para efectuar los negocios de compra y venta internacional. Por lo tanto, mejoran el ambiente comercial del país, y al mismo tiempo optimizar la eficiencia y efectividad de los niveles de control de las instituciones del estado que intervienen en el Comercio Exterior.

Citamos a continuación, algunos de los beneficios de la facilitación comercial:

1. Métodos de Control
2. Desplegar recursos con mayor efectividad y eficiencia
3. Incrementar ingresos
4. Mejorar el cumplimiento de las necesidades de comercio
5. Acelerar el desarrollo económico
6. Estimular a la inversión extranjera
7. Disminuir costos y reducir demoras
8. Rápido despacho aduanero y descargo a través de una intervención estatal predecible.

9. Sistema comercial simple tanto para el Comercio Internacional como Nacional.
10. Incrementa su competitividad

Por otro lado, algunos estudios muestran que los procedimientos comerciales pueden llegar a representar entre el 4% y el 5 % del costo global de la transacción comercial, a lo que equivale aproximadamente al 3,8% del nivel medio de los aranceles aplicados actualmente al comercio de bienes industriales de los países desarrollados.

Cabe señalar, que las Aduanas son los elementos obligatorios en el flujo de mercancías a través de las fronteras y la aplicación de procedimientos sobre estas mercancías, influencia significativamente en el rol de la industria nacional dentro del comercio internacional y su correspondiente contribución en la economía nacional.

En la actualidad, las prácticas modernas comerciales proveen procedimientos de aduanas simples, predecibles y eficientes para el despacho de mercancía y el movimiento de personas. Es así como, el volumen de mercancías que se mueven en las fronteras se ha incrementado debido a los cambios en el comercio internacional. Estos cambios, comprenden la producción con integración global, sus sistemas de distribución y las nuevas formas de comercio electrónico.

Entiéndase que, los esfuerzos globales de la última década buscan aumentar la transparencia en el comercio internacional y reducir las barreras arancelarias, lo cual ha tenido significantes resultados captando la atención del gobierno y de otras instituciones que están enfocadas en las barreras arancelarias y su impacto sobre la economía y comercio nacional.

1.6 Integración Económica Dominicana

Los expertos plantean, que la integración económica es básicamente una asociación entre países que tiene como propósito fomentar el comercio y la coordinación de políticas sectoriales, mediante la reducción o eliminación de tarifas y de otras barreras, entre los países participantes.

En este proceso, al establecerse políticas comunes para los distintos sectores de la actividad económica, incluyendo en esta la educación, no sólo se busca incrementar el comercio entre los países miembros, sino también mitigar los riesgos que se generan en las diferentes situaciones de incertidumbre en la economía mundial.

No cabe duda, que la integración económica alcanza el comercio, el flujo de capital, de personas o labor y la eliminación o reducción de barreras al libre comercio. Es por ello que este acuerdo para integrar las economías puede tener uno de estos dos propósitos: el establecimiento de un mercado común o la creación de un área de comercio libre. No obstante, el proceso puede

desarrollarse por fases, para avanzar desde convenios de alcance parcial, hasta llegar a la integración económica total.

Hasta la fecha, la unión de la República Dominicana en estos procesos de integración económica, se ha realizado principalmente a través de los esquemas de Acuerdos de Alcance Parcial y Tratados para la creación de Áreas de Libre Comercio. Dentro de los principales convenios se encuentran: Acuerdo entre la República Dominicana y la Comunidad del Caribe (CARICOM), Tratado de Libre Comercio Centroamérica-República Dominicana, Tratado Comercial entre la República Dominicana y la República de Panamá, Acuerdo de Cooperación entre la Unión Europea y el Acuerdo de Libre Comercio Estados Unidos-Centroamérica-República Dominicana (DR-CAFTA).

Conviene decir que, cuando hablamos de acuerdos comerciales normalmente se dice que son extensos y complejos, porque se trata de textos jurídicos que abarcan una gran variedad de actividades. Sin embargo, en su contenido se disponen normas sobre todas o algunas de estas cuestiones siguientes: acceso de bienes al mercado, reglas de origen, administración de aduanas, medidas sanitarias, barreras técnicas al comercio y defensa comercial.

1.6.1 Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana y Centroamérica

A partir de la entrada en vigencia de este Acuerdo, las Partes se comprometen a garantizar el acceso a sus respectivos mercados mediante la eliminación total del arancel aduanero al comercio sobre bienes originarios, con algunas excepciones.

No obstante, Nicaragua continuará aplicando el Arancel Temporal de Protección (ATP) conforme a un calendario de desgravación. En el Acuerdo está establecida una lista de desgravación arancelaria para algunos productos.

Tipo de Acuerdo:

Área de Libre Comercio

Países Integrantes:

Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y la República Dominicana

Lugar y fecha de la Firma:

Santo Domingo, República Dominicana, 16 de abril de 1998

Países que han puesto en Vigencia el Acuerdo:

El Salvador y Guatemala: 3 de octubre del 2001

Honduras: 19 de diciembre del 2001

Costa Rica: 7 de marzo del 2002

Nicaragua: 3 de septiembre del 2002

1.6.2 Acuerdo de Libre comercio entre la República Dominicana y la comunidad del Caribe (CARICOM).

Este abarca el libre acceso a los mercados, la eliminación de barreras no arancelarias al comercio, el establecimiento de normas de origen, la armonización de normas sanitarias y fitosanitarias, la liberalización progresiva del comercio de servicios, la liberalización de los movimientos de capital entre las partes, protección y promoción de inversión, entre otros. Por otro lado, el programa de liberalización del comercio de mercancías, se realizará tomando en cuenta las diferencias entre República Dominicana y los países de menor desarrollado del CARICOM.

Los productos originarios de la República Dominicana, tendrán libre acceso en los países de mayor desarrollo relativo de **CARICOM** (PMDs - Barbados, Guyana, Jamaica, Trinidad y Tobago y Surinam-) y pagarán el arancel establecido (arancel de Nación Más Favorecida -NMF).

En los países de menor desarrollo relativo (LDCs - Barbuda, Belice, Dominica, Grenada, Montserrat, San Cristóbal y Nevis, Santa Lucía y San Vicente y las Granadinas-) de **CARICOM** hasta el 2005.

A este propósito, se estableció una lista de productos sujetos a reducción gradual de la tasa arancelaria NMF hasta llegar a tasa cero en enero del 2004, reducciones que se aplicarán a los productos procedentes de la República Dominicana y de los países más desarrollados de la CARICOM.

Tipo de Acuerdo:

Área de Libre Comercio de Bienes y Servicios, Inversiones y Cooperación

Países que lo conforman:

13 países de la Comunidad del Caribe y República Dominicana.

Lugar y fecha de la Firma:

22 de agosto del 1998, Santo Domingo, R.D.

Países que han puesto en Vigencia el Acuerdo:

Barbados, Jamaica, Trinidad y Tobago, Guyana, Suriname y República Dominicana (1 de diciembre 2001).

1.6.3 Acuerdos de Alcance Parcial entre la República Dominicana y la República de Panamá.

Este tratado se firmó el 17 de Julio del año 1985, para entrar en vigencia el 8 de Junio del año 1987, pero no se cumplieron los procedimientos y las formalidades jurídicas, por lo que fue inoperante entre los 80s y la década de los 90s al carecer de una lista de productos.

Cabe señalar, que en el mes de febrero del año 2003 se logro concluir la negociación del Reglamento de Aplicación y sus Anexos, y el 2 de Noviembre del mismo año entró en vigencia.

Entonces, podemos decir que mediante este Tratado determinaron los países que lo integran hacerlo parcialmente, por lo que entran 103 productos dominicanos libre de arancel a Panamá, asimismo la República Dominicana permite la entrada libre de arancel de 101 productos panameños, por lo que el reglamento de aplicación contempla la posibilidad de incluir más productos para que se beneficien del libre comercio.

En materia de Normas de Origen, los productos que se beneficien deben ser originarios de las partes y estar respaldado por un Certificado de Origen del Tratado, llamado Tratamiento libre de arancel para los productos que cumplan con dichas normas y que estén especificados en las siguientes listas:



Tipo de Acuerdo:

Acuerdo de Alcance Parcial el cual consta de listas de productos de UNA VIA y de DOBLE VIA de los bienes que se originen en la República Dominicana y la República de Panamá.

Países Integrantes:

República Dominicana y la República de Panamá

Lugar y fecha de la Firma:

Panamá, República de Panamá

Fecha de vigencia:

2 de noviembre 2003

1.6.4 Acuerdo de Libre Comercio entre Centroamérica, Estados Unidos y la República Dominicana. DR-CAFTA

A inicio del 2002, cuando el entonces Presidente de los Estados Unidos de América, George W. Bush, anunció la intención de negociar un Tratado de Libre Comercio con Centroamérica, enfatizando la nueva estrategia estadounidense de negociar de manera bilateral con algunos países de Latinoamérica. Sin embargo, luego de las dificultades en el avance de las negociaciones multilaterales del ALCA.

Un año más tarde, los Estados Unidos de América iniciaron un proceso de negociación con los países de Centroamérica. El propósito era arribar a un convenio que, en principio, se le denominó Acuerdo de Libre Comercio Estados Unidos-América Central (CAFTA, por sus siglas en ingles).

Este tratado multilateral del “ DR-CAFTA” fue firmado por nuestro país, el 5 de agosto del año 2004, con todas las bases estructurales jurídica, que garantiza normas claras y predecibles incluyendo las reglas de origen, ante la variaciones que existen podemos observar el nivel de desarrollo económico principalmente de Estados Unidos, con relación a los demás países de Centroamérica y República Dominicana donde ratifican el principio de trato especial y diferenciado para evitar desigualdad en las reglas adoptadas en el tratado.

1.6.5 Acuerdo de Asociación Económica entre la Unión Europea y los Países del CARIFORO (AAE), (EPA, por sus siglas en ingles).

La República Dominicana junto con los países de la Comunidad del Caribe, concluyó las negociaciones comerciales con la Unión Europea, para un Acuerdo de Asociación Económica -AAE- (EPA, por sus siglas en inglés). Este acuerdo sustituyó a partir del 1 de enero del 2008 al régimen de preferencias arancelarias del Acuerdo de Cotonou (uno de los instrumentos del Cotonou).

Su objetivo, es el de contribuir a la reducción y eventual erradicación de la pobreza, mediante el establecimiento de una asociación comercial consistente con los objetivos del desarrollo sostenible y promover la integración regional del Caribe. No obstante, el Acuerdo de Asociación Económica (AAE) está en proceso de revisión legal, se firmo el 15 de marzo del 2008, aplicándose provisionalmente hasta esa fecha.

Por igual, este Acuerdo de Asociación Económica (AAE) está integrado por una parte por los países de la Unión Europea: Alemania, Austria, Bélgica, Bulgaria, Chipre, Dinamarca, Eslovaquia, Eslovenia, España, Estonia, Finlandia, Francia, Grecia, Holanda, Hungría, Irlanda, Italia, Latvia, Lituania, Luxemburgo , Malta, Polonia, Portugal, Suecia, Reino Unido, República Checa y Rumania y sus Territorios de Ultramar (PTU); y por otra parte por la Comunidad del Caribe y la República Dominicana, denominado CARIFORO.

CAPÍTULO II

**ASPECTOS GENERALES DEL
TRATADO DE LIBRE COMERCIO
ENTRE CENTROAMERICA,
ESTADOS UNIDOS Y REPUBLICA
DOMINICANA**

2.1 Concepto del Tratado de Libre Comercio

Vivimos en una época de profundos cambios, una etapa en la que la globalización nos ha impulsado a evolucionar e implementar cambios en el área del comercio y la economía mundial, desafiando así los paradigmas ya establecidos e impulsando a los comerciantes a una competencia mas justa del segmento de mercado. En este escenario, los acuerdos de libre comercio juegan un papel importante ya que a través de estos se solidifica la comercialización transfronteriza de capitales, bienes y servicios y se promueve el crecimiento económico y el desarrollo productivo de un país.

Nuestro país cuenta con acuerdos comerciales internacionales los cuales han reformado las legislaciones internas y aduaneras de nuestro país. Así mismo, han modificado la administración y los procedimientos aduaneros, con nuevas ideas y políticas sobre el comercio internacional. Dentro de este contexto, mencionamos el Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana, Centroamérica y Estados Unidos DR-CAFTA, el cual establece las reglas y políticas que regularan la relación comercial entre los países firmantes.

Cabe señalar, que los objetivos principales de este acuerdo son la expansión y diversificación del comercio, promover el intercambio de bienes y servicios facilitando la circulación transfronteriza y aumentar las actividades de negocio e inversión. No obstante, este va mas allá pues también se enfoca en establecer procedimientos alternos de resolución de conflictos entre los estados y países

participantes, permitió modernizar la legislación costarricense en materia de propiedad intelectual, seguros, telecomunicaciones y contratos de distribución e innovó con la aplicación de la legislación laboral y ambiental.

Conceptualmente, el DR-CAFTA es un tratado que busca la creación de una zona de libre comercio entre los países firmantes. A su vez, crea un mercado más amplio, seguro y competitivo para las mercancías y servicios brindados, según los niveles de desarrollo y tamaño de las economías de cada país participante. En forma similar a otros acuerdos de este tipo, el contenido de éste lo conforman un conjunto de capítulos, anexos y apéndices que instituyen las responsabilidades y las pautas que integran esta normativa.

« Según el Dr. Leonel Fernández la entrada del acuerdo, se califica como histórica por proporcionar al país la oportunidad de transformar sus estructuras económicas y enfrentar los problemas sociales que tradicionalmente ha estado acumulando. Dijo que es una conquista del Estado, un ejemplo de continuidad gubernamental y un puente comercial, al tiempo que resaltó que el país había cumplido religiosamente con los requerimientos legales, tras haber adecuado sus leyes a las de sus socios comerciales.»²¹

²¹ Memorias 2007 pdf. <http://www.seic.gov.do/media/79551/memorias%202007.pdf>

«Hans Hertell embajador de los Estados Unidos, refirió que la apertura comercial significa para el país el comienzo de una nueva era, que contribuirá a que sea más competitivo en el comercio global y un efectivo instrumento en la lucha contra la pobreza. Resaltó también la experiencia y la sensibilidad política de Francisco Javier García Fernández, a quien atribuyó lograr la puesta en vigor del DR-CAFTA.»²²

«Cai Weiquan representante de la Oficina de Desarrollo Comercial de la República Popular China en el país, consideró que el Tratado abre las puertas a las oportunidades comerciales y de inversión, tanto a los inversionistas de la región como de otros países».²³

2.2 Antecedentes

A través de los años, el comercio ha sufrido muchos cambios para adaptarse a las necesidades del mercado según pasan las décadas. Por ello, el tratado de libre comercio ha propiciado las negociaciones con diferentes países, con el fin de fortalecer y ampliar el acceso a los mercados internacionales y disminuir las barreras existentes.

²² Memorias2007 pdf. <http://www.seic.gov.do/media/79551/memorias%202007.pdf>

²³ Memorias2007 pdf. <http://www.seic.gov.do/media/79551/memorias%202007.pdf>

Entre los años 1980 al 1990, Centroamérica inicio el proceso de adaptación de programas de reforma y apertura económica con el fin de impulsar la economía internacional mediante acuerdos comerciales, a su vez motivo el crecimiento y desarrollo del sector de inversión extranjera. Como es natural, el comercio internacional juega un papel de suma importancia en el desarrollo económico y comercial de un país. No obstante, el DR- CAFTA fue antecedido por la Iniciativa de la Cuenta del Caribe (ICC) el cual era un programa de beneficios arancelarios entre los Estados Unidos, Centroamérica y la Cuenta del Caribe.

Ahora bien, en 1992 las naciones centroamericanas manifestaron su interés por obtener un tratado de libre comercio con Estados Unidos, ya que el flujo de comercio con éste era de vital importancia para el desarrollo comercial de estos países. Cabe señalar, que la mayor parte de las exportaciones de Centroamérica se dirigen a los Estados Unidos, por lo que lo consideran su principal socio comercial.

A este propósito, en enero del 2001 Estados Unidos acepta realizar un Tratado de Libre Comercio con Centroamérica y de inmediato se inicio una etapa preparatoria de las negociaciones, es así como en enero de 2002 se inicia una etapa preparación la cual consto de seis talleres técnicos que definieron el marco de las negociaciones, las cuales iniciaron formalmente el 8 de enero de 2003.

De manera que, durante el 2003 los gobiernos llevaron a cabo nueve rondas de pláticas, que culminaron en diciembre de ese año con el cierre de la negociación de Estados Unidos con El Salvador, Guatemala, Honduras y Nicaragua y, en enero de 2004, después de una décima ronda, con Costa Rica.

Asimismo, de febrero a mayo de 2004 se hicieron la revisión jurídica y el cotejo lingüístico de los textos en español y en inglés del tratado, el cual fue firmado a finales de mayo del 2004. Del mismo modo, en el mes de junio de 2004 se aceptó la solicitud de la República Dominicana de sumarse al acuerdo, después que adaptó el tratado que tenía con los países de Centroamérica desde el año 2001. Concluida esta etapa, el DR- CAFTA fue firmado entre los siete países en agosto de 2004.²⁴

Cabe destacar, que como consecuencia de estas negociaciones muchos de los productos de las exportaciones e importaciones de centroamericanas a Estados Unidos ingresan a estos países con cómodas tasas de arancel.

2.3 Objetivos e importancia del tratado²⁵

El Tratado de Libre Comercio de República Dominicana y Centroamérica con Estados Unidos, tiene como objetivo principal el establecimiento de una zona de libre comercio, con el fin de que ofrezca mayores oportunidades de comercio e

²⁴ <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/4/28114/L765.pdf>

²⁵ Análisis Explicativo del DR-CAFTA Pdf., Ministerio de Industria y Comercio, Dirección de Comercio Exterior y Administración de Tratados Comerciales.

inversión para los países miembros. Este objetivo, se logra en base a la cooperación e integración regional, la diversificación y desarrollo del comercio, la previsibilidad de los marcos regulatorios comerciales, mayores garantías y expansión del mercado. Todo con relación, a los respectivos niveles de desarrollo y a las reglas de leal competencia, fortalecimiento de la competitividad y la promoción de la transparencia e institucionalidad en cada territorio.

Así mismo, el respeto de los derechos laborales, ambientales y de salvaguarda del bienestar público, ocupan un lugar de primer orden en el DR-CAFTA. Es por ello que, el preámbulo del Acuerdo establece los siguientes compromisos para los gobiernos de República Dominicana, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Estados Unidos:

- Fortalecer los lazos especiales de amistad y cooperación entre sus naciones y promover la integración económica regional.
- Contribuir al desarrollo armónico, a la expansión del comercio mundial y brindar un catalizador para ampliar la cooperación internacional.
- Crear un mercado más amplio y seguro para las mercancías y los servicios producidos en sus respectivos territorios, mientras se reconocen las diferencias en sus niveles de desarrollo y en el tamaño de sus economías.
- Evitar las distorsiones en su comercio recíproco.
- Establecer reglas claras y de beneficio mutuo en su intercambio comercial.

- Facilitar el comercio regional promoviendo procedimientos aduaneros eficientes y transparentes, que reduzcan costos y aseguren la previsibilidad para sus importadores y exportadores.
- Promover la transparencia, eliminar el soborno y la corrupción en el comercio internacional y la inversión.
- Crear nuevas oportunidades para el desarrollo económico y social en la región.
- Proteger, fortalecer y hacer efectivos los derechos fundamentales de sus trabajadores y fortalecer la cooperación en materia laboral.
- Crear nuevas oportunidades de empleo, mejorar las condiciones laborales y los niveles de vida en sus respectivos territorios.
- Implementar este Tratado en forma coherente con la protección y conservación del medioambiente, promover el desarrollo sostenible y fortalecer la cooperación en materia ambiental.
- Conservar su flexibilidad para salvaguardar el bienestar público.
- Reconocer el interés de las Partes centroamericanas de fortalecer y profundizar su integración económica regional.

Cabe señalar, que el tratado es una oportunidad para despegar de los orígenes en términos comerciales y significa un crecimiento económico y comercial para los países participantes. Como es natural, la República Dominicana desarrollo varias estrategias para lograr obtener el apoyo de muchos sectores económicos y legislativos con el fin de que aprobaran dicho acuerdo. En esa labor, se

demonstró que para el país resulta de vital importancia contar con instrumentos jurídicos como el DR-CAFTA. A continuación, se exponen algunas de las razones por las cuales se aprobó este acuerdo:

- ✓ Eliminar barreras que afecten el comercio.
- ✓ Incrementar las oportunidades de inversión.
- ✓ Proporcionar protección adecuada a los derechos de propiedad intelectual.
- ✓ Establecer procesos efectivos para la estimulación y protección de la producción nacional.
- ✓ Fomentar la cooperación entre países amigos.
- ✓ Ofrecer una solución a controversias que puedan surgir en materia de comercio e inversión.
- ✓ Actualizar las legislaciones comerciales, las políticas, procedimientos, administración aduanera, entre otros.

Es decir, que este Tratado favorece el crecimiento y el avance del comercio Dominicano y el desarrollo económico del país. Además, es una forma de mantener a la vanguardia de los tiempos la administración aduanera, sus legislaciones comerciales, políticas y procedimientos.

Además, brinda mayores oportunidades al facilitar el flujo de productos en un mercado más amplio y competitivo. Además, dispone la protección en el sector laboral, ambiental y de los derechos de autor. También, sirve como motivador

para las inversiones extranjeras, entre otros. Por consiguiente, se considera un impulso a la comercialización internacional que beneficia tanto al mercado, empresas, al consumidor y finalmente a los países firmantes.

2.4 Proceso de Negociación y Adecuación

El inicio de este tratado se da en el marco de la IX Reunión del Comité de Negociaciones Comerciales del ALCA en septiembre del 2001. A tales efectos, el 27 de noviembre, se iniciaron discusiones de carácter técnico dentro del marco de la fase exploratoria designada como "Diálogo de Política Comercial CA-USA".

No obstante, el 16 de enero de 2002, el Presidente de los Estados Unidos planteó ante el Congreso, su intención de negociar un tratado de libre comercio (TLC) con los países centroamericanos. El Congreso de Estados Unidos fue notificado formalmente de la intención de comenzar las negociaciones el 1º de octubre de 2002. Los gobiernos centroamericanos, por su parte, profundizaron su coordinación para hacer frente a las negociaciones y acordaron un marco estratégico común.²⁶ No obstante, el lanzamiento oficial de las negociaciones se llevaron a cabo el 8 de enero de 2003, en la ciudad de Washington, D.C.

²⁶ http://www.sice.oas.org/TPD/USA_CAFTA/USA_CAFTA_s.ASP

Además, el proceso de negociación del DR- CAFTA tuvo como base los principios previamente acordado por los países participante y las normas correspondientes. Dentro de los principales elementos que se tomaron a consideración para este proceso fueron el fiel respeto a las constituciones de cada país, con el fin de que el tratado vaya con el ordenamiento jurídico nacional. También, se consideraron a los países centroamericanos como negociantes convirtiéndose estos en una sola parte negociadora, ya que se pretendía hacer una negociación de manera conjunta. Por ultimo, se acordó que con la entrada en vigencia de este tratado los demás acuerdos intermedios quedarían sin validez.

Dentro de este contexto, la República Dominicana tuvo que realizar algunas modificaciones en sus legislaciones tales como:

1. Ley 424-06. Que modifica el art. 14 de la Ley de Autonomía de Aduanas para eliminar el 0.4% ad-valorem.
2. Reglamento 627-06. Sobre determinación y aplicación cobro de tasa por servicios aduaneros.
3. Resolución 69-06. Sobre despacho expedito de mercancías.
4. Resolución 70-06. Sobre Reglas de Origen.
5. Resolución 71-06. Sobre Productos Digitales.
6. Ley 450-06. Sobre nuevas obtenciones vegetales.

7. Decreto 534-06. Del 15 de noviembre de 2006 sobre Contingentes Arancelarios.
Procedimiento para la asignación de importación de los contingentes agrícolas otorgados a los EE.UU.
8. Decreto 535-06. Del 15 de noviembre de 2006 sobre salvaguardias agrícolas.
Procedimientos para aplicación de las salvaguardas especiales agrícolas negociadas en el TLC.
9. Resolución 21-06 (bis) del 3 de noviembre de 2006 sobre medidas Sanitarias y Fitosanitarias.
10. Resolución 24-06 del 22 de noviembre de 2006. Sobre licencias de importación.
Procedimientos para la obtención de licencias de importación para los volúmenes sujetos a contingentes arancelarios.
11. Ley 449-06. Modifica la Ley 340-06 sobre Compras y Contrataciones de obras del Estado.
12. Decreto 520-06. Que establece el procedimiento a seguir cuando sea necesario establecer una salvaguarda general.
13. Ley 4-07. Que modifica la Ley 495-06 sobre Rectificación Tributaria.
14. Resolución 31-2006 Sobre Manejo de Comunicaciones del Público para informar sobre incumplimiento al Capítulo Laboral del DR-CAFTA.

Cabe señalar que, los días 22 y 23 de febrero de 2011, en El Salvador, se celebró la primera reunión de la Comisión de Libre Comercio del Tratado de Libre Comercio del CAFTA. La segunda tuvo lugar en Miami, Florida, EE.UU., el 23 de enero de 2012.

2.5 Firma y Vigencia del tratado por países

Costa Rica

Costa Rica fue el único país integrante del tratado que en su ratificación realizó un referéndum, el cual se llevó a cabo el 7 de octubre de 2007, dando como resultado un 51.62% a favor y un 48.38% en contra, siendo vinculante por superar el 40% de electorado. Ante tales resultados, el CAFTA fue ratificado. Por consiguiente, el tratado se empezó a regir el 1ero de Enero del 2009.

El Salvador

El Salvador fue el primer Estado en ratificar el CAFTA, el 17 de diciembre de 2004. Esto contó con el apoyo de todas las fuerzas políticas salvo el Frente Farabundo Martí para la Liberación Nacional.

Estados Unidos

Estados Unidos ratifico el 30 de junio de 2005 contando con el apoyo del ex presidente George Bush en conformidad a la Trade Act de 2002. El mismo conto con cincuenta y cuatro votos a favor y cuarenta y cinco en contra.

Guatemala

Guatemala fue el tercer país en rectificar el 10 de marzo de 2005 mediante el Decreto 31-2005, con ciento veinte y seis votos a favor y doce en contra, considerarle como un tema de prioridad en el tratamiento legislativo. Cabe señalar, que el tratado fue presentando a la Asamblea Legislativa sin haberse realizado ninguna discusión o estudio de la propuesta. No obstante, la aprobación fue posible mediante el cambio de postura de la bancada del partido Unión Nacional de la Esperanza, quien dio sus votos a favor.

Honduras

Honduras ratificó el tratado el 3 de marzo de 2005 con los votos de cuatro de las cinco bancadas legislativas, siendo el segundo país en ratificar el tratado.

Nicaragua

El proceso de ratificación del DR- CAFTA en Nicaragua se desarrollo a través de un debate entre los grupos parlamentarios, el cual fue aprobado por la mayoría del parlamento, el mismo fue aprobado el 10 de octubre de 2005, con cuarenta y

nueve votos a favor y treinta y seis en contra, y tres abstenciones. La propuesta legislativa fue introducida por la ministra de comercio, Azucena Castillo.

República Dominicana

En junio del 2004 se aprobó el ingreso de República Dominicana al acuerdo. Es por ello que el congreso dominicano adecuó las leyes nacionales, con fin de adaptarse al funcionamiento del CAFTA. Fue así que en 2005 se aprobó el dictamen que haría entrar en vigor el tratado al año siguiente.

2.6 Capítulos acordados del tratado

El DR- CAFTA es uno de los tratados mas complejos y largos con relación a otros acuerdos de este tipo; el cual esta constituido por capítulos, anexos y apéndices que establecen los deberes y derechos que son acordados por los países firmantes. Con relación, a los capítulos veinte y dos capítulos que lo conforman, a continuación se hace una breve referencia del contenido de cada uno de ellos:

Capítulo I

Disposiciones Generales. Establece la creación del área de libre comercio, de conformidad con las reglas de la OMC y sienta los principios y objetivos fundamentales del acuerdo.²⁷

²⁷ Brochure DR-CAFTA.indd 2009 "Compromisos y Oportunidades" Consejo Nacional de Competitividad

Capítulo II

Definiciones Generales. Contiene las definiciones de los términos claves para ayudar a la correcta interpretación de los textos. Ofrece la definición de “Nacional” y “Territorio” para cada país.²⁸

Capítulo III

Acceso a Mercados. Establece las reglas del juego para las mercancías industriales, agrícolas y textiles, indicando el trato para los bienes producidos en el territorio de cada país. El Anexo 3.3 contiene los desmontes de aranceles previstos a lo largo de 20 años en cada uno de los países miembros del TLC.²⁹

Capítulo IV

Reglas de Origen y Procedimientos de Origen. Especifica las condiciones necesarias para que las mercancías cumplan origen, es decir, determina cuáles bienes se consideran producidos u originarios de un determinado territorio. Además, establece la forma como las Aduanas pueden determinar el origen para otorgar las facilidades comerciales acordadas en la lista de desgravación. Los tratamientos arancelarios preferenciales sólo se otorgan a mercancías clasificadas como originarias.

²⁸ Brochure DR-CAFTA.indd 2009 “Compromisos y Oportunidades” Consejo Nacional de Competitividad

²⁹ Brochure DR-CAFTA.indd 2009 “Compromisos y Oportunidades” Consejo Nacional de Competitividad

Capítulo V

Administración Aduanera y Facilitación del Comercio. Establece los procedimientos aduaneros, con el fin de facilitar el comercio. También, nos muestra la obligación que tiene el país de publicar, incluyendo en el Internet, las diferentes legislaciones aduaneras, sus regulaciones y procedimientos en materia durante la vigencia del tratado.³⁰

Capítulo VI

Medidas Sanitarias y Fitosanitarias. El objetivo de este capítulo es proteger la vida y la salud de las personas, animales y vegetales en el territorio de las partes. Establece los derechos y obligaciones, en los cuales los países deben cuidar los bienes que reciben, a fin de que sean inofensivos a la salud sin obstaculizar el comercio.³¹

Capítulo VII

Obstáculos Técnicos al Comercio. Este Capítulo muestra el compromiso de las partes a no imponer obstáculos que afecten al cumplimiento de los objetivos de este tratado.³²

³⁰ Brochure DR-CAFTA.indd 2009 “Compromisos y Oportunidades” Consejo Nacional de Competitividad

³¹ Brochure DR-CAFTA.indd 2009 “Compromisos y Oportunidades” Consejo Nacional de Competitividad

³² Brochure DR-CAFTA.indd 2009 “Compromisos y Oportunidades” Consejo Nacional de Competitividad

Capítulo VIII

Defensa Comercial. Establece los procedimientos para la aplicación de medidas de salvaguardias en los casos en que el incremento de las importaciones de una mercancía cause daños a la industria nacional. Con relación al dumping y los derechos anti-dumping el tratado se acoge a los acuerdos de la OMC. (Dumping es la práctica de comercio en la cual una empresa fija un precio inferior a sus bienes de exportación que a los mismos bienes vendidos en el mercado de su país).³³

Capítulo IX

Contratación Pública. Establece que los contratos se adjudicarán mediante licitación abierta, de manera que obliga a los gobiernos a celebrar concursos para sus compras de bienes y servicios, dando así mayor participación a las empresas. Estas medidas, independientemente de las leyes nacionales, se aplicarán en la compra de bienes y servicios en las instituciones gubernamentales propuesta en la lista de cada país, siempre que los montos de las compras sobrepasen los umbrales establecidos. Este capítulo es de especial importancia en relación con los compromisos adquiridos por la República Dominicana, bajo la Convención Interamericana sobre la Corrupción, que exige

³³ Brochure DR-CAFTA.indd 2009 “Compromisos y Oportunidades” Consejo Nacional de Competitividad

la mayor transparencia en los procedimientos de contrataciones públicas de bienes y servicios.³⁴

Capítulo X

Inversiones. Estimula y facilita la inversión, garantizando:

- Principio de trato nacional o de no discriminación al inversionista extranjero o a sus inversiones.
- Principio de trato de nación más favorecida.
- Compensación por pérdidas debido a conflictos armados, estado de emergencia nacional o disturbios.
- No expropiación de las inversiones, salvo en casos de interés público, garantizando el pago de una compensación justa.
- Derecho a la libre conversión de la moneda y a la libre transferencia.
- La acción directa de los inversionistas contra el Estado en casos de expropiación directa e indirecta.³⁵

Capítulo XI

Servicios Transfronterizos. Garantiza el acceso a los mercados de los servicios en general, incluyendo el principio de no exigencia de presencia local para prestar servicios. Contiene disposiciones sobre transparencia regulatoria y reglamentación nacional, que permiten conocer y opinar acerca de las

³⁴ Brochure DR-CAFTA.indd 2009 “Compromisos y Oportunidades” Consejo Nacional de Competitividad

³⁵ Brochure DR-CAFTA.indd 2009 “Compromisos y Oportunidades” Consejo Nacional de Competitividad

disposiciones que afectan el comercio de servicios. Incluye la lista de “reservas” de cada país; es decir, las restricciones o condiciones establecidas según sus leyes nacionales para la prestación de servicios.³⁶

Capítulo XII

Servicios Financieros. Disciplina la forma de acceso a mercados de los servicios financieros en base a los principios de trato nacional y trato de nación más favorecida. Refuerza los roles de los entes reguladores y supervisores del sistema e incorpora figuras novedosas, tales como los fondos mutuos y las sucursales para los servicios de seguro.³⁷

Capítulo XIII

Telecomunicaciones. Garantiza que las empresas de telecomunicaciones de otra parte tengan acceso y puedan ofrecer cualquier servicio público de telecomunicaciones en su territorio o de manera transfronteriza en términos y condiciones razonables y no discriminatorias, además de garantizar a los proveedores de servicios públicos de telecomunicaciones suministrar, directa o indirectamente, interconexión a los proveedores de otra parte. De este capítulo se desprende una mayor autoridad para el Instituto Dominicano de las Telecomunicaciones (INDOTEL), como ente regulador para poder autorizar servicios tales como la reventa y la portabilidad numérica que resultan en una

³⁶ Brochure DR-CAFTA.indd 2009 “Compromisos y Oportunidades” Consejo Nacional de Competitividad

³⁷ Brochure DR-CAFTA.indd 2009 “Compromisos y Oportunidades” Consejo Nacional de Competitividad

mayor competencia entre los proveedores para beneficio de los consumidores nacionales.³⁸

Capítulo XIV

Comercio Electrónico. Establece que no se impondrán aranceles aduaneros, tarifas u otras cargas relacionados con la importación o exportación de productos digitales por transmisión electrónica, distintas a las que puedan recaer sobre el medio portador. Es decir que el arancel que aplique para un CD o DVD sea el mismo, esté vacío o contenga música, películas o software.³⁹

Capítulo XV

Derechos de Propiedad Intelectual. Sienta los principios y obligaciones que regirán los derechos de propiedad intelectual en lo relativo a: marcas, indicaciones geográficas, derecho de autor y derechos conexos y patentes. Aumenta de 50 a 70 años la protección de los derechos de autor y compensa a los titulares de patentes por los retrasos que resulten en el otorgamiento de sus registros por parte de las instituciones. Este promueve la agilización y simplificación de los trámites burocráticos y la transparencia en las agencias registradoras de los derechos de propiedad intelectual.⁴⁰

³⁸ Brochure DR-CAFTA.indd 2009 “Compromisos y Oportunidades” Consejo Nacional de Competitividad

³⁹ Brochure DR-CAFTA.indd 2009 “Compromisos y Oportunidades” Consejo Nacional de Competitividad

⁴⁰ Brochure DR-CAFTA.indd 2009 “Compromisos y Oportunidades” Consejo Nacional de Competitividad

Capítulos XVI y XVII

Laboral y Ambiental. Por la similitud de sus compromisos se presentan de conjunto. Básicamente, no se deberá incumplir la legislación laboral o ambiental para beneficiar el comercio. La vigilancia de este compromiso se extiende a todos los países partes, estén vinculados o no con el comercio internacional, pues permite que las organizaciones no gubernamentales (ONG's) y otros grupos de presión puedan presentar denuncias que deben ser contestadas por los países.⁴¹

Capítulo XVIII

Transparencia. Establece la transparencia en la gestión gubernamental, así como la claridad en los procedimientos de divulgación e información de sus leyes, reglamentos, procedimientos y resoluciones administrativas. Obliga a todos los países a publicar sus leyes y normas, así como a informar con anticipación sobre cualquier modificación que se relacione con los temas del tratado. Establece normas contra la corrupción, afirmándose la determinación de eliminar el soborno y otras prácticas ilegales en el comercio internacional y la inversión.⁴²

⁴¹ Brochure DR-CAFTA.indd 2009 "Compromisos y Oportunidades" Consejo Nacional de Competitividad

⁴² Brochure DR-CAFTA.indd 2009 "Compromisos y Oportunidades" Consejo Nacional de Competitividad

Capítulo XIX

Administración del Tratado. Crea un sistema de seguimiento, consulta y negociaciones para garantizar la efectiva implementación del tratado. La autoridad máxima es la Comisión de Libre Comercio, integrada por los ministros de comercio o comercio exterior de cada uno de los países. En la República Dominicana, el Secretario de Estado de Industria y Comercio (SEIC) es el representante nacional ante dicha Comisión. Otras instancias conformadas por el tratado son:

- Coordinadores de Libre Comercio
- Comité para la Creación de Capacidades Relacionadas con el Comercio.
- Comité de Comercio Agropecuario
- Comité de Comercio de Mercancías
- Comité de Asuntos Sanitarios y Fitosanitarios
- Comité de Obstáculos Técnicos al Comercio
- Comité de Servicios Financieros
- Consejo de Asuntos Laborales
- Consejo de Asuntos Ambientales
- Oficina Administrativa para Solución de Controversias
- Comité Ad-hoc sobre Administración Aduanera y Facilitación del Comercio
- Secretaría de Asuntos Ambientales + Coordinador General

- Comisión de Cooperación Ambiental
- Comisión de Revisión Agrícola ⁴³

CAPÍTULO XX

Solución de Controversias. El objetivo básico de este capítulo es propiciar una solución mutuamente satisfactoria de cualquier asunto que pudiese afectar el funcionamiento del tratado. Describe los pasos y procedimientos para quejarse por alguna violación al acuerdo. Somete a los países al arbitraje y dispone que entre todas las naciones formen una lista de árbitros para resolver los conflictos en materias tales como:

- La prevención o solución de controversias relativas a la aplicación o interpretación del tratado;
- Cuando una parte considere que una medida vigente o en proyecto de otra parte, es o podría ser incompatible con las obligaciones del acuerdo,
- Cuando una parte ha incumplido de alguna manera con las obligaciones del tratado; y
- Cuando una parte considere que una medida vigente o en proyecto de otra parte cause o pudiera causar anulación o menoscabo.⁴⁴

⁴³ Brochure DR-CAFTA.indd 2009 "Compromisos y Oportunidades" Consejo Nacional de Competitividad

⁴⁴ Brochure DR-CAFTA.indd 2009 "Compromisos y Oportunidades" Consejo Nacional de Competitividad

CAPÍTULO XXI

Excepciones. Toma como base las excepciones generales y las relativas a la seguridad previstas en los acuerdos de la OMC, así como las tributarias que otorgan prevalencia a las medidas tributarias de las partes, salvo aquellas disposiciones específicas identificadas en el capítulo.⁴⁵

CAPÍTULO XXII

Disposiciones Finales. Establece el valor de los anexos y notas al pie del tratado, la forma en que se pueden hacer correcciones y las disposiciones relativas a su vigencia, enmiendas, adhesión por otros países, la renuncia al acuerdo y determina que la Organización de Estados Americanos (OEA) es la depositaria de los textos originales.⁴⁶

2.7 Instituciones dominicanas que participaron en el acuerdo y responsable de la puesta en vigencia

Para la implementación y administración del Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana, Centroamérica y Estados Unidos, fue necesario contar con apoyo de la Dirección de Comercio Exterior (DICOEX) y el Ministerio de Industria y Comercio como responsables de implementar, supervisar y administrar este acuerdo. Para este fin, se realizaron capacitaciones a personas del sector público, empresarial, profesional, académico, sociedad civil, medios

⁴⁵ Brochure DR-CAFTA.indd 2009 “Compromisos y Oportunidades” Consejo Nacional de Competitividad

⁴⁶ Brochure DR-CAFTA.indd 2009 “Compromisos y Oportunidades” Consejo Nacional de Competitividad

de comunicación y líderes de opinión, con el propósito de que estos dominen el contenido y el alcance de este tratado y puedan así, aplicar y brindar información a los ciudadanos sobre dicho acuerdo de una forma veraz y confiable.

Cabe señalar, que la Dirección de Comercio Exterior debe velar por la coordinación y supervisión legislativa para garantizar el cumplimiento de los objetivos de este tratado y a su vez, las obligaciones pautadas en las leyes, normas y regulaciones que abarcan este tratado. La Estructura Técnica Organizacional de esta Dirección, comprende la Unidad de Acceso a Mercados, Unidad de Asuntos Legales e Institucionales y Disciplinas Comerciales, Unidad de Programas de Cooperación Internacional para el Fortalecimiento de las Capacidades de Comercio, Unidad de Inteligencia Comercial, Unidad Coordinadora de Proyectos y Oficinas en el Exterior.

Al respecto, conviene mencionar las principales instituciones que conjunto a la Dirección de Comercio Exterior han coordinado la administración de este tratado, dentro de las cuales podemos mencionar la Dirección General de Aduanas (DGA), el Ministerio de Hacienda (MH), el Centro de Exportaciones e Inversión de la República Dominicana (CEI-RD), la Oficina Nacional de Propiedad Industrial (ONAPI), la Oficina de Tratados Comerciales Agrícolas (OTCA), la Oficina Nacional de Derecho de Autor (ONDA), el Banco Central, entre otras.

A continuación, se citan algunos de los compromisos específicos de las instituciones mas destacadas con relación a este acuerdo:

Dirección de Comercio Exterior (DICOEX); Esta es dependiente del Ministerio de Industria y comercio y a su vez, es la encargada de administrar el acuerdo y velar por que las demás instituciones cumplan las disposiciones que confieren en el acuerdo. Se puede decir que DICOEX, es un equipo formado por profesionales con experiencia técnica y analítica (especializado) en comercio exterior, que dispone de una amplia cartera de clientes y contactos estratégicos en los diversos países con los que la República Dominicana posee acuerdos comerciales vigentes, dispuestos a poner nuestros conocimientos a su servicio, para la correcta implementación de los acuerdos, con el interés de desarrollar el intercambio comercial.⁴⁷

Centro de Exportación e Inversión (CEI-RD): Es la institución encargada de promover el desarrollo de las exportaciones. Esta debe desarrollar estrategias y proyectos que promuevan el crecimiento de las exportaciones e inversiones en el país, a fin de impulsar la inserción competitiva del país en los mercados internacionales de bienes y servicios. La misión de CEI-RD es ser el Centro de Exportación e Inversión de la República Dominicana⁴⁸

⁴⁷ <http://www.seic.gov.do/comercio-externo/direcci%C3%B3n-de-comercio-externo.aspx>

⁴⁸ <http://www.cei-rd.gov.do/ceird/>

Oficina de Tratados Comerciales Agrícolas (OTCA): Esta es responsable de negociar, aplicar y administrar las obligaciones dictadas en los acuerdos en el área agrícola. Además, se encarga de defender los productos agropecuarios dominicanos ante el mercado, entre otras asignaciones. Agregamos que para el tema de la asignación y administración de los Contingentes Arancelarios del Tratado de Libre Comercio entre Estados Unidos, Centroamérica y la República Dominicana (DR-CAFTA), y bajo el mando del Viceministerio de Planificación Sectorial Agropecuaria, como Secretaría Ejecutiva de la Comisión para las Importaciones Agropecuarias, OTCA ejecuta las decisiones que toma el pleno de esta Comisión, una vez cumplido el proceso de publicación de las disponibilidades de los volúmenes disponibles para cada año calendario. El trabajo de administración es constante de parte de la División de Administración de Tratados de esta Oficina, en coordinación con la Dirección General de Aduanas (DGA), para garantizar la transparencia, eficiencia y eficacia del proceso.⁴⁹

Dirección General de Aduanas (DGA): Facilitar y controlar el comercio de la República Dominicana con el resto del mundo, teniendo como fundamento la eficiencia y transparencia de los procesos aduaneros, acorde con las mejores prácticas internacionales de la administración aduanera, el control de la evasión

⁴⁹ http://otcasea.gob.do/?page_id=65

fiscal y el comercio ilícito, el fortalecimiento de la seguridad nacional y la protección de la salud y el medio ambiente.⁵⁰

Ministerio de Hacienda (MH): su deber es mantener y asegurar la disciplina y sostenibilidad fiscal, contribuyendo a la estabilidad macroeconómica, mediante el diseño y conducción de una eficiente y equitativa política de ingresos, gastos y financiamiento públicos.⁵¹

Oficina Nacional de Propiedad Industrial (ONAPI): es un ente con autonomía técnica y patrimonial encargada de la administración de la legislación en materia de Propiedad Industrial tendente al desarrollo y protección de la misma en la República Dominicana. Además, es una organización gubernamental garante de los derechos de Propiedad Industrial, con responsabilidad social, comprometida con su promoción y difusión en beneficio del país, integrada por profesionales eficientes e innovadores, que trabajan en equipo por la prestación de servicios de excelente calidad.⁵²

2.8 Base Legal del Tratado

La implementación de este tratado se condujo bajo el amparo de la Ley No.493-06, de fecha 20 de noviembre de 2006 según datos emitidos por el Congreso

⁵⁰ <http://53.114.88.200.m.sta.codetel.net.do/dgagov.net/portal/format/defaultFormatUno.aspx?TabId=5>

⁵¹ http://www.hacienda.gov.do/el_ministerio/objetivos.htm

⁵² <http://onapi.gob.do/go/qui-nes-somos/qui-nes-somos>

Nacional dominicano. Además, el Poder Ejecutivo promulgo la Resolución No.357-05, de fecha 6 de septiembre del 2005 la cual ratificaba dicho tratado.

No obstante, la base legal del DR-CAFTA tuvo inicios en 1966 a través de las relaciones contractuales entre las instituciones que dirigen y administran los acuerdos internacionales según lo emite el Banco Central, reguladas por la Ley No. 173 sobre Protección a los Agentes Importadores de Mercaderías y Productos y sus sucesivas modificaciones. A este propósito en marzo del 2007, con la entrada en vigencia del DR-CAFTA las relaciones de distribución entre República Dominicana y Estados Unidos se verán reguladas según lo acordados en la Sección B del Capítulo 11 sobre Comercio Transfronterizo de Servicios del DR-CAFTA.

Considerando, que el Estado Dominicano no puede permanecer indiferente al proceso de desarrollo y crecimiento de agentes importadores de mercaderías y productos, se instituye la ley No. 173. Al respecto, conviene decir, que según el artículo 11 de esta ley las disposiciones iniciales se enfocan en el establecimiento de la zona de libre comercio que además va de acuerdo a lo dispuesto en el Artículo 24 del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994 y el Artículo 5 del Acuerdo General sobre el Comercio de Servicios.

A su vez, es imprescindible destacar los objetivos de esta ley los cuales son mencionados a continuación:

- ✓ Estimular la expansión y diversificación del comercio entre las Partes.
- ✓ Eliminar los obstáculos al comercio y facilitar la circulación transfronteriza de mercancías y servicios entre los territorios de las Partes.
- ✓ Promover condiciones de competencia leal en la zona de libre comercio.
- ✓ Aumentar sustancialmente las oportunidades de inversión en los territorios de las partes.
- ✓ Proteger en forma adecuada y eficaz y hacer valer los derechos de propiedad intelectual en el territorio de cada Parte.
- ✓ Crear procedimientos eficaces para la aplicación y el cumplimiento de este tratado, para su administración conjunta, y para la solución de controversias.
- ✓ Establecer lineamientos para la cooperación bilateral, regional, y multilateral dirigida a ampliar y mejorar los beneficios de este Tratado.

Con relación al alcance de obligaciones de esta ley, las partes garantizarán la adopción de todas las medidas necesarias para hacer efectivas las disposiciones de este Tratado, incluida su observancia por parte de los gobiernos estatales, salvo que este Tratado disponga otra cosa.

2.9 Canasta y Desgravación Arancelaria del Tratado

La desgravación arancelaria en República Dominicana, así como en otros países, es la disminución total o parcial de la base imponible de un impuesto. Es así, como forma parte principal del proceso de integración de cualquier acuerdo de libre comercio.

Según la Organización Mundial de Comercio, en el proceso de desgravación se les da prioridad a los países en vía de desarrollo, ya que los aranceles expuestos en los tratados de libre comercio se van desgravando lentamente y así protegen los productos nacionales con periodos de hasta 20 años para darles oportunidad a los empresarios nacionales de ser competitivos internacionalmente.⁵³ Cabe señalar, que la República Dominicana excluyó del libre comercio alrededor de 50 líneas arancelarias las cuales incluía productos tales como cerveza, café, cigarros, Ron, arroz, entre otros.

En el DR-CAFTA, el proceso de desgravación arancelaria fue catalogado en grupos según su clasificación arancelaria, llamados “Canastas”, las cuales muestra la forma y el plazo en el cual se desarrollara la reducción del arancel según lo acordado en el tratado. Para la República Dominicana los productos fueron colocados en las siguientes canastas o plazos de desgravación:

⁵³ (2011, 06). Proceso De Desgravación Arancelaria. *BuenasTareas.com*. Recuperado 06, 2011, de <http://www.buenastareas.com/ensayos/Proceso-De-Desgravaci%C3%B3n-Arancelaria/2415870.html>

NASTA	DESCRIPCION
A	Eliminación inmediata: 0% Por ejemplo: pañales desechables; arancel base (20%); arancel 2009 (0%)
B	Libre al año 5 5 reducciones anuales iguales Por ejemplo: Jabón; arancel base (4%); arancel 2009 (8%)
C	Libre al año 10 10 reducciones anuales iguales Por ejemplo: Crema dental; arancel base (20%); arancel 2009 (12%)
D	Libre al año 15 15 reducciones anuales iguales Por ejemplo: Huevos; arancel base (20%); arancel 2009 (14.67%)
F	Libre al año 20 Sin reducción los primeros 10 años, desde el año 11 se desmonta en 10 reducciones anuales iguales Por ejemplo: Leche en polvo; arancel base* (56%); arancel 2009* (56%) *arancel
G	0% arancel para todos los países antes del DR-CAFTA Se mantiene en 0% Por ejemplo: Tejido de algodón; arancel base (0%); arancel 2009 (0%)
M	Libre al año 10 Reducción del 2% los primeros 2 años, luego reducción del 8% hasta el año 6, después reducción del 16% hasta el año 9 Por ejemplo: Cemento gris; arancel base (14%); arancel 2009 (11.20%)
N	Libre al año 12 12 reducciones anuales iguales Por ejemplo: Harina de maíz; arancel base (8%); arancel 2009 (5.33%)
O	Libre al año 15 Sin reducción los primeros 6 años, luego reducción del 10% hasta el año 10, después reducción del 12% hasta el año 14 Por ejemplo: Cortes de carne de cerdo; arancel base (25%); arancel 2009 (25%)
V	Libre al año 20 Sin reducción los primeros 10 años, luego reducción del 8% hasta el año 15, después reducción del 12% hasta el año 19 Por ejemplo: Arroz; arancel base (99%); arancel 2009 (99%)
W	Libre al año 4 4 reducciones anuales iguales Por ejemplo: Carne de pavo (Líneas arancelarias 0207.24.00 y 0207.25.00); arancel base (20%); arancel 2009 (0%)
X	Libre al año 5 Sin reducción el primer año, luego 4 reducciones anuales iguales Por ejemplo: Vehículos tipo Station Wagon (gasolina) de 3,000cc o más; arancel base (20%); arancel 2009 (0%)
Y	Libre al año 10 Reducción del 15% hasta año el 5, luego reducción del 5% hasta el año 9 Por ejemplo: Carne de pollo (líneas arancelarias 0207.11.00 y 0207.12.00); arancel base (25%); arancel 2009 (11.69%)

Fuente: Análisis Explicativo del DR-CAFTA. Ministerio de Industria y Comercio, pdf.

Ejemplos de Mercancías por Canasta (Tasa Base % en Paréntesis)

Canasta	Productos
A	Alas de pollo (20), pechuga de pavo deshuesada (20), carne de conejo (20), algunos pescados (20), ciertos vegetales y hortalizas (20), frutas de zonas frías, como manzanas, uvas y peras (20), frutas secas (20), té (20), especias (20), aceite de oliva (20), cereales para el desayuno (20), aceitunas (20), alcaparras (20), ciertos jugos de frutas (20), vino espumante (20), hilo dental (20), biberones (20), hieleras portátiles (20), gomas (20), baúles y maletas (20), pañales y pañitos húmedos (20), alfombras y recubrimiento de pisos (20), algunas confecciones (20), zapatos (20), sombreros (20), lavadoras y secadoras (20), hornos microondas (20), estufas (20), tocadiscos y equipos de reproducción de música (20), cámaras de video y cámaras digitales (20), cámaras (20), relojes (20), instrumentos musicales (20), juguetes (20), materia prima (3).
B	Pechugas de pollo (25), salmón rojo (20), langostas (20), coliflor, brócoli y coles de Bruselas (20), remolacha (20), sandía (20), preparaciones de carne de pavo (20), preparaciones de caviar, cangrejos y camarones (20), preparaciones de hortalizas o frutas (20), vinos (20), cigarros (20), preparaciones para maquillajes (20), calentadores de agua (20), muebles de oficina de metal (20).
C	Tocino (40), trozos y despojos pollo (99), leche líquida (20), mantequilla (20), otros quesos (20), carne de oveja o chivo (20), pechuga de pavo con hueso (20), papas (20), guandules (20), cocos secos (20), semilla de cacahuate (20), frutas tropicales (20), dulces de naranja, limón y papaya (20), jugo de tomate o papaya (20), mostaza (20), mayonesa (20), sazones compuestos (20), whiskey, ginebra, licores (20), perfumes (20), jabones (20), libros para contabilidad y de formularios continuos (20), mármol, granito (20), vajillas y artículos de porcelana (20).
D	Cortes finos y selectos de res (40) trimming de res (25), cebolla (97), ajo (99), aceites vegetales (20), margarina (20), queso cheddar (20), frijoles (89).
F	Leche en polvo (56), yogurt (20).
G	902 códigos arancelarios que ya estaban en libre comercio: 161 agrícolas, 347 industriales, 394 textiles.
M	Pinturas y barnices (20 y 14), champúes (20), muebles de madera (20).
N	Papas, carne de pavo (40), helado (20), glucosa y jarabe de glucosa (14), grasa de cerdo (40).
O	Cortes de cerdo (25).
V	Arroz (99), muslos de pollo (99), queso mozzarella (20).
W	Carne de pavo sin trocear (20).
X	Ciertos vehículos (20).
Y	Carne de pollo sin trocear (99).

CAPÍTULO III

**ASPECTOS FUNDAMENTALES
DE LAS PRINCIPALES
EMPRESAS IMPORTADORAS DE
VEHÍCULOS AMERICANOS**

3.1 Historia de las Importaciones de Vehículos Americanos

La industria automotriz es aquella encargada del diseño, desarrollo, fabricación, ensamblaje, comercialización y venta de automóviles. Existen diferentes industrias distribuidas a nivel mundial, las cuales buscan satisfacer las necesidades de los clientes. Así bien, el sector automotriz dominicano, es uno de los sectores más importantes para la economía y el desarrollo de los intercambios comerciales con otros países.

Sus inicios se remontan al comienzo del año 1907, cuando llega al país el primer vehículo automotor.⁵⁴ De aquí, en el año 1920, Amadeo Barletta funda en República Dominicana a Santo Domingo Motors, el primer distribuidor exclusivo de vehículos americanos. Es así, como las estadísticas de 1931 a 1940 confirman el ya citado auge significativo en las importaciones de vehículos de motor y del combustible.⁵⁵

Cabe señalar, que para el rango de años 1931 a 1940, Estados Unidos se convirtió en el principal país proveedor con el 55.89% en el decenio, suministrando automóviles y camiones. No obstante, para el 1938, Alemania logra introducir 183 automóviles al mercado dominicano, importados desde Inglaterra.⁵⁶

⁵⁴ <http://ottt.gob.do/Portals/0/docs/Manual%20prestacion%20final.pdf>

⁵⁵ Historia del Transporte en la Rep. Dom. –De la canoa de los taínos al Metro. Ing Ignacio Ditrén 2010.pg.129

⁵⁶ Pag.28. Álbum Estadístico de la Republica Dominicana 1944. Historia del Transporte en la Rep. Dom. –De la canoa de los taínos al Metro. Ing Ignacio Ditrén 2010.pg.131.

Es así como, la República ha tenido una economía importadora desde hace décadas; siendo así como adquiere auge el proceso de apertura económica para tener una relación internacional mas amplia y segura a través de diferentes acuerdos comerciales, con el fin de expandir el mismo por todo el mundo. A este propósito, el gobierno dominicano busca la vía para fortalecer y mantener los lazos internacionales e incluir nuevas normativas que permitan cumplir con dicho objetivo. Es preciso decir, que el comercio internacional juega un papel muy importante en la economía dominicana ya que los bienes importados representan el 60% del valor total de los bienes consumidos dentro del mercado nacional.

Para los fines, el DR-CAFTA auxilia los sectores importadores, exportadores y comerciales, a través de las preferencias arancelarias aplicadas a más de 4 mil productos que entran al país libre del pago de arancel según su desgravación. Además, permite a los dominicanos traer al país vehículos fabricados en Estados Unidos, o que al menos un 35% de sus partes sean originarias de ese mercado, libres del pago de aranceles en las aduanas. Así como también, repuestos de vehículo, baterías y neumáticos bajo las mismas condiciones.

No obstante, la reducción del arancel no exime a los importadores pagar el 17% de impuesto a la primera placa y el 16 % de ITBIS, esta aplica también para vehículos usados con menos de 5 años fabricados. Además, el artículo número

2 de la ley 147-00 y el decreto presidencial 671-02 emitido el 27 de agosto del 2002, prohíben la importación a la República Dominicana de vehículos cuyo año de fabricación exceda los cinco años. No obstante, los autos importados al amparo de la ley 168 disponen de exoneración parcial del pago de arancel.

Actualmente, del total de automóviles registrados en el parque vehicular de República Dominicana, el 76.0% es de origen japonés, siendo más destacados los de marca Toyota y Honda, representando el 38.5% y el 17.0% del total de automóviles, respectivamente. El 12.1% del total lo representan los automóviles europeos; dentro de éstos, los más destacados son los Volkswagen con una participación en el total de 2.9% y los Mercedes Benz con 1.6%. El restante 11.9% está compuesto por los automóviles americanos, coreanos y otros, con una participación de 7.5%, 2.6% y 1.8%, respectivamente.⁵⁷

Cabe decir que, en la actualidad con la entrada en vigencia del DR-CAFTA se realizaron cambios en el proceso de importación, en la siguiente tabla se detallan los principales cambios realizados por la DGA:

⁵⁷ Boletín Estadístico de Parque Vehicular en República Dominicana al 31 de Diciembre de 2011. Según la DGII

PRINCIPALES CAMBIOS EN EL PROCESO DE IMPORTACION

Reducción del tiempo para la desaduanización de las mercancías (48 a 36 horas máximos)

Automatización de los puertos y aeropuertos

Eliminación de la Factura Consular

Reordenamiento de la Dirección General de Aduanas

Reducción en el número de documentos y el tiempo de ejecución

Fuente: Melania Paredes Octubre 2007, Competitividad Sistémica - Impacto y primeras experiencias de la administración de un tratado. Pdf

3.2 Empresas importadoras de vehículos americanos

Entendemos por su naturaleza conceptual, que la empresa es una organización dedicada a actividades, independientemente de que sea concebida con o sin fines de lucro, con el fin de satisfacer las necesidades de los clientes en bienes o servicios. En la República Dominicana, el complicado sistema de las documentaciones requeridas en el proceso de constitución de compañías, crea un impedimento para hacer negocios. Es por ello que, la documentación y el exceso de trámites administrativos requeridos para las importaciones y

exportaciones han sido frecuentemente criticados por fabricantes y se consideran una barrera para las inversiones extranjeras.

En relación, a las empresas que importan vehículos que es el tema que nos concierne, se puede decir que la gran mayoría de estas organizaciones están constituidas como compañía por acciones. Además, estas se citan por el nombre de “Concesionarios Fabricantes de Vehículos”, esto quiere decir que tiene el derecho exclusivo de vender y distribuir las marcas que tiene autorizada.

Como es sabido, los Concesionarios Fabricantes de Vehículos tienen como objetivo principal integrar a los diferentes representantes del sector, para propiciar su desarrollo sostenible en un ambiente de libre competencia, igualdad de oportunidades y responsabilidad social, propugnando por políticas relacionadas con el sector, que contribuyan al desarrollo del sector automotriz y por consiguiente a la economía del país.

Es natural que, en la República Dominicana el Concesionario de una empresa automovilística adquiera los vehículos para revenderlos posteriormente, con un margen de ganancia prefijado por el fabricante, el cual a su vez se encarga de ofrecerles asistencia a los clientes con sus inquietudes, para así satisfacer sus expectativas y necesidades.

Dentro de este contexto, es justo decir que el sector automotriz es una de las industrias de más impacto en la económica de un país, debido a su alto nivel de participación en la producción, en el valor agregado, en el empleo y en las exportaciones e importaciones. Además, se considera uno de los sectores más dinámicos y modernos del mundo.

En relación, a las empresas que importan vehículos estas progresan cada día más gracias a los avances científicos y tecnológicos, los cuales se adoptan con rapidez dando como resultados, automóviles de mayor potencia, velocidad, rendimiento y seguridad, lo que permite a éstas satisfacer las necesidades y exigencias de sus clientes.

A su vez, el servicio automotriz es uno de los medios de transporte más utilizados por los usuarios, haciendo la faena del hombre más ágil y fácil. También, es una importante fuente de empleo ya que brinda oportunidades de trabajo en las áreas de servicio de transporte, mantenimiento, reparación en diversas maquinas motrices, entre otras.

Como es natural, el sector automotriz dominicano cuenta con dos asociaciones principales:

- Asociación de Concesionarios de Fabricantes de Vehículos (ACOFAVE): Fundada el 14 de septiembre de 1953, actualmente está conformada por 25 empresas que representan unas 75 marcas de vehículos.⁵⁸
- Asociación Nacional de Agencias Distribuidoras de Vehículos (ANADIVE): Surge el 13 de noviembre de 1986, agrupando a todas las agencias distribuidoras de vehículos en la República Dominicana y con 350 miembros. En conjunto, importa el 50% de los vehículos que entran al mercado dominicano y comercializa el 85%, aproximadamente, de los vehículos importados por los concesionarios.⁵⁹

Ahora bien, el sector automotriz dominicano está compuesto por una amplia gama de empresas las cuales lo componen los importadores, representante de los fabricantes, Dealers revendedores de vehículos usados, los talleres de mantenimiento y reparaciones, los importadores y revendedores de gomas, repuestos, lubricantes y combustibles, las empresas importadoras e instaladoras de accesorios y adornos, las bombas de gasolina y los lavaderos entre otros, los cuales se encargan de satisfacer las distintas necesidades de los clientes.

Para fines de nuestro argumento, a continuación se detallan algunos Concesionarios que forman parte del sector automotriz dominicano:

⁵⁸ <http://economistadominicano.wordpress.com/2009/09/27/sector-automotriz-en-republica-dominicana/>

⁵⁹ <http://economistadominicano.wordpress.com/2009/09/27/sector-automotriz-en-republica-dominicana/>

CONCESIONARIOS DOMINICANOS

NOMBRE DEL CONCESIONARIO	CARACTERISTICAS
Agencia Bella	Cuenta con los productos y repuestos fabricados por Honda Motors LTD. También, cuenta con plantas eléctricas, rodillos y vibradores de construcción, bombas de agua, motocicletas, motores estacionarios y carros de golf.
Autobritánica	Fundada en 1998 y es el concesionario exclusivo de las marcas Land Rover y BMW.
Auto Europa, S.A.	Forma parte de Peynado Grupo Automotriz o Peynado GA y son los representantes exclusivos de las marcas Porsche, Ferrari, Maserati, Volvo, Ducati, Baia y Donzi.
Autozama	Es una de las entidades con más prestigio dentro del sector Automotriz de la República Dominicana, logrando consolidar la marca Mercedes-Benz y es el concesionario exclusivo de camiones Mercedes-Benz y Feightliner.
Avelino Abreu, C. por A.	Fundada por Andrés Avelino Abreu en 1968, es distribuidor exclusivo de Audi, Volkswagen, Subaru, SEAT, Bentley, Hino, Daewoo, Hyster, Katolight, Kumho, Lamborghini, Motul y Ssang Yong.
Delta Comercial, C. por A.	Fundada en 1962 y se convirtió desde entonces en pionera dentro del mercado de la importación de vehículos japoneses y obtuvo la distribución exclusiva de la marca Toyota. En 1997 introduce al mercado dominicano la marca Lexus.
La Antillana Comercial, S.A.	Fundada en 1942 distribuidor de la marca Harvester (IH). Hoy en día cuenta con el fabricante International Truck & Engine Corp.
Magna Motors, S.A.	Fundada en 1967 como una firma dedicada a la importación de vehículos de gran calidad. En 1977 comienza la representación exclusiva de la marca Hyundai en República Dominicana. En 1996 se diversifica con la adquisición de la marca Harley Davidson.
Peravia Motors	Dispone de las líneas de vehículos Daihatsu, Skoda, Renault Trucks, Dong Feng y montacargas Heli; neumáticos Sumitomo y Kenda; baterías Súper Powers y Electro; y lubricantes Agip.

Fuente: Datos obtenidos del Blog Economista Dominicano.

Dentro de los concesionarios más beneficiados al acoger el DR-CAFTA son los siguientes:



3.2.1 Características de cada una de ellas

3.2.1.1 Santo Domingo Motors⁶⁰

Santo Domingo Motors Company S. A., pionera en la distribución de vehículos en República Dominicana, nace en 1920 con el fin de distribuir la marca Chevrolet en el país fruto de la visión de su fundador Amadeo Barletta. Como es sabido, la empresa ha mantenido una excelente trayectoria, alcanzando grandes logros y comprometida con el desarrollo del país. Cabe señalar, que inicio con la importación y distribución de los vehículos General Motors.

En 1964 se convierte e introduce la marca Datsun, luego cambia de nombre a Nissan. En 1973 añade la marca Yamaha y en el 2000 introduce a Suzuki al mercado dominicano. Los servicios que ofrece incluyen asesoría en

⁶⁰ <http://www.santodomingomotors.com.do/app/do/nosotros.aspx>

financiamientos y seguros, centro de servicios y departamento de piezas con el más eficiente sistema de pedidos. Otras marcas que representan en el mercado son Infiniti, Hummer, Cadillac, Chevrolet, GMC, Ondeen, Opel y Vauxhall and Wuling. Paralelamente, posee una división de vehículos usados llamada “OK Vehículos”, la cual ofrece vehículos de todas las marcas en óptimas condiciones, así como el servicio de recepción de vehículos como parte del inicial de la compra de un vehículo nuevo. Además, cuenta con una Tienda de Accesorios de las marcas Chevrolet, Suzuki y Nissan para personalizar su vehículo.

3.2.1.2 Reid y Compañía⁶¹

Reid & Compañía inicia sus operaciones en el mercado dominicano en 1947, fundado por los doctores Donald J. Reid Cabral y Rogelio A. Pellerano Romano quienes se embarcaron en la creación de una empresa que no sólo fuera el asunto de sus familias y de los que allí laboraban, sino que al pasar de los años se fue convirtiendo en una realidad.

Actualmente, es el distribuidor de las marcas Daihatsu, Chrysler, Jeep y Dodge. También juega un papel importante en los sectores construcción, agropecuario e industrial, con la comercialización de las marcas y productos Komatsu, BP Lubricantes, Bridgestone, Firestone, Gradal, Sakai, JLG, KMP Brand y Tennant.

⁶¹ <http://www.listin.com.do/las-sociales/2008/8/24/71107/Moderno-salon-de-ventas-en-Reid-Compania>

Es por ello que, la participación de Reid y Compañía en el mercado a través de sus diferentes líneas de productos han provocado que en los últimos años haya un crecimiento de más de un 300% en las ventas de los vehículos de la marca Jeep, más de un 15% en los lubricantes Total, y un 20% en los neumáticos de Bridgestone y Firestone.⁶² Gracias al arduo trabajo y dirección de Clara Reid de Frankenberg y Georgiana Anne Reid, presidenta y vice-presidenta actual de la empresa.

Bajo los beneficios del tratado DR-CAFTA, Reid & Compañía lanzó al mercado local el nuevo Jeep Grand Cherokee 2012, la cual Barretto destacó que el precio es una oportunidad para el consumidor dominicano ya que es un vehículo que fue diseñado para competir contra los elegantes diseños y modelos europeos, pero fabricados en territorio americano y explicó que esto representa un precio más atractivo para el mercado dominicano, gracias a una reducción en los aranceles así como de los fletes y seguros ya que esta amparado por el DR-CAFTA. También, destacó que *“Asimismo, nos ahorramos las innecesarias transacciones en cambios de moneda, ya sean éstas asiáticas o europeas, cuyos sobrevalorados medios de pago repercuten en el precio final al momento de adquirir vehículos de estas procedencias, evitándose por tanto cargar al consumidor final con este costo adicional”*.⁶³

⁶² <http://www.elnacional.com.do/economia/2012/5/2/119991/Destacan-aportes-Reid--Cia>

⁶³ <http://www.7dias.com.do/app/article.aspx?id=109263>

3.2.1.3 Grupo VIAMAR ⁶⁴

VIAMAR S.A. surge en el mercado dominicano el 15 de septiembre de 1963, como empresa legalmente constituida dedicada a la importación al servicio y venta de accesorios de vehículos de motor: carros, camionetas livianas y pesadas.

La empresa fue fundada originalmente por el Señor Ramiro Martínez, quien tuvo el merito de persuadir a los ejecutivos de la Ford Motor Company para que estableciera una franquicia de esa organización en Rep. Dom. El Sr. Martínez administro con tal efectividad el negocio que un muy poco tiempo logro imprimirle un fuerte dinamismo, el cual cristalizó en el desarrollo y en el crecimiento de la compañía.

El esfuerzo continuo, la excelencia en el servicio y la calidad del trabajo que VIAMAR llevo a cabo por tantos años fueron coronados con el reconocimiento internacional. Es así, entonces, como esta compañía resulto galardonada con el premio a la Excelencia en el Año 1969 por la Ford Motor Company, premio que otorga esa corporación a los concesionarios que han logrado el mejor desempeño en toda Latinoamérica.

En el año 1973 VIAMAR fue adquirida por el señor Fernando Villanueva Callot. hombre de negocios independiente, emprendedor y con gran experiencia en la

⁶⁴ <http://diariosocialrd.com/sociales/grupo-viamar-46-anos-en-el-mercado-dominicano/6770/html/>

venta de vehículos de motor. Bajo su dirección, VIAMAR S.A., ha ganado varios reconocimientos por Ford Motor Company, como son:

1. Certificados a la Excelencia en los años 1974 y 1975.
2. Reconocimiento con el primer lugar en ventas de vehículos Ford en todo Centroamérica y el Caribe, en el 2010.

Filosofía Organizacional

Nuestra filosofía esta basada en el trabajo en equipo, en el respeto mutuo y en la superación permanente.

Visión

Ser una empresa familiar institucionalizada, líder en ventas y servicios en el sector automotriz de la República Dominicana, con presencia internacional, reconocida por su compromiso social y la más alta satisfacción de sus clientes.

Misión

Brindar una experiencia memorable a nuestros clientes, a través de productos y servicios de transporte de alta calidad, de manera competitiva e innovadora, con un personal capaz y entusiastas.

Cabe señalar, que el Grupo VIAMAR ha asumido con el máximo grado de compromiso no solo con sus clientes sino con la sociedad, a través de su representación exclusiva de las marcas automotrices más prestigiosas del mercado. A este propósito, VIAMAR ofrece una gama de soluciones de transporte, con las más innovadoras cualidades particulares que demandan todas las necesidades, gustos y preferencias. Esta iniciativa, ha traído consigo un giro significativo a la industria automotriz dominicana.

VIAMAR cuenta con la representación exclusiva de marcas de vehículos internacionales como Ford, Lincoln, Jaguar, Mazda, KIA, los neumáticos Michelin, así como las baterías y lubricantes Motor Craft, las cuales son la esencia de marcas que continuamente hacen historia en el mundo automotriz estampando sus huellas en la evolución de la industria con su constante avance tecnológico; una poderosa razón para mantener al Grupo VIAMAR innovando siempre.

Para ilustrar mejor, a continuación se detallan las características de las principales marcas representadas por el Grupo VIAMAR:

- **Jaguar** representa la esencia del auténtico prestigio británico. Cuenta con el inestimable valor intrínseco de una legendaria tradición dentro del sentido moderno, innovador y actualizado en la más alta tecnología. Sus exclusivos

autos expresan una arquitectura elegante y sublime con detalles que cobran vida. Son verdaderas obras dentro los "Top Luxury" del mercado.

- **Mazda**, la marca japonesa de mayor crecimiento en el país, se distingue por su sentido de jovialidad, entusiasmo y dinamismo. "Contraste en Armonía" es la visión de futuro de esta gloriosa marca japonesa que le ha dado un portafolio de los diseños más vanguardistas del mundo. Al igual que el Grupo VIAMAR, Mazda proviene de una empresa familiar como un ejemplo para el mundo.

- **KIA** se caracteriza por sorprender en su calidad de fabricación, a tal grado que propone la única garantía de 5 años o 100,000 kilómetros ofrecida en el país para todos sus modelos. Este criterio de calidad ha colocado a la marca en un sitio privilegiado en la lista de los fabricantes más importantes del mundo. KIA pertenece al fabricante automotriz que ostenta la quinta posición de la jerarquía de ventas mundiales con un aporte de más del 30% dentro de su grupo.

- **Ford** Era un automóvil de bajo costo producido por Ford Motor Company de Henry Ford desde 1908. En esa época, un vehículo Ford estaba compuesto por un motor de cuatro cilindros y 20cv de potencia la cual alcanzaba la velocidad máxima de 71km/h, siendo este el primer automóvil de producción masiva. Sin embargo, hoy en día Ford es la imagen del vehículo fuerte y

contemporáneo, combinado con el incomparable confort y seguridad, pues cuenta con los modelos más avanzados. Además, se mantiene como la marca preferida, a pesar de la crisis mundial.

Por otro lado, FORD cuenta con una fundación la cual se ha dado a conocer a través de campañas humanitarias en las que cada cliente FORD ha sido cómplice de esta noble causa mundial. La misma cuenta con programas de apoyo a la sociedad mostrando un rostro humano como ninguna otra empresa automotriz en el mundo.

CAPÍTULO IV

**IMPACTO DEL DR-CAFTA EN
LAS EMPRESAS
IMPORTADORAS DE
VEHÍCULOS AMERICANOS
CASO DE ESTUDIO:
GRUPO VIAMAR**

4.1 Estadísticas de las importaciones de vehículos en la República

Dominicana año 2009-2011

Ciertamente, la entrada en vigencia del DR-CAFTA ha fortalecido el intercambio comercial para algunos sectores productivos del estado dominicano, ya que muchos aranceles fueron eliminados y otros aun continúan en su proceso de reducción. Como si fuera poco, este acuerdo permite importar vehículos fabricados en Estados Unidos, o que al menos un 35% de sus partes sean originarias de ese mercado, libres del pago de aranceles en las aduanas. Así como también, repuestos de vehículo, las baterías y los neumáticos bajo las mismas condiciones, regidos por su desgravación especificado en el grupo que le corresponde en la canasta, según lo acordado.

Dentro de este contexto, la Dirección General de Impuestos Internos (DGII) como ente regulador, lleva un control sobre las importaciones realizadas en el país, las cual a su vez presenta anualmente un boletín con informaciones relevantes al tema y las principales estadísticas correspondiente a las importaciones. Con relación, a las importaciones de vehículos existe el parque vehicular el cual muestra los tipos de vehículos según origen, marca, color y año de fabricación.

A continuación, se muestran estadísticas de las importaciones de vehículos realizadas en el periodo 2009-2011:

El boletín emitido por la DGII indica que el parque vehicular al finalizar el año 2009 contenía con relación al total, el 48.7% de todos los vehículos son motocicletas, seguido por los automóviles privados con 25.1%, los vehículos de carga con 12.9% y el restante 13.3% se distribuye entre jeep, autobuses, máquinas pesadas, volteo y otros.⁶⁵ (Ver cuadro 1 y grafica 1 año 2009)

2.2. Parque Vehicular en la Republica Dominicana por tipo de vehiculo

Cuadro 1
Parque vehicular en la República Dominicana
Según tipo de vehículo y su participación porcentual
al 31 de Diciembre de 2009

Tipo	Parque Vehicular	Participación %
Automóviles 1/	645,258	25.1%
Autobuses	69,987	2.7%
Jeep	228,187	8.9%
Carga	331,120	12.9%
Motocicletas	1,252,713	48.7%
Volteo	17,260	0.7%
Máquinas Pesadas	15,653	0.6%
Otros 2/	10,042	0.4%
Totales	2,570,220	100%

Nota: cifras preliminares

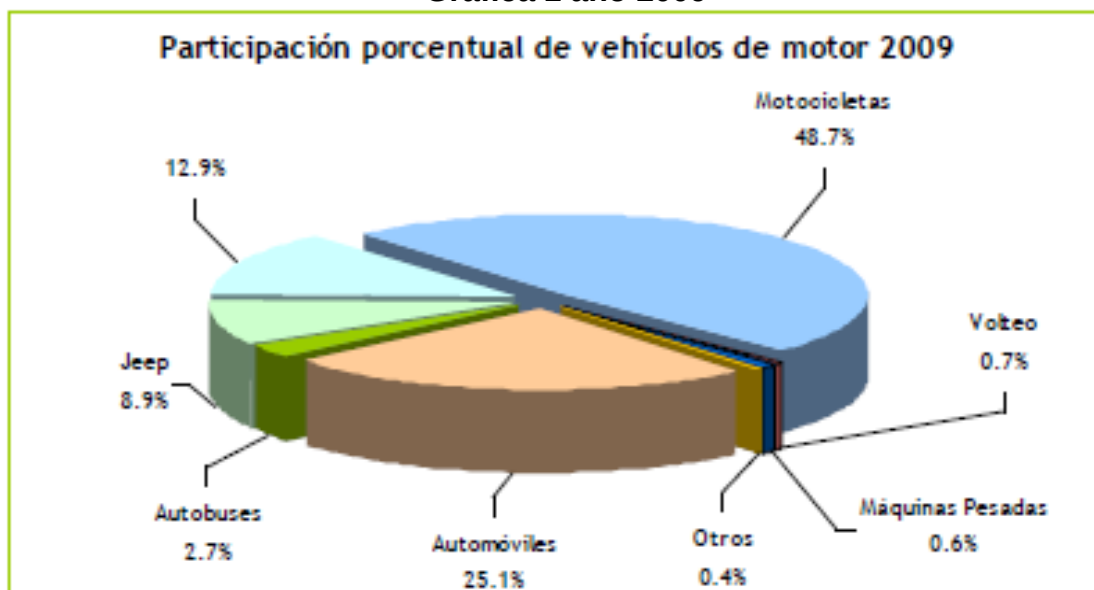
1/ incluye privados, públicos urbanos e interurbanos.

2/ incluye remolques, ambulancias, motocargas y fúnebres

Fuente: Departamento de Estudios Económicos y Tributarios. DGII.

⁶⁵ Boletín Estadístico de Parque Vehicular en República Dominicana al 31 de Diciembre de 2009. DGII

Grafica 1 año 2009



Fuente: Datos del Boletín del Parque Vehicular Dominicano 2009 (DGII).

Paralelamente, la DGII declaró que la cantidad de vehículos ingresados al país al 31 de diciembre de 2010 estaba representado por los diferentes tipos de vehículos, del cual las motocicletas fueron las que presentaron un mayor crecimiento con 75,786 motocicletas, para un incremento de un 5.9%; seguida por lo jeeps con un aumento de 23,256, representando un crecimiento de 10.1%; luego les siguen los automóviles con un aumento de 15,491 nuevas unidades, para un incremento de un 2.4%.⁶⁶ (Ver Cuadro 2.2.1 y Grafica 2.2.1 año 2010)

⁶⁶ Boletín Estadístico de Parque Vehicular en República Dominicana al 31 de Diciembre de 2010. DGII

Cuadro 2.2.1
Parque vehicular de la República Dominicana
Según tipo de vehículo y su participación porcentual
2009 vs. 2010

Tipo	2009	2010	Variación	
			Absoluta	Relativa
Automóviles 1/	646,256	661,747	15,491	2.4%
Autobuses	70,587	73,716	3,129	4.4%
Jeep	229,622	252,881	23,259	10.1%
Carga	333,242	344,051	10,809	3.2%
Motocicletas	1,276,934	1,352,720	75,786	5.9%
Volteo	17,621	18,272	651	3.7%
Máquinas Pesadas	17,457	18,226	769	4.4%
Otros 2/	12,618	13,127	509	4.0%
Totales	2,604,337	2,734,740	130,403	5.0%

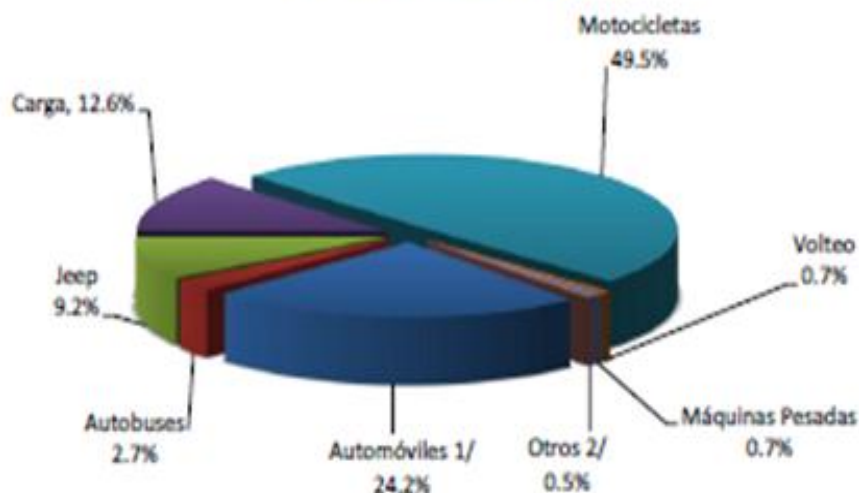
Fuente Departamento de Estudios Económicos y Tributarios, DGII.

Nota: Cifras Preliminares, generadas el 5 de enero de 2011.

1/ Incluye Privados, Públicos Urbanos e Interurbanos.

2/ Incluye Remolques, Ambulancias, Montacargas y Fúnebres.

Gráfica 2.2.1
Participación porcentual de los vehículos de motor
Al 31 de diciembre de 2010



Fuente Departamento de Estudios Económicos y Tributarios, DGII.

Nota: Cifras Preliminares, generadas el 5 de enero de 2011.

Por otra parte, el boletín emitido al finalizar el 2011, el parque vehicular al finalizar el año 2011 estaba representado por los diferentes tipos de vehículos, del cual las motocicletas presentan un mayor crecimiento absoluto con 71,280 motocicletas, para un incremento de 5.1%; seguido por los jeeps con un aumento de 20,766, representando un crecimiento de 8.2%; luego, les siguen los automóviles con un aumento de 16,099 nuevas unidades para un incremento de 2.4%. (Ver cuadro 2.5.1 y Grafica 2.2.1 del 2011).⁶⁷

Cuadro 2.5.1
Cantidad de vehículos de nuevo ingreso
2010 vs. 2011

Tipo	2010	2011	Variación	
			Absoluta	Relativa
Automóviles ^{1/}	16,160	16,099	-61	-0.4%
Autobuses	3,229	2,438	-791	-24.5%
Jeeps	24,198	20,766	-3,432	-14.2%
Carga ^{2/}	11,917	10,035	-1,882	-15.8%
Motocicletas	85,165	71,280	-13,885	-16.3%
Volteos	652	307	-345	-52.9%
Máquinas Pesadas	778	613	-165	-21.2%
Otros ^{3/}	514	439	-75	-14.6%
Totales	142,613	121,977	-20,636	-14.5%

Nota: Cifras generadas el 24 de enero de 2012.

1/ Incluye Privados, Públicos Urbanos e Interurbanos.

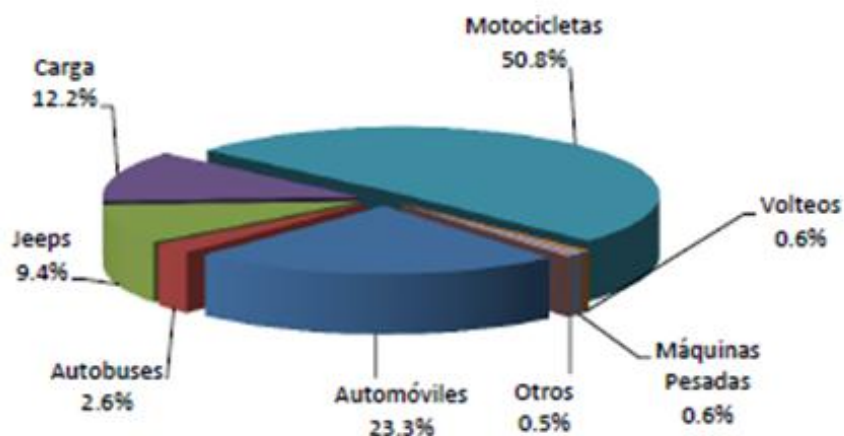
2/ Incluye Camiones y Camionetas.

3/ Incluye Remolques, Ambulancias, Montacargas y Fúnebres.

Fuente: Departamento de Estudios Económicos y Tributarios, DGII.

⁶⁷ Boletín Estadístico de Parque Vehicular en República Dominicana al 31 de Diciembre de 2011. DGII

Gráfica 2.2.1
Participación porcentual de los vehículos de motor
Al 31 de diciembre de 2011



Nota: Cifras generadas el 24 de enero de 2012.

Fuente: Departamento de Estudios Económicos y Tributarios, DGII.

Como se puede apreciar en las tablas y gráficos anteriores, el incremento en las importaciones de vehículos durante el periodo 2009 – 2010 es notorio. Esto se debe a la entrada en vigencia de este tratado y por consiguiente queda demostrado el impacto positivo que ha generado la tasa cero de arancel en las importaciones de vehículos americanos a República Dominicana.

Para fines de nuestro argumento, a continuación se detallan las importaciones de vehículos según origen y marca durante el periodo 2009-2011:

Año 2009

4.2. Autobuses por Año de Fabricación, Según Origen y Marca

Cuadro 12
Cantidad de autobuses por año de fabricación
Según origen y marca

Origen/Marca	Año de Fabricación						Total
	2005a/	2006	2007	2008	2009	2010	
Subtotal Japoneses	41,258	621	758	671	314	34	43,656
Toyota	14,419	332	364	428	249	30	15,822
Daihatsu	9,434						9,434
Nissan	6,943	70	163	104	60	4	7,344
Mitsubishi	6,913	125	75	33	1		7,147
Honda	1,832	35	31	22	3		1,923
Otros 1/	1,717	59	125	84	1		1,986
Subtotal Americanos	8,890	64	44	17	5		9,020
Ford	3,017	18	6	1	4		3,046
Dodge	2,722	15	19				2,756
Chevrolet	2,127	15	5	5			2,152
Chrysler	443	14	14	11			482
Otros 2/	581	2			1		584
Subtotal Europeos	3,006	65	129	97	36		3,333
Volkswagen	1,384	4	27	1	3		1,419
Mercedes Benz	878	39	101	96	33		1,147
Otros 3/	744	22	1				767
Subtotal Coreanos	8,085	252	202	256	150	12	8,957
Hyundai	5,607	233	148	251	127	12	6,378
Kia	1,992	4	54	5	14		2,069
Otros 4/	486	15			9		510
Otros	4,682	128	89	108	14		5,021
Totales	65,921	1,130	1,222	1,149	519	46	69,987

Nota: cifras preliminares

a/ Incluye: autobuses con año de fabricación inferior al 2005

1/ Incluye: Mazda, Subaru y Suzuki

2/ Incluye: Oldsmobile, Pontiac, Buick, Mercury, Cadillac, Lincoln y Jeep

3/ Incluye: Fiat, Peugeot y Renault

4/ Incluye: Daewoo y Sang Yong

Fuente: Departamento de Estudios Económicos y Tributarios, DGII.

Cuadro 10
Automóviles por año de fabricación
Según origen y marca

Origen/Marca	Año de Fabricación						Total
	2005a/	2006	2007	2008	2009	2010	
Subtotal Japoneses	478,402	3,991	4,382	3,313	695	24	490,807
Toyota	246,761	1,165	1,698	601	288	8	250,521
Honda	105,901	639	477	497	25		107,539
Nissan	34,935	843	903	482	84	12	37,259
Mazda	19,612	277	249	212	71	1	20,422
Mitsubishi	17,603	287	314	234	12		18,450
Daihatsu	11,636	175	256	646			12,713
Subaru	8,454	108	61	16	8		8,647
Suzuki	3,672	298	264	544	183		4,961
Acura	3,717	7	4		1		3,729
Lexus	960	192	156	81	23	3	1,415
Otros 1/	25,151						25,151
Subtotal Americanos	46,135	904	848	464	67	43	48,461
Chevrolet	21,909	737	767	425	64	41	23,943
Ford	10,690	104	23	21	1	2	10,841
Dodge	2,743	17	28	7	1		2,796
Chrysler	1,597	36	20	7			1,660
Otros 2/	9,196	10	10	4	1		9,221
Subtotal Europeos	72,210	3,383	2,330	1,521	476	41	79,961
Volkswagen	18,197	612	225	330	15		19,379
Mercedez Benz	9,035	461	410	347	140	29	10,422
Peugeot	9,029	502	441	93	37	4	10,106
Skoda	6,665	595	267	308	61	1	7,897
Bmw	5,820	314	288	179	49	4	6,654
Fiat	4,896	222	183	82	38		5,421
Renault	4,640	372	183	15	5	3	5,218
Audi	1,353	176	106	79	79		1,793
Jaguar	545	24	14	11	30		624
Porsche	374	25	45	13	6		463
Otros 3/	11,656	80	168	64	16		11,984
Subtotal Coreanos	14,175	286	334	316	309	220	15,640
Hyundai	8,132	141	26	88	187	135	8,709
Kia	2,424	145	308	227	122	85	3,311
Otros 4/	3,619			1			3,620
Otros	10,050	170	71	82	16		10,389
Totales	620,972	8,734	7,965	5,696	1,563	328	645,258

Nota: cifras preliminares

a/ Incluye: automóviles con años de fabricación inferior al 2005

1/ Incluye: Datsun, Hino, Isuzu y Komatsu

2/ Incluye: Oldsmobile, Pontiac, Buick, Mercury, Cadillac, Lincoln y Jeep

3/ Incluye: Alfa Romeo, Aston Martin, Austin Rover, Bentley, Citroen, Ferrari, Lada, Lamborghini, Lancia, Land Rover, Lotus, Mini Cooper, Opel, Rolls Royce, Saab, Seat, Volvo y Yugo

4/ Incluye: Daewoo, Pony y Ssang Yong

Fuente: Departamento de Estudios Económicos y Tributarios, DGII.

4.4. Vehículos de Carga por Año de Fabricación, Según Origen y Marca

Cuadro 16
Cantidad de vehículos de carga por año de fabricación
Según origen y marca

Origen/Marca	Año de Fabricación						Total
	2005a/	2006	2007	2008	2009	2010	
Subtotal Japoneses	229,780	8,490	9,804	7,122	2,977	158	258,331
Toyota	82,269	1,669	1,323	2,383	1,145	26	88,815
Daihatsu	46,811	2,371	3,726	2,266	549	15	55,738
Nissan	32,242	2,119	2,042	413	737	73	37,626
Mitsubishi	19,510	792	935	188	65	10	21,500
Mazda	11,597	89	114	131	44		11,975
Honda	3,734	90	16	5			3,845
Suzuki	351	80	180	143	100	20	874
Subaru	556						556
Otros 1/	32,710	1,280	1,468	1,593	337	14	37,402
Subtotal Americanos	22,291	584	750	590	185		24,400
Ford	13,608	272	209	104	36		14,229
Chevrolet	6,925	277	504	461	148		8,315
Dodge	1,494	21	17	16			1,548
Chrysler	1						1
Otros 2/	263	14	20	9	1		307
Subtotal Europeos	12,317	1,082	1,007	296	186	18	14,906
Fiat	3,449	278	219	188	11	2	4,147
Peugeot	1,841	337	486	45	154		2,863
Renault	916	251	195		2		1,364
Mercedes Benz	1,245	7	19	1			1,272
Skoda	1,098			53			1,151
Volkswagen	654	100	86	8	19	16	883
Porsche	2						2
Otros 3/	3,112	109	2	1			3,224
Subtotal Coreanos	6,090	313	297	141	130	84	7,055
Hyundai	2,892	222	162	99	116	84	3,575
Kia	1,764	91	47	42	14		1,958
Otros 4/	1,434	-	88				1,522
Otros	23,603	984	700	698	373	70	26,428
Totales	294,081	11,453	12,558	8,847	3,851	330	331,120

Nota: cifras preliminares.

a/ Incluye: vehículos de carga con año de fabricación inferior al 2005.

1/ Incluye: Datsun, Hino y Komatsu.

2/ Incluye: Jeep, Caterpillar, Mercury, Pontiac.

3/ Incluye: Opel, Citroen.

4/ Incluye: Daewoo y Pony.

Fuente: Departamento de Estudios Económicos y Tributarios, DGII

Para el año 2010, del total de automóviles registrados en el parque vehicular de República Dominicana, el 76% es de origen japonés, siendo los más destacados los de marca Toyota y Honda, representando del total de automóviles el 38.7% y el 16.9%, respectivamente. Con relación, al 12.3% del total lo representan los automóviles europeos; dentro de estos, los más destacados son los Volkswagen con una participación en el total de 3% y los Mercedes Benz con 1.6%. El restante 11.7% está compuesto por los automóviles americanos, coreanos y otros, con una participación de 7.5%, 2.5% y 1.8%, respectivamente. (Ver cuadros 2.7.1)⁶⁸

⁶⁸ Boletín Estadístico de Parque Vehicular en República Dominicana al 31 de Diciembre de 2010. DGII

Cuadro 2.7.3
Autobuses por año de fabricación, según origen y marca
En valores

Origen/Marca	Año de Fabricación						Total
	2006a/	2007	2008	2009	2010	2011	
Subtotal Japoneses	42,905	784	713	337	234	276	45,249
Toyota	15,305	377	439	255	181	224	16,781
Daihatsu	9,526	-	-	-	-	-	9,526
Nissan	7,109	164	106	64	42	41	7,526
Mitsubishi	7,050	75	41	11	4	2	7,183
Honda	2,121	42	32	3	7	-	2,205
Otros ^{1/}	1,794	126	95	4	-	9	2,028
Subtotal Americanos	9,541	62	21	10	13	1	9,648
Ford	3,167	9	2	7	2	-	3,187
Dodge	2,925	25	2	2	-	-	2,954
Chevrolet	2,227	10	6	-	6	1	2,250
Chrysler	528	18	11	-	5	-	562
Otros ^{2/}	694	-	-	1	-	-	695
Subtotal Europeos	3,175	131	100	38	31	7	3,482
Volkswagen	1,391	27	1	4	-	-	1,423
Mercedes Benz	920	102	96	34	30	6	1,188
Otros ^{3/}	864	2	3	-	1	1	871
Subtotal Coreanos	8,528	205	259	213	98	99	9,402
Hyundai	5,901	150	252	172	93	95	6,663
Kia	2,025	55	7	31	3	3	2,124
Otros ^{4/}	602	-	-	10	2	1	615
Otros	5,329	106	119	25	178	178	5,935
Totales	69,478	1,288	1,212	623	554	561	73,716

Fuente: Departamento de Estudios Económicos y Tributarios, DGII.

Nota: Cifras Preliminares, generadas el 3 de enero de 2011.

a/ Incluye automóviles con años de fabricación anteriores al 2006.

1/ Incluye: Mazda, Subaru y Suzuki.

2/ Incluye: Oldsmobile, Pontiac, Buick, Mercury, Cadillac, Lincoln y Jeep.

3/ Incluye: Fiat, Peugeot y Renault.

4/ Incluye: Daewoo y Ssang Yong.

Cuadro 2.7.5
Jeeps por año de fabricación, según origen y marca
 En valores

Origen/Marca	Año de Fabricación						Total
	2006a/	2007	2008	2009	2010	2011	
Subtotal Japoneses	164,660	9,267	8,834	2,329	1,538	1,539	188,167
Toyota	43,737	3,829	3,513	1,232	868	1,159.00	54,338
Mitsubishi	49,309	88	745	193	9	-	50,344
Honda	23,998	933	1,013	51	117	15	26,127
Suzuki	16,362	2,161	1,549	424	54	170	20,720
Nissan	15,821	978	325	149	102	169	17,544
Daihatsu	4,761	959	847	30	0	-	6,597
Lexus	2,905	116	153	105	128	25	3,432
Mazda	371	169	652	135	252	-	1,579
Acura	541	32	14	2	1	-	590
Subaru	80	1	20	-	7	-	108
Otros ^{1/}	6,775	1	3.00	8	-	1	6,788
Subtotal Americanos	29,868	1,752	1,373	163	914	56	34,126
Ford	11,874	431	523	18	602	22	13,470
Chevrolet	9,855	794	522	77	232	24	11,504
Dodge	507	40	9	4	-	-	560
Chrysler	55	9.00	0	-	-	-	64
Otros ^{2/}	7,577	478	319	64	80	10	8,528
Subtotal Europeos	6,352	918	1,261	715	343	65	9,654
Bmw	1,811	220	104	153	43	18	2,349
Mercedes Benz	1,007	258	258	131	66	4	1,724
Volkswagen	396	65	225	157	-	4	847
Porsche	419	26	156	26	1	10	638
Audi	1	87	106	63	56	29	342
Otros ^{3/}	2,718	262	412	185	177	-	3,754
Subtotal Coreanos	8,895	1,895	1,912	1,030	1,162	1,365	16,259
Hyundai	5,153	1,481	1,582	825	1,101	1,136	11,278
Kia	2,500	104	140	184	61	229	3,218
Otros ^{4/}	1,242	310	190	21	-	-	1,763
Otros	4,461	118	75	18	3	-	4,675
Totales	214,236	13,950	13,455	4,255	3,960	3,025	252,881

Fuente: Departamento de Estudios Económicos y Tributarios, DGII.

Nota: Cifras Preliminares, generadas el 3 de enero de 2011.

a/ Incluye automóviles con años de fabricación anteriores al 2006.

1/ Incluye: Datsun.

2/ Incluye: Lincoln, Hummer, Cadillac, Mercury, Oldsmobile, Buick, Pontiac y Jeep.

3/ Incluye: Volvo, Opel, Rover, Fiat y Renault.

4/ Incluye: Daewoo y Pony.

Cuadro 2.7.7
Vehículos de carga por año de fabricación, según origen y marca
En valores

Origen/Marca	Año de Fabricación						Total
	2006a/	2007	2008	2009	2010	2011	
Subtotal Japoneses	240,156	10,068	7,335	3,813	2,010	1,171	264,553
Toyota	84,828	1,511	2,481	1,289	408	480	90,997
Daihatsu	49,320	3,726	2,320	747	653	-	56,766
Nissan	35,017	2,094	424	923	321	380	39,159
Mitsubishi	20,350	951	190	86	59	-	21,636
Mazda	11,703	114	132	46	39	2	12,036
Honda	3,864	21	9	3	-	-	3,897
Suzuki	434	180	144	100	85	80	1,023
Subaru	561	-	-	-	-	-	561
Otros ^{1/}	34,079	1,471	1,635	619	445	229	38,478
Subtotal Americanos	24,152	945	645	356	343	44	26,485
Ford	14,758	350	139	191	72	1	15,511
Chevrolet	7,420	549	470	158	267	43	8,907
Dodge	1,604	24	25	-	3	-	1,656
Chrysler	1	-	-	-	-	-	1
Otros ^{2/}	369	22	11	7	1	-	410
Subtotal Europeos	13,481	1,007	311	222	107	25	15,153
Fiat	3,729	219	188	20	41	-	4,197
Peugeot	2,175	486	45	170	30	19	2,925
Renault	1,166	195	1	2	-	-	1,364
Mercedes Benz	1,258	19	1	-	-	-	1,278
Skoda	1,098	-	67	-	-	-	1,165
Volkswagen	754	86	8	30	36	6	920
Porsche	2	-	-	-	-	-	2
Otros ^{3/}	3,299	2	1	-	-	-	3,302
Subtotal Coreanos	6,424	305	146	143	560	68	7,646
Hyundai	3,116	162	103	118	507	59	4,065
Kia	1,862	47	43	22	53	9	2,036
Otros ^{4/}	1,446	96	-	3	-	-	1,545
Otros	27,515	736	796	535	482	150	30,214
Totales	294,081	11,453	12,558	8,847	3,851	330	344,051

Fuente: Departamento de Estudios Económicos y Tributarios, DGII.

Nota: Cifras Preliminares, generadas el 3 de enero de 2011.

a/ Incluye automóviles con años de fabricación anteriores al 2006.

1/ Incluye: Datsun, Hino y Komatsu.

2/ Incluye: Jeep, Caterpillar, Mercury, Pontiac.

3/ Incluye: Opel, Citroen, Land Rover y Seat.

4/ Incluye: Daewoo, Ssang Yong y Pony.

Cuadro 2.7.1
Automóviles por año de fabricación, según origen y marca
En valores

Origen/Marca	Año de Fabricación						Total
	2006 ^{a/}	2007	2008	2009	2010	2011	
Subtotal Japoneses	491,909	5,689	3,779	1,065	402	322	503,166
Toyota	252,287	2,634	752	458	87	32	256,250
Honda	110,004	769	706	77	86	-	111,642
Nissan	36,411	925	496	130	90	220	38,272
Mazda	20,266	260	234	124	40	5	20,929
Mitsubishi	18,159	320	249	22	-	-	18,750
Daihatsu	11,853	256	681	-	-	-	12,790
Subaru	8,591	61	21	27	-	-	8,700
Suzuki	4,058	268	551	195	67	63	5,202
Acura	3,912	8	3	6	1	-	3,930
Lexus	1,232	188	86	26	31	2	1,565
Otros ^{1/}	25,136	-	-	-	-	-	25,136
Subtotal Americanos	47,521	893	497	79	281	100	49,371
Chevrolet	22,022	777	440	71	267	81	23,658
Ford	10,944	35	27	2	12	19	11,039
Dodge	2,796	40	10	1	1	-	2,848
Chrysler	1,686	27	12	-	-	-	1,725
Otros ^{2/}	10,073	14	8	5	1	-	10,101
Subtotal Europeos	75,913	2,387	1,730	669	358	103	81,160
Volkswagen	18,873	226	400	41	15	3	19,558
Mercedes Benz	9,608	438	391	148	168	25	10,778
Peugeot	9,519	441	93	46	18	15	10,132
Skoda	7,261	270	376	97	3	3	8,010
Bmw	6,276	304	193	62	35	41	6,911
Fiat	5,045	183	83	55	16	-	5,382
Renault	5,007	183	17	6	52	-	5,265
Audi	1,540	107	80	106	11	15	1,859
Jaguar	590	16	9	45	2	1	663
Porsche	408	47	16	17	26	-	514
Otros ^{3/}	11,786	172	72	46	12	-	12,088
Subtotal Coreanos	14,586	346	321	428	418	208	16,307
Hyundai	8,354	30	90	288	243	21	9,026
Kia	2,610	316	230	140	175	187	3,658
Otros ^{4/}	3,622	-	1	-	-	-	3,623
Otros	10,934	79	87	33	581	29	11,743
Totales	640,863	9,394	6,414	2,274	2,040	762	661,747

Fuente Departamento de Estudios Económicos y Tributarios, DGII.

Nota: Cifras Preliminares, generadas el 3 de enero de 2011.

a/ Incluye automóviles con años de fabricación anteriores al 2006.

1/ Incluye: Datsun, Hino, Isuzu y Komatsu.

2/ Incluye: Oldsmobile, Pontiac, Buick, Mercury, Cadillac, Lincoln y Jeep.

3/ Incluye: Alfa Romeo, Aston Martin, Austin Rover, Bentley, Citroen, Ferrari, Lada, Lamborghini, Lancia, Land Rover, Lotus, Mini Cooper, Opel, Rolls Royce, Saab, Seat, Volvo y Yugo.

4/ Incluye: Daewoo, Pony y Ssang Yong.

Para el año 2011, del total de automóviles registrados en el parque vehicular de República Dominicana, el 76.0% es de origen japonés, siendo más destacados los de marca Toyota y Honda, representando el 38.5% y el 17.0% del total de automóviles, respectivamente. El 12.1% del total lo representan los automóviles europeos; dentro de éstos, los más destacados son los Volkswagen con una participación en el total de 2.9% y los Mercedes Benz con 1.6%. El restante 11.9% está compuesto por los automóviles americanos, coreanos y otros, con una participación de 7.5%, 2.6% y 1.8%, respectivamente. (Ver cuadros 2.7.1)⁶⁹

⁶⁹ Boletín Estadístico de Parque Vehicular en República Dominicana al 31 de Diciembre de 2011. DGII

Cuadro 2.7.3
Autobuses por año de fabricación, según origen y marca
 Al 31 de diciembre de 2011; en valores

Origen/Marca	Año de Fabricación						Total
	2007 ^{a/}	2008	2009	2010	2011	2012 ^{b/}	
Subtotal Japoneses	44,393	747	349	240	539	9	46,277
Toyota	16,046	468	260	187	361	6	17,328
Daihatsu	9,556	-	-	-	-	-	9,556
Nissan	7,338	107	70	42	126	-	7,683
Mitsubishi	7,141	42	11	4	5	-	7,203
Honda	2,384	35	3	7	17	-	2,446
Otros ^{1/}	1,928	95	5	-	30	3	2,061
Subtotal Americanos	10,208	47	21	22	10	-	10,308
Ford	3,293	9	15	3	2	-	3,322
Dodge	3,201	13	5	2	-	-	3,221
Chevrolet	2,457	9	-	6	8	-	2,480
Chrysler	614	14	-	11	-	-	639
Otros ^{2/}	643	2	1	-	-	-	646
Subtotal Europeos	3,316	101	39	37	21	-	3,514
Volkswagen	1,419	1	4	-	-	-	1,424
Mercedes Benz	1,025	96	34	36	6	-	1,197
Otros ^{3/}	872	4	1	1	15	-	893
Subtotal Coreanos	8,904	269	219	108	413	16	9,929
Hyundai	6,147	260	172	102	399	16	7,096
Kia	2,104	7	36	3	11	-	2,161
Otros ^{4/}	653	2	11	3	3	-	672
Otros	5,519	117	31	225	376	4	6,272
Totales	72,340	1,281	659	632	1,359	29	76,300

Nota: Cifras generadas el 24 de enero de 2012.

a/ Incluye autobuses con años de fabricación anteriores al 2007.

b/ Incluye únicamente autobuses con placa definitiva (Primera placa).

1/ Incluye: Mazda, Subaru y Suzuki.

2/ Incluye: Oldsmobile, Pontiac, Buick, Mercury, Cadillac, Lincoln y Jeep.

3/ Incluye: Fiat, Peugeot y Renault.

4/ Incluye: Daewoo y SsangYong.

Fuente: Departamento de Estudios Económicos y Tributarios, DGII.

Cuadro 2.7.5
Jeeps por año de fabricación, según origen y marca
 Al 31 de diciembre de 2011; en valores

Origen/Marca	Año de Fabricación						Total
	2007 ^{a/}	2008	2009	2010	2011	2012 ^{b/}	
Subtotal Japoneses	180,029	9,449	2,513	1,830	3,502	343	197,666
Toyota	49,794	3,841	1,291	953	2,164	294	58,337
Mitsubishi	50,075	761	234	23	58	-	51,151
Honda	26,523	1,161	102	168	299	2	28,255
Suzuki	18,860	1,561	426	54	316	-	21,217
Nissan	17,527	347	172	111	480	40	18,677
Daihatsu	5,727	849	30	-	6	-	6,612
Lexus	3,220	185	116	155	143	7	3,826
Mazda	714	689	140	351	29	-	1,923
Acura	700	33	2	3	-	-	738
Subaru	88	20	-	12	3	-	123
Otros ^{1/}	6,801	2	-	-	4	-	6,807
Subtotal Americanos	34,716	1,837	269	1,237	1,617	289	39,965
Ford	14,209	856	102	773	859	181	16,980
Chevrolet	11,361	564	86	313	346	1	12,671
Dodge	573	11	4	1	34	-	623
Chrysler	79	-	-	-	-	-	79
Otros ^{2/}	8,494	406	77	150	378	107	9,612
Subtotal Europeos	7,611	1,415	780	420	569	45	10,840
Bmw	2,107	146	182	52	133	2	2,622
Mercedes Benz	1,377	320	141	83	62	2	1,985
Volkswagen	468	237	176	0	42	-	923
Porsche	462	162	30	2	107	5	768
Audi	96	108	63	57	88	36	448
Otros ^{3/}	3,101	442	188	226	137	-	4,094
Subtotal Coreanos	12,346	2,001	1,064	1,204	3,894	822	21,331
Hyundai	8,055	1,667	837	1,143	3,116	401	15,219
Kia	2,735	141	195	61	772	420	4,324
Otros ^{4/}	1,556	193	32	0	6	1	1,788
Otros	4,770	106	49	13	68	2	5,008
Totales	239,472	14,808	4,675	4,704	9,650	1,501	274,810

Nota: Cifras generadas el 24 de enero de 2012.

a/ Incluye jeeps con años de fabricación anteriores al 2007.

b/ Incluye únicamente jeeps con placa definitiva (Primera placa).

1/ Incluye: Datsun.

2/ Incluye: Lincoln, Hummer, Cadillac, Mercury, Oldsmobile, Buick, Pontiac y Jeep.

3/ Incluye: Volvo, Opel, Rover, Fiat y Renault.

4/ Incluye: Daewoo y Pony.

Fuente: Departamento de Estudios Económicos y Tributarios, DGII.

Cuadro 2.7.1
Automóviles por año de fabricación, según origen y marca
Al 31 de diciembre de 2011; en valores

Origen/Marca	Año de Fabricación						Total
	2007 ^{a/}	2008	2009	2010	2011	2012 ^{b/}	
Subtotal Japoneses	507,968	4,646	1,564	764	806	74	515,822
Toyota	259,279	1,031	805	263	105	2	261,485
Honda	114,004	1,214	175	177	79	22	115,671
Nissan	38,417	518	140	104	397	48	39,624
Mazda	21,216	245	132	106	40	-	21,739
Mitsubishi	18,730	257	33	-	7	-	19,027
Daihatsu	12,213	681	-	-	4	-	12,898
Subaru	8,685	25	41	-	-	-	8,751
Suzuki	4,690	570	195	67	162	-	5,684
Acura	4,102	7	16	3	-	-	4,128
Lexus	1,494	98	27	44	12	2	1,677
Otros ^{1/}	25,138	-	-	-	-	-	25,138
Subtotal Americanos	49,439	586	99	326	496	115	51,061
Chevrolet	23,887	477	78	295	416	104	25,257
Ford	11,282	44	7	22	72	11	11,438
Dodge	2,937	25	3	4	1	-	2,970
Chrysler	1,802	17	-	1	-	-	1,820
Otros ^{2/}	9,531	23	11	4	7	-	9,576
Subtotal Europeos	78,641	1,805	716	451	626	81	82,320
Volkswagen	19,141	408	43	22	48	-	19,662
Mercedes Benz	10,141	438	164	185	136	20	11,084
Peugeot	9,959	93	49	25	52	-	10,178
Skoda	7,541	382	99	3	37	4	8,066
Bmw	6,681	200	64	37	121	11	7,114
Fiat	5,230	87	60	35	1	1	5,414
Renault	5,191	17	6	73	55	8	5,350
Audi	1,659	80	108	13	59	23	1,942
Jaguar	621	10	48	6	3	-	688
Porsche	462	16	17	37	14	5	551
Otros ^{3/}	12,015	74	58	15	100	9	12,271
Subtotal Coreanos	15,161	334	440	427	734	376	17,472
Hyundai	8,556	96	300	249	302	255	9,758
Kia	2,979	237	140	178	432	121	4,087
Otros ^{4/}	3,626	1	-	-	-	-	3,627
Otros	11,053	96	56	611	224	17	12,057
Totales	620,972	7,467	2,875	2,579	2,886	663	678,732

Nota: Cifras generadas el 24 de enero de 2012.

a/ Incluye automóviles con años de fabricación anteriores al 2007.

b/ Incluye únicamente automóviles con placa definitiva (Primera placa).

1/ Incluye: Datsun, Hino, Isuzu y Komatsu.

2/ Incluye: Oldsmobile, Pontiac, Buick, Mercury, Cadillac, Lincoln y Jeep.

3/ Incluye: Alfa Romeo, Aston Martin, Austin Rover, Bentley, Citroen, Ferrari, Lada, Lamborghini, Lancia, Land Rover, Lotus, Mini Cooper, Opel, Rolls Royce, Saab, Seat, Volvo y Yugo.

4/ Incluye: Daewoo, Pony y SsangYong.

Fuente: Departamento de Estudios Económicos y Tributarios, DGII.

Cabe señalar, que los Estados Unidos siendo nuestro segundo proveedor de vehículos, éste considera a la República Dominicana el mercado número 27 a nivel mundial para las exportaciones de automóviles y a su vez nos considera el 3er mercado más importante del Continente Americano.

Es preciso decir, que ahora que el desmonte arancelario en los vehículos americanos ha culminado en su totalidad, se espera que los precios de los mismos sean lo suficientemente atractivos para que el público consumidor y por consiguiente, cambie su preferencia pasando del mercado japonés al americano.

4.2 Evolución de Parque Vehicular en República Dominicana; Periodo 2009 al 2011

Entendemos por su naturaleza conceptual, que el Parque Vehicular Dominicano esta constituido por todos y cada uno de los medios de transporte registrados en el país y que han pasado por aduanas. Asimismo, presenta los diferentes tipos de vehículos registrados por origen, marca, color y año de fabricación.

Por ello, la Dirección General de Impuestos Internos (DGII) pone a disposición del público un Boletín Estadístico anual, con el fin de presentar los principales padrones y transacciones realizadas por los contribuyentes, mostrando la composición del parque vehicular.

En este mismo sentido, el documento brinda información sobre las transacciones realizadas con más frecuencia por los contribuyentes, la recaudación de vehículos de motor y la participación de la misma en el total de la recaudación de la DGII.

Según el Boletín Estadístico emitido por la DGII, al finalizar el año 2009 el parque vehicular había ascendió a 125,653 unidades nuevas, registrando un incremento de un 5.1%, mientras que el crecimiento promedio del parque vehicular en los previos cuatro años al 2009 (2005 – 2008) fue de un 10.13%.⁷⁰

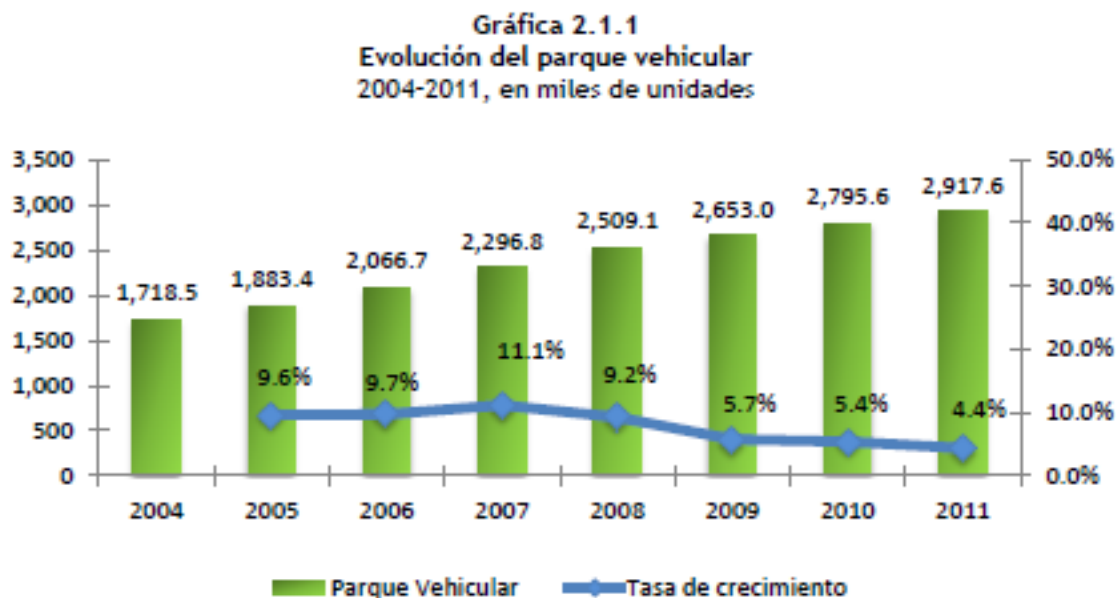
No obstante, según lo registrado en la DGII la evolución del parque vehicular al finalizar el año 2010 ascendió a 2,734,740 unidades, registrando un incremento de un 5.0% correspondientes a 130,403 unidades nuevas. Se puede apreciar, que el crecimiento promedio del parque vehicular en los años 2005 – 2008 fue de un 10.1%, y que para el 2009 ocurre un descenso en la tasa de crecimiento de los nuevos registros de vehículos de motor; siendo esta de un 5.7%, y para el 2010 de un 5%.⁷¹

Llegado a este punto, es preciso decir que el parque vehicular al finalizar el año 2011 ascendió a 2,917,573 unidades, lo cual representa un crecimiento de 4.4% con relación al 2010, al finalizar el año 2011 el parque vehicular había

⁷⁰ Boletín Estadístico de Parque Vehicular en República Dominicana al 31 de Diciembre de 2009. DGII

⁷¹ Boletín Estadístico de Parque Vehicular en República Dominicana al 31 de Diciembre de 2010. DGII

registrando un incremento de 121,977 unidades nuevas, de las cuales el 50.8% son motocicletas y el 23.3% corresponde a automóviles.⁷²



Nota: Cifras generadas el 24 de enero de 2012.

Fuente: Departamento de Estudios Económicos y Tributarios, DGII.

En término general, cabe señalar que con la entrada en vigencia el DR-CAFTA en el año 2007 se notan los cambios y el aumento de vehículos de motor en el país. No obstante, a partir del año 2008 ya se ven los cambios e inicia la notable caída en el sector automotriz. Esto se debe al efecto de la crisis financiera y de la industria automotriz la cual azotaba a la mayoría de los países del mundo.

⁷² Boletín Estadístico de Parque Vehicular en República Dominicana al 31 de Diciembre de 2011. DGII

Además, influyo la política monetaria restrictiva aplicada en el año 2008 por las autoridades monetarias para contrarrestar las presiones inflacionarias del petróleo afectando a todo el sector automotriz hasta la actualidad.

4.3 Aranceles o gravamen que pagan los vehículos importados en la República Dominicana

Conceptualmente, el arancel de aduanas es un instrumento regulador del comercio exterior. Su objetivo principal, es proporcionar ingresos fiscales y también, proteger los sectores de la industria nacional para que halle más competitividad y desarrollo en las mismas. Es por ellos, que el arancel es manejado a través de un sistema computarizado de aduanas llamado SINUDEA, el cual permite realizar un seguimiento a las operaciones aduaneras y controlar la recaudación de impuestos generado por las mismas.

Cabe señalar, que con el DR-CAFTA se modificaron los procedimientos aduanales y sus respectivas tasas arancelarias. Por ello, actualmente en la República Dominicana existen siete tasas arancelarias diferentes (0%, 3%, 8%, 14%, 20%, 25% y 40%). No obstante, las importaciones de bienes agropecuarios sensibles, las cuales están respaldadas por la Rectificación Técnica ante la OMC, están sujetas a tasas diferentes y más altas a las anteriormente mencionadas. En ese sentido, la diferencia de las tasas arancelarias se considera parte del sistema tributario de referencia.

Como es sabido, las preferencias arancelarias se aplicarán a las mercancías originarias de las partes, que cumplan con los criterios de origen establecidos en la normativa del tratado.

Es preciso decir, que una mercancía es originaria cuando:

1. Es una mercancía obtenida en su totalidad o producida enteramente en el territorio de una o más de las Partes;
2. Es producida enteramente en el territorio de una o más de las Partes y
 - i. cada uno de los materiales no originarios empleados en la producción de la mercancía sufre un cambio aplicable en la clasificación arancelaria especificado en el Anexo 4.1 o Apéndice 3.3.6 del Tratado, o
 - ii. la mercancía satisface de otro modo cualquier requisito de valor de contenido regional aplicable u otros requisitos especificados en el Anexo 4.1 o Apéndice 3.3.6, y la mercancía cumple con los demás requisitos aplicables del Capítulo 4 relativo al Tratado; o
3. Es producida enteramente en el territorio de una o más de las Partes, a partir exclusivamente de materiales originarios.⁷³

⁷³ <http://www.cei-rd.gov.do/drafta.asp>

Por otra parte, los impuestos o tasas a vehículos de motor son aquellos que se generan según lo emiten las leyes que los amparan, las cuales especifican que los vehículos deben pagar tasas o impuestos, por los siguientes conceptos:

- Registro Primera Placa
- Traspasos
- Corrección de datos
- Duplicado de matrícula por pérdida
- Oposición
- Levantamiento de Oposición
- Cesación Exoneración por Orden
- Cesación Exoneración por Ley 168-67
- Cesación de Intransferibilidad
- Pérdida de Chapa
- Derecho a Circulación (marbete)
- Pérdida de Marbete
- Cambio de Chapa de Privado a Público
- Cambio de Chapa de Público a Privado
- Cambio de Chapa de Oficial a Privado
- Cambio de Chapa de Privado a Taxi

Ahora bien, con relación a las tasas arancelarias en vehículos, podemos decir que el desmonte de ésta según lo expresa su desgravación, culminaba a los cinco años de haber entrado en vigencia el DR-CAFTA ya que anteriormente, éste pagaba un 20% de arancel sobre su valor FOB. Sin embargo, actualmente solo debe pagar los gastos de la compra del vehículo, pago del flete hacia República Dominicana, el pago de un 16% de ITBIS y un 17% de impuesto para la primera placa y la matrícula, por lo que muchos concesionarios y usuarios aprovechan la tasa cero de arancel como una oportunidad para realizar mas importaciones de vehículos americanos.

4.4 Desgravación arancelaria de los vehículos dentro del DR-CAFTA

Dentro de los principios acordados por los países integrantes del DR-CAFTA, se establecieron los plazos de desmonte de arancel para varias partidas de productos, incluidos los vehículos americanos cuyo desmonte se haría de manera escalonada en cinco años.

Por ello, a continuación, se detalla el plazo de desmonte arancelario de vehículos americanos en República Dominicana:

DESMONTE DE ARANCEL DE VEHICULOS FORD

AÑO	%
2005	20
2006	16
2007	12
2008	8
2009	4
2010	0

4.5 Impacto del DR-CAFTA en el grupo VIAMAR, periodo 2009-2011

Con la entrada en vigencia del DR-CAFTA el 1ero de Enero de 2010, VIAMAR fue la primera empresa de concesionarios en aplicar los beneficios obtenidos por este tratado e importar nuevos modelos de origen norteamericano con tasa cero de arancel, esto le permitió ofrecer al público precios mas bajos, vehículos de lujo y más personalizados.

Según, Diego Fernández, Director de Mercadeo y Ventas del Grupo VIAMAR expreso que: *"supone un hito en el mercado automotriz dominicano y el inicio de una nueva etapa en la comercialización de vehículos, en la que los mayores beneficiados son los clientes."*⁷⁴

⁷⁴ <http://www.elnuevodiario.com.do/app/article.aspx?id=183386>

Cabe destacar, que con esta iniciativa las importaciones de vehículos americanos en VIAMAR han aumentando significativamente con relación a años anteriores. Añádase, que las estimaciones del volumen de importación del año 2011, superaron las expectativas de este grupo. Según datos obtenidos, estos introdujeron 3,878 unidades al país, de las cuales las marcas mas importadas fueron FORD y KIA. No obstante, en adición a estas se destacan Mazda, Lincoln-Mercury y Jaguar las cuales incurrieron en menor volumen de importación.

Con relación, al volumen de ventas de este grupo se puede decir que luego de la entrada en vigencia de este acuerdo, éstas han tenido un crecimiento progresivo hasta la actualidad. De acuerdo con datos suministrador por Viamar, en orden por volumen de venta, la marca FORD ocupa el primer lugar y es considerada la marca número uno de este concesionario, en nuestro país. Continuando, y no siendo menos importante la marca KIA ocupa el segundo lugar en este renglón y las demás como Mazda y los vehículos usados mantienen un volumen razonablemente aceptado. No obstante, las marcas de menor volumen de ventas, tomando en cuenta el volumen de las marcas anteriores son Lincoln y Jaguar, ya que el público al que van dirigidas es un segmento selecto y exclusivo. Por ultimo, para el año 2011, el Grupo VIAMAR tuvo un crecimiento de un 27% en ventas, por lo que se demuestra el impacto del DR-CAFTA, tomando en cuenta la crisis económica de los últimos tres años que vive el país.

4.6 Influencia del DR-CAFTA en el Volumen de Importación de Vehículos

FORD

**IMPORTACION VEHICULOS FORD
ATENDIENDO AL AÑO DE
FABRICACION
(PARA EL AÑO 2009)**

Variable	Fa	%
2005 a/	36,707	93.93%
2006	1,187	3.04%
2007	577	1.48%
2008	556	1.42%
2009	50	0.13%
2010	2	0.01%
Total	39,079	100.00%

Fuente: Tabla elaboración propia a partir de los datos obtenidos de la DGII.

**IMPORTACION VEHICULOS FORD
ATENDIENDO AL AÑO DE
FABRICACION
(PARA EL AÑO 2010)**

Variable	Fa	%
2006 a/	40,743	94.30%
2007	825	1.91%
2008	691	1.60%
2009	218	0.50%
2010	688	1.59%
2011	42	0.10%
Total	43,207	100.00%

Fuente: Tabla elaboración propia a partir de los datos obtenidos de la DGII.

Como se puede observar, en las tablas para el año 2009 se importó 36,707 vehículos del año 2005, 1,187 vehículos del año 2006, 577 del año 2007, 556 vehículos del año 2008, 50 vehículos del año 2009, 2 vehículos del año 2010. Paralelamente, para el año 2010, las importaciones fueron las siguientes: 40,743 vehículos del año 2006, 825 vehículos del año 2007, 691 vehículos del año 2008, 218 vehículos del año 2009, 688 del año 2010 y 42 vehículos del año 2011.

**IMPORTACION VEHICULOS FORD ATENDIENDO AL
AÑO DE FABRICACION**

(PARA EL AÑO 2011)

Variable	Fa	%
2007 a/	44,575	92.51%
2008	1,095	2.27%
2009	380	0.79%
2010	935	1.94%
2011	1,008	2.09%
2012 b/	192	0.40%
Total	48,185	100.00%

Fuente: Tabla elaboración propia a partir de los datos obtenidos de la DGII.

Por ultimo, para el año 2011, las importaciones fueron: 44,575 vehículos del año 2007, 1,095 vehículos del año 2008, 380 vehículos del año 2009, 935 vehículos del año 2010, 1,008 del año 2011 y 192 vehículos del año 2012.

4.7 Análisis comparativo del costo final de la importación de un vehículo dentro y fuera del DR-CAFTA.

Con el fin de que se comprenda a cabalidad el desarrollo de este tema primero se debe comprender los siguientes términos:

Valor CIF: Esta expresión se utiliza asociada al Comercio Exterior y el Comercio Internacional entre países. Sus siglas significan Costo (C), Seguro (Insurance) y Flete (Freight).

Valor FOB: Se utiliza para darle valor a las exportaciones y se define como “Libre a bordo”. Este se define al valor de venta de los productos en su lugar de origen más el costo de los fletes, seguro y otros gastos necesarios para llevar la mercancía hasta la aduana.

Flete: Es el valor o costo de transportar una mercancía ya sea por vía terrestre, aérea o marítima.

Seguro: Seguro que cubre las pérdidas o daños que pudiera sufrir la carga de un buque durante el transporte.

Impuesto a la Importación y Transferencia de bienes y servicios (ITBIS): Es el impuesto que grava la transferencia e importación de bienes industrializados, así como la prestación y locación de servicios. Base Legal: Título III Ley 11-92 d/f 16/05/1992 y sus modificaciones.

Primera Placa de vehículo motor: se entiende que es la primera inscripción en el registro fiscal de vehículos, del cual se establece un impuesto específico.

Agente aduanal: es la persona física que tiene las facultades para realizar el despacho de mercancías para la exportación e importación.

CASOS DE ESTUDIO

Determine los impuestos y precio final de un Vehículo Marca Ford Explorer importado desde Estados Unidos, con valor de:

FOB US\$ 38,000.00 FLETE US\$ 1,200.00 SEGURO US\$ 300.00

Tasa de Cambio 39.20

Determine el costo final del Vehículo con DR- CAFTA y sin DR-CAFTA, incluyendo un costo por servicios diversos de RD\$ 25,000.00 (Tasa de Servicios Aduanales, Apordom, Chapa, Marbete y Agente aduanal).

SIN DR-CAFTA

CIF =	FOB+ S+ F
CIF =	38,500+1,200+300
CIF =	US\$ 40,000
CIF =	RD\$= 40,000*39.20
CIF =	RD\$ 1,568,000.00

1. Arancel 20% CIF= 20% (1,568,000.00)

Arancel = **RD\$ 313, 600.00**

2. ITBIS = 16% (CIF + Arancel)

0.16 (1, 568, 000.00 + 313, 600.00)

RD\$ 301,056.00

Cheque Certificado al Colector de Aduanas

RD\$ 614,656.00

3. Impuesto por 1era Placa

17% del CIF = $0.17 * 1, 568,000$

RD\$ 266,560

Cheque Certificado al Colector DGII

4. Total de Impuesto

Arancel + ITBIS + 1era Placa

RD\$ 313,600 + 301, 056 + 266,560

RD\$ 881, 216.00

5. Costo Final del Vehículo

CIF+ Impuesto + Tasas

RD\$ 1, 568,000 + 881,216 + 266,500 + 25,000

RD\$ 2, 474,216.00

CON DR-CAFTA

CIF =	FOB+ S+ F
CIF =	38,500+1,200+300
CIF =	US\$ 40,000
CIF =	RD\$= 40,000*39.20
CIF =	RD\$ 1,568,000.00

1. Arancel "0"

2. ITBIS = 16% del CIF

0.16 (1, 568, 000.00)

RD\$ 250,880.00

3. Impuesto por 1era Placa

17% del CIF = $0.17 * 1, 568,000$

RD\$ 266,560

4. Total de Impuesto

ITBIS + 1era Placa

RD\$ 250,880 + 266,560

RD\$ 517, 440.00

Dejo de pagar por aplicar

DR-CAFTA

RD\$ 363, 776.00

5. Costo Total

CIF+ Impuesto + Tasas

RD\$ 1, 568,000 + 517,440 + 25,000

RD\$ 2, 110, 440

Comentario

Como se observan, los cálculos de los costos de importación de un vehículo hacia República Dominicana dentro y fuera del DR-CAFTA, han demostrado que este es ventajoso para el sector automotriz dominicano, reflejándose en dichas operaciones y en los procesos aduanales, lo cual también favorece a los concesionarios fabricantes de vehículos y a los usuarios independientes. Como resultado, de este cálculo se aprecia que una Ford Explorer, al aplicar el TLC deja de pagar aproximadamente US\$10,000.00, y a su vez se deja de pagar aduanas y mitiga el pago de ITBIS.

Con relación, al costo de un vehículo importado por el Grupo VIAMAR, antes y después de la entrada en vigencia del DR- CAFTA podemos desplegar el siguiente ejemplo:

VIAMAR expone que, para el año 2010 el modelo Ford Explorer XLT en adición a todo el equipamiento que traía la versión anterior, ahora viene con el sistema Sync de Microsoft que permite interactuar mediante la voz con el celular y demás dispositivos electrónicos, cuenta también con sensores de reversa, sunroof, pedales ajustables, sistema de remolque antideslizamiento, extras que harían que la Explorer XLT 2WD que antes costaba US\$42,950 aumentara más de 3 mil dólares, sin embargo gracias al DR- CAFTA el cliente puede adquirir su

Ford Explorer XLT 2WD por solo US\$37,950 ⁷⁵ Como consecuencia, el cliente tiene la oportunidad de adquirir un vehículo de alta calidad y lujo y también un ahorro en el precio de por lo menos un 10% con respecto a vehículos FORD.

4.8 Análisis Comparativo de las Importaciones de Vehículos Americanos, Periodo 2009-2011

Durante el periodo 2009-2011, la preferencia de automóviles japoneses ocupa el primer lugar en todas las clasificaciones de vehículos. Sin embargo, luego de la entrada en vigencia del DR-CAFTA y la aplicación del desmonte arancelario en los vehículos americanos, se percibe un crecimiento en las importaciones de automóviles americanos a través de la aplicación de precios más bajos. Por consiguiente, permite acaparar más público del segmento de mercado disponible en República Dominicana. No obstante, en la actualidad la preferencia por vehículos japoneses aun perdura dentro del sector automotriz.

A continuación, se analiza el ascenso o descenso de las importaciones de vehículos americanos dentro del periodo 2009-2011, según su clasificación:

Dentro de la clasificación de automóviles en el periodo 2009-2011, la marca principal importada fue la Chevrolet con 23,943, 23,658 y 25,257 unidades, respectivamente. Como podemos apreciar, entre los años 2009 y 2010 existe un

⁷⁵ <http://diariosocialrd.com/sociales/grupo-viamar-entrega-vehiculos-bajo-acuerdo-del-dr-cafta/7458/html/>

nivel equilibrado de unidades importadas, no obstante, ya para el año 2011 vemos como se asciende dicha importación.

En la categoría de Jeeps, la marca FORD es la principal en su clasificación durante los años 2009, 2010 y 2011 dicha marca ha importado 10,963, 13,470 y 16,980 unidades, respectivamente. Cabe destacar, el alto nivel de variación luego de que la desgravación de vehículos de motor llego a su desmonte de tasa cero, correspondiente al año 2010 hasta la actualidad.

Por otro lado, dentro del género de autobuses la marca de mayor nivel de importación de este renglón, durante los años 2009, 2010 y 2011, fue la FORD de las cuales ingresaron al país un total de 3,046, 3,187 y 3,322 unidades, respectivamente. Es tipo de vehículo es uno de los menos importados, por su alto costo y escaso publico.

Por último, no siendo menos importante en la clasificación de vehículos de carga, se refleja que la marca que prevalece es la FORD, la cual durante los años 2009, 2010 y 2011 ingresaron al país un total de 14,229, 15,511 y 16,445 unidades, respectivamente. Como es sabido, ésta es una marca de prestigio y calidad la cual brinda un alto nivel de seguridad y durabilidad en cuanto a este tipo de vehículos se refiere.

4.9 Impacto Fiscal del DR-CAFTA

Llegado a este punto, se demuestra que la relación comercial de la República Dominicana fue equilibrada hasta los años 2004 y 2005, ya que muestra un incremento fuerte en las importaciones. Ciertamente, el DR- CAFTA aumentó la posibilidad de importar más productos norteamericanos, en los años 2008 y 2009 gracias a la eliminación y reducción de aranceles.

En el caso de la República Dominicana y las estimaciones sobre el impacto fiscal del DR-CAFTA, se han caracterizado de una forma poco explícita y rigurosa. Considerando, las pérdidas fiscales como aquellas que incluyen las pérdidas arancelarias más las pérdidas por conceptos de Impuestos de Transferencias de Bienes Industrializados y Servicios (ITBIS) e Impuestos Selectivos al Consumo (ISC). Como es sabido, para el año 2007 se calculaba que las pérdidas fiscales de este acuerdo durante sus primeros 6 meses de implementación serían de US\$38.4 millones (marzo-agosto 2007), lo que aproximadamente equivale a 0.2 % del PIB, mientras que para el 2008 se estimaron dichas pérdidas en US\$42.7 millones (0.1 % del PIB).

Paralelamente, la implementación del DR-CAFTA tuvo un impacto significativo en la estructura impositiva de la República Dominicana ya que disminuyó la dependencia del fisco de los impuestos a las importaciones, las cuales redujeron las recaudaciones impositivas provenientes de la DGA de un 36.6 % para el año 2004 a solo un 23.1 % en el 2011 del total de ingresos tributarios.

Para ilustrar mejor, se señalan algunas características de las modificaciones que el DR-CAFTA introdujo a la estructura impositiva dominicana de las cuales se encuentran:

1. La eliminación de la comisión cambiaria, equivalente a un 13 % del valor de las materias primas, bienes intermedios y de capital importados.
2. La reducción a tasa de 0 % a un total de 4,326 líneas arancelarias, durante el primer año del acuerdo.
3. La reducción a tasa de 0 % de todas las materias primas, bienes intermedios, bienes de capital y equipos de industria provenientes del resto del mundo (Ley 557-05).
4. La eliminación de la factura consular.
5. La eliminación del cobro del ITBIS en las aduanas para materias primas y bienes de capital (Ley 392-07). La entrada en vigencia del DR-CAFTA también ha derivado en una serie de reformas al sistema impositivo dominicano, como forma de compensar por las posibles pérdidas experimentadas por el acuerdo comercial.

Como consecuencia, de la firma del DR-CAFTA se disminuyó de manera significativa la participación del comercio exterior como fuente de ingreso de algunos sectores productivos del Estado Dominicano. No obstante, para incrementar sus ingresos, éste ha buscado eficientizar la recaudación a nivel

interno mediante paquetes tributarios y cambios administrativos que buscan incrementar la productividad de los impuestos y mitigar la evasión fiscal.

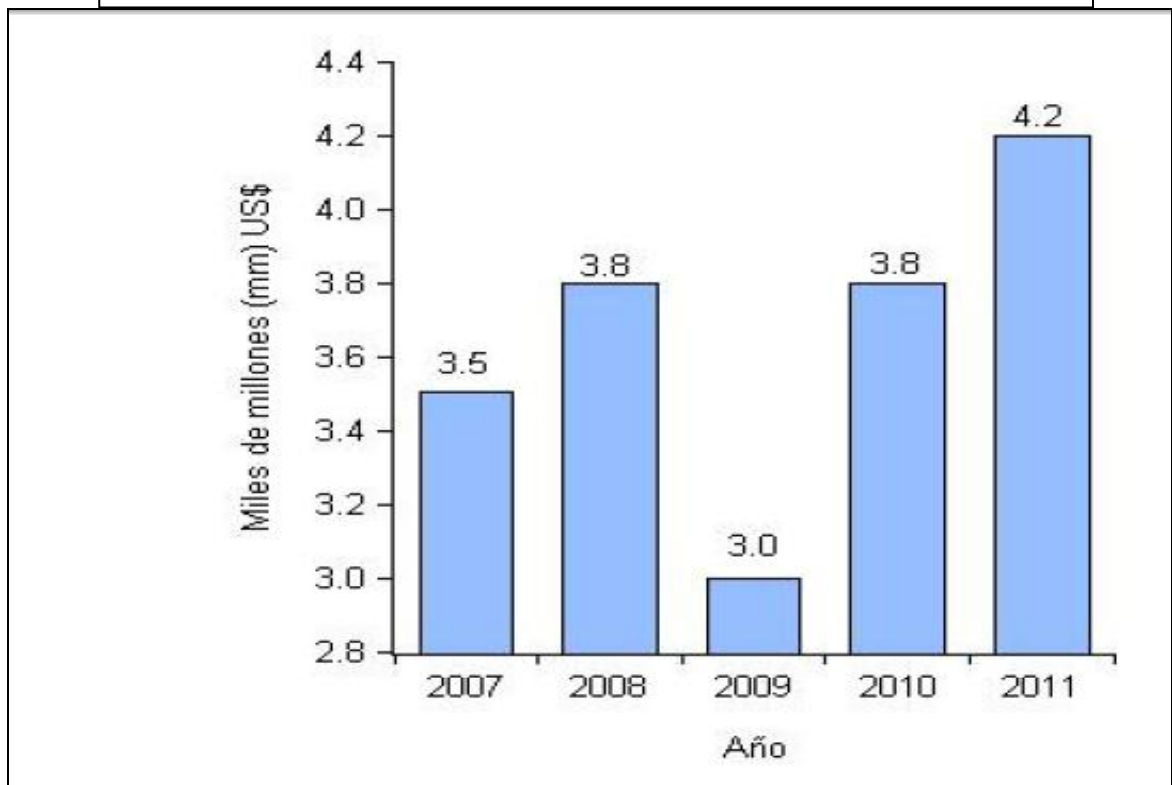
Se comprende, que el impacto fiscal del DR-CAFTA en la República Dominicana esta basado en el modelo SMART del Banco Mundial, lo que simula cinco escenarios mediante cambios en las elasticidades de exportación, importación y sustitución de importaciones. Estos resultados indican que en cada uno de los escenarios, las pérdidas fiscales arancelarias ascienden alrededor de unos US\$195.1 millones, equivalentes a 0.35 % del PIB de 2011, durante todo el periodo del acuerdo desde el año 2006 al 2025.

Sin embargo, las desgravaciones arancelarias tuvieron un incremento en las recaudaciones fiscales por concepto de ITBIS de unos US\$329.1 millones, que representan el 0.59 % del PIB de 2011, en el periodo 2006-2025, mientras que desde otra perspectivas dicho incremento en las recaudaciones asciende a US\$150.5 millones 0.27 % del PIB. Dichas ganancias se derivan del impuesto aplicado al volumen de productos importados, los cuales se incrementan significativamente con el desmonte arancelario debido a los efectos de creación y desviación de comercio. Estos incremento en las recaudaciones por concepto de ITBIS asciende a US\$162.2 millones es decir, un 0.29 % del PIB lo que, descontando las pérdidas arancelarias, resulta en una pérdida neta en las recaudaciones de US\$32.9 millones al final del periodo de desgravación,

equivalente a 0.06 % del PIB de 2011. Por último, se expresa que las pérdidas de ingreso fiscal por aranceles no logran ser compensadas por las recaudaciones en ITBIS.

Llegado a este punto, se muestra las recaudaciones obtenidas por las importaciones entre los países del DR-CAFTA durante el periodo 2007-2011:

Cuadro 1: Importaciones entre los Países del DR-CAFTA



Cuadro 1: Importaciones totales provenientes de países DR-CAFTA, 2007-2011. Miles de Millones de US\$.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos DGA

Las importaciones totales (exceptuando petróleo y derivados) provenientes de Centroamérica y Estados Unidos (países DR-CAFTA) totalizaron US\$4,200 millones en el año 2011, lo que representa un incremento de un 20 % desde el primer año de vigencia del acuerdo en el 2007. Los países que reportan un mayor incremento de la venta de sus productos en el período 2007-2011 son Nicaragua (332 %), Honduras (155 %) y Costa Rica (42 %). Las importaciones desde Estados Unidos y el Salvador se incrementaron 21 % y 1 %, respectivamente, mientras que la demanda dominicana de productos desde Puerto Rico decayó un 37 % en este período. El mayor peso en estas importaciones lo tienen los Estados Unidos las cuales, junto con las importaciones puertorriqueñas, representaron en 2011 el 90.4 % del total importado desde países DR-CAFTA. (Ver Cuadro 2) .

Cuadro 2: Valor importaciones por país de origen

País	2007	2008	2009	2010	2011
Costa Rica	138	186	153	178	196
El Salvador	59	60	65	76	60
Estados Unidos	3,079	3,365	2,624	3,357	3,734
Guatemala	79	103	98	119	109
Honduras	11	13	16	24	27
Nicaragua	3	5	8	10	12
Puerto Rico	86	71	45	54	54
Total	3,454	3,803	3,010	3,818	4,192

Nota: Valor FOB en millones de US\$.

Fuente: Elaboración propia a partir de datos DGA.

Al dividir por canastas de desgravación, el 68 % de los productos importados se desgravaron de manera inmediata (canastas A y G). Para el resto de las canastas, el desmonte arancelario se realizó de manera paulatina. Por ejemplo, la canasta C, que representa un 6.9 % del total de productos importados, se desmontó linealmente en un período de 10 años, mientras que las canastas B y X, que representan un 13.9 % del total importado, se desmontaron de forma no lineal en un período de 5 años. En el 2011, el total de productos importados por las canastas C, B y X totalizó US\$872.2 millones (ver Cuadro 3).

Cuadro 3: Valor importaciones desde países DR-CAFTA por canasta de desgravación

Canasta	2007	2008	2009	2010	2011	% 2011 ^a
A	1,513	1,634	1,248	1,688	1,967	47
B	242	294	222	327	320	8
C	262	297	257	267	289	7
D	59	60	77	112	86	2
G	799	952	690	796	882	21
M	186	160	142	178	224	5
N	4	5	4	4	4	0
PSCyS ^b	60	103	121	142	156	4
W	1	1	2	1	2	0
X	327	311	247	303	263	6
Y	0	6	2	0	0	0
Total	3,454	3,821	3,010	3,818	4,192	100

Nota: Valor FOB en millones de US\$.

^a Valor como porcentaje de las importaciones del 2011.

^b Productos sujetos a cuota y salvaguarda agrícola.

Fuente: Elaboración propia a partir datos DGA.

Dentro de los principales bienes de importación desde países DR-CAFTA, está el maíz (canasta G), que totaliza unos US\$209 millones en importación, o un 5 % del total importado, en el año 2011. Otros bienes de consumo de igual naturaleza importados desde esta zona son trigo y harina, de los cuales se importan unos US\$186 y US\$130 millones (canasta G). También, las importaciones relacionadas con vehículos de motor son de importante ponderación y totalizan cerca de US\$154.9 millones, equivalentes al 3.7 % del total de las importaciones.

4.10 Reacción de los Economistas sobre el impacto del DR-CAFTA

En los últimos años, Centroamérica ha sido ampliamente investigada y cuestionada con relación al alcance del DR-CAFTA, por esta razón, La Dirección de Comunicaciones y el Departamento de Información sobre Comercio Exterior de la Secretaría de Estado de Industria y Comercio ha realizado un análisis en perspectiva con el fin de exponer los enfoques del tratado en diferentes puntos.

Para ello, se tomó como muestra el período comprendido entre el 1 y 15 de Marzo de 2007 y se partió del interés de evaluar cuantitativamente el enfoque que se dispensara al tema, así como los niveles de reacciones provocados en los diversos sectores de opinión del país. A continuación, el desglose de las declaraciones:

*«Según Franco Uccelli analista del banco de inversiones de los Estados Unidos Bear Stearns hizo un análisis sobre la vigencia para República Dominicana del acuerdo comercial augurando que la R.D. podría convertirse en un verdadero destino turístico».*⁷⁶

*«Carlos Despradel advirtió que República Dominicana no tendría futuro de imitar el modelo económico de Estados Unidos, caracterizado por un consumo mayor que sus ingresos».*⁷⁷

*«Guiliani Cury exhortó al presidente Fernández a que descarte la solicitud del sector industrial de que se le exonere del Impuesto a la Transferencia de Bienes Industrializados y Servicios, así como de tasas derechos y recargos y de los impuestos a las importaciones».*⁷⁸

*«Héctor Valdez Albizu, Lisandro Macarrulla y Persia Álvarez Gobernador del Banco Central, el presidente del Consejo Nacional de la Empresa Privada y la Superintendente de Pensiones, respectivamente, pasaron revista a la situación económica del país en un informe en el que analizaron las perspectivas de la inversión privada para el 2007, en el marco de la aplicación del Tratado de Libre Comercio TLC».*⁷⁹

⁷⁶ Memorias2007 pdf. <http://www.seic.gov.do/media/79551/memorias%202007.pdf>

⁷⁷ Memorias2007 pdf. <http://www.seic.gov.do/media/79551/memorias%202007.pdf>

⁷⁸ Memorias2007 pdf. <http://www.seic.gov.do/media/79551/memorias%202007.pdf>

⁷⁹ Memorias2007 pdf. <http://www.seic.gov.do/media/79551/memorias%202007.pdf>

*«Juan Luis Zúñigas Costarricense experto en comercio internacional y especialista en administración aduanera que estuvo en el país en marzo impartiendo un seminario sobre su especialidad, organizado por la Secretaría de Industria y Comercio con el auspicio de la USAID, señaló que el ranking de competitividad de República Dominicana mejoró, aunque continúa bajo con relación a otras naciones del área con las cuales compite, al ocupar el lugar 83 en el 2006, ocho puntos más que en el 2005, cuando estaba en el 91».*⁸⁰

*«Miguel Ceara Hatton coordinador de la Oficina de Desarrollo Humano, del Programa de las Naciones para el Desarrollo (PNUD) en República Dominicana, centró su análisis en el criterio de que las exportaciones totales dominicanas hacia EEUU están estancadas desde 1997 y que la competitividad revelada se ha desplomado».*⁸¹

*«Rafael Rodríguez Jerez consultor de organismos internacionales, profesor universitario y funcionario del Banco Central, sostuvo que la República Dominicana está ante la presencia de pérdida de la competitividad internacional cuando se analiza en función de la caída de las exportaciones, lo que unido a la falta de adecuarnos a los cambios del comercio estaba llevando que el mercado fuera cada vez menor».*⁸²

⁸⁰ Memorias2007 pdf. <http://www.seic.gov.do/media/79551/memorias%202007.pdf>

⁸¹ Memorias2007 pdf. <http://www.seic.gov.do/media/79551/memorias%202007.pdf>

⁸² Memorias2007 pdf. <http://www.seic.gov.do/media/79551/memorias%202007.pdf>

*«Edmundo Rivera de la Unidad de Estudios Económicos del BHD, entidad bancaria que cuenta con un diagnóstico acabado de las condiciones de más de 530 empresas de diversos sub sectores y tamaños para competir en el marco del DR-CAFTA, consideró que el sector productivo tiene buenas perspectivas de competitividad con el TLC».*⁸³

*«Amílcar Romero senador peledista favoreció que el fisco abra un compás de espera a favor de las empresas del sector agropecuario, para que puedan adecuarse a las nuevas normas, especialmente en lo que concierne a los comprobantes fiscales y el pago del 1.5% sobre las ventas brutas».*⁸⁴

*«Danilo Medina el entonces precandidato presidencial del PLD advirtió que sin un plan de competitividad el aparato productivo industrial, incluyendo a las pequeñas y medianas empresas, desaparecerá porque no podrá enfrentar la competencia. Exigió del Gobierno ejecutar un plan de competitividad y prometió que, de llegar al poder, pondrá en ejecución un verdadero plan estratégico donde se involucren los diferentes sectores de la sociedad con el objetivo de desarrollar la competitividad para hacerle frente a la globalización de los mercados. Advirtió a los dominicanos que en lo inmediato no esperen resultados mágicos del DR-CAFTA porque el país se va a beneficiar en el mediano y largo plazo».*⁸⁵

⁸³ Memorias2007 pdf. <http://www.seic.gov.do/media/79551/memorias%202007.pdf>

⁸⁴ Memorias2007 pdf. <http://www.seic.gov.do/media/79551/memorias%202007.pdf>

⁸⁵ Memorias2007 pdf. <http://www.seic.gov.do/media/79551/memorias%202007.pdf>

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

CONCLUSIONES

El objetivo principal de esta investigación, es determinar cual ha sido el impacto del DR-CAFTA e identificar los cambios en el sistema de importaciones en las empresas que adquieren vehículos americanos. El aporte principal de ésta, consiste en presentar la situación actual de los entes involucrados en el sector automotriz, con el fin de llamar la atención, sobre la valorización de este acuerdo y demostrar cuan beneficioso ha sido, tanto para el comercio del país, como para las empresas importadoras de vehículos americanos, especialmente para el Grupo VIAMAR .

En ese mismo orden, el DR-CAFTA tiene como objetivo fundamental establecer una zona de libre comercio en determinados segmento de mercado, en la que cada país signatario del mismo se comprometa a reducir o eliminar los aranceles que impiden el tránsito de las mercancías.

Esta iniciativa, amerita un proceso de integración económica el cual tiene como propósito ajustar las políticas y los objetivos nacionales con una regla multisectorial. Por lo que, va dirigido a consolidar los esfuerzos de los países integrantes e incrementar las relaciones entre ellos. Dicho proceso dinámico y progresivo, se desarrolla sobre la base del trabajo conjunto en vista de que se

procura incrementar el flujo comercial y mejorar la situación de los habitantes de cada parte.

Habría que decir también, que las Aduanas en su proceso de modernización, implico un cambio en su clasificación organizacional, pasando de ser un ente regulador a ser el facilitador del comercio internacional en su expansión y crecimiento. De modo que, contribuye a alcanzar y mantener los altos niveles de ocupación y de ingresos reales y desarrollar los recursos productivos de nuestro país. En este estudio se ha comprobado, que en esta institución realmente existe una voluntad de cambios que se ha traducido en una importante inversión de recursos, para garantizar una mejor calidad del servicio y una gestión eficaz.

En el área de importación, el DR-CAFTA ha impulsado a que la Dirección General de Aduanas, incurra en modernizar sus procesos aduanales y de importación, con el propósito de cumplir con una serie de compromisos, dirigidos a crear las condiciones jurídicas e institucionales para la aplicación este acuerdo. Del mismo modo, han implementado una serie de cambios que benefician nuestro país, siempre y cuando se apliquen en la manera que establece la normativa. Cabe resaltar, que la agilidad que representa dar salida a las mercancías importadas, es lo que constituye un avance y un paso importante en materia de competitividad, ya que disminuye los costos, y por ende, el precio para el consumidor final.

Cabe señalar, que las empresas importadoras de vehículos en grandes dimensiones son las que cuentan con la capacidad de sacar mayor provecho a los beneficios potenciales que ofrece de este TLC. Por consiguiente, han sido las más impactadas y beneficiadas con la tasa cero de arancel en vehículos americanos, lo que las ha llevado a tener un aumento en el volumen de ventas y un incremento paulatino en las importaciones de vehículos americanos.

El DR-CAFTA por sí mismo no es negativo, es una de las tantas oportunidades de inserción del mercado dominicano en el comercio internacional. A este propósito, resulta evidente la medida en que el país ha ido evolucionando hacia un esquema arancelario más bajo y razonablemente posible. Por consiguiente, ha permitido acercar los valores de los bienes importados al umbral de lo real lo cual certifica y demuestra las ventajas y oportunidades que ha generado este acuerdo. Sin embargo, este acuerdo por sí solo no puede resolver los problemas del país, dado que a nivel nacional impera cierta desigualdad económica y social en la población, por lo tanto, hay que lidiar con esa deficiencia interna y los compromisos internacionales.

RECOMENDACIONES

Luego de concluir nuestro trabajo de grado, hacemos las siguientes recomendaciones:

1. Hacer un acuerdo de zona de libre comercio con el continente asiático, ya que los principales proveedores de vehículos pertenecen a dicho continente.
2. Mejorar la calidad de los productos de fabricación local y el acceso libre de arancel de productos dominicanos en mercado extranjeros.
3. Mejorar el tiempo de la desaduanización a un tiempo promedio de 24 a 48 horas de despacho de las mercancías y reducir la subvaluación para los ingresos.
4. Automatizar la aplicación de dicho acuerdo al momento de la entrada de mercancías que acojan este acuerdo.
5. Asignar a una institución gubernamental la responsabilidad de regular los precios de los productos que sean importados con fin de mantener un nivel competitivo en el mercado.
6. Mantener una competitividad positiva frente a los desafíos que posee el DR-CAFTA, para poder tener mejores resultados e incrementar las relaciones entre los países signatarios del acuerdo.

7. Crear una plataforma de intercambio que se encargue de llevar los productos dominicanos al mercado extranjero, sin la necesidad de que el exportador se involucre en la logística de comercialización ni transporte con el comprador final, de esta forma se reducirían los costos y trámites de exportación.

REFERENCIAS BIBLIOGRAFICA

Libros

1. MANZINI, Meter. La Globalización en la Economía Mundial. Editora Zemi, S. A., Quinta Edición, México, D. F., 1999.
2. República Dominicana. Dirección General de Aduanas. Diagnostico del Sistema Aduanero Dominicano. Santo Domingo, 2006.
3. Dirección General de Aduanas, Diagnostico del Sistema Aduanero Dominicano, Santo Domingo, 2005.
4. Ditrén, Ignacio. Historia del Transporte en la Rep. Dom. –De la canoa de los tainos al Metro. 2010.
5. Gustavo Magariños. Integración Económica Latinoamericana. Proceso ALALC-ALADI, 1950-2000. Tomos I y III. Editado por ALADI, Montevideo, Uruguay, 2005.
6. Pinto, Hernando Villamizar. Introducción a la Integración Económica. 2da. Edición. Editado por la Universidad de Colombia Jorge Tadeo Lozano, Bogotá, Colombia, 2000
7. Polanco Abreu, Natalia. Cumplimiento de los Compromisos del DR-CAFTA – Antes de la Entrada en Vigor y Al Momento de Entrar en Vigor. Agencia Internacional USAID y Chemonics International Inc., 2005.
8. Rivas, Jorge Luis. Manual de Derecho del Comercio Exterior. Editora Depalma, Buenos Aires, Argentina, 2000.

9. Rivera, Hugo Fco. RD-CAFTA: Compromisos Asumidos por la Rep. Dominicana y Acciones A Tomar Para Aprovechar Dicho Tratado. Agencia Internacional USAID y Chemonics International Inc., 2005.

Revistas

1. Dirección General de Aduanas. Tratado de Libre Comercio República Dominicana-Estados Unidos-Centroamérica (DR-CAFTA). Editora Gente, Sto. Dgo., R.D., 2007
2. Lora, Gregorio. "Aduanas, Algo de Historia (1/2)." Revista Aduanas, No. 12, Año 5, Agosto 2006, Sto. Dgo., Rep. Dominicana, p.30.
3. Lora, Gregorio. "Aduanas, Algo de Historia (2/2)." Revista Aduanas, No. 13, Año 5, Diciembre 2006, Sto. Dgo., Rep. Dominicana, p. 32.
4. Cocco Guerrero, Miguel. "Editorial" Revista Aduanas, No.21, Año 5, Septiembre 2008, Sto. Dgo., Rep. Dominicana, p.5.
5. De los Santos, Rafael. "Aduana Dominicana: Primera en Implementar Certificado de Origen en el DR-CAFTA." Revista Aduanas, No. 17, Año 5, Dic.2007, Sto. Dgo., Rep. Dominicana, p. 45.
6. Dirección General de Aduanas. "Boletín Estadístico 2006-2008" Editora Gente, Sept. 2009, Sto. Dgo., República Dominicana.
7. Dirección General de Aduanas. "Informe de Gestión de la DGA, 2004-2008." Agosto 2008, Sto. Dgo., República Dominicana.
8. Dirección General de Aduanas. Reglamentos y Estructura Orgánica. Publicación Oficial de la DGA, Editora Gente, Sto. Dgo., República Dominicana, 2007.

9. Rodríguez Apolinario, Eduardo. "El DR-CAFTA y el Rol de las Aduanas." Revista Aduanas, No. 9, Año 4, Octubre 2005, Sto. Dgo., Rep. Dominicana; p. 6.
10. Secretaría de Estado de Industria y Comercio. Geografía del DR-CAFTA. Sto. Dgo., República Dominicana, 2006.
11. Secretaría de Estado de Relaciones Exteriores, Rep. Dom. (Escuela Diplomática y Consular). Acuerdo de Libre Comercio Entre la Comunidad del Caribe (CARICOM) y la República Dominicana. Editora Manatí, Sto. Dgo., R.D., 2001.
12. Secretaría de Estado de Relaciones Exteriores, Rep. Dom. (Escuela Diplomática y Consular). Tratado de Libre Comercio Centroamericano-República Dominicana. Editora Manatí, Sto. Dgo., R.D., 2001.
13. Análisis Explicativo del DR-CAFTA Pdf., Ministerio de Industria y Comercio, Dirección de Comercio Exterior y Administración de Tratados Comerciales.
14. Brochure DR-CAFTA.indd 2009 "Compromisos y Oportunidades" Consejo Nacional de Competitividad.
15. Boletín Estadístico de Parque Vehicular en República Dominicana al 31 de Diciembre de 2011. Según la DGII.
16. Melania Paredes Octubre 2007, Competitividad Sistémica - Impacto y primeras experiencias de la administración de un tratado. Pdf.
17. Boletín Estadístico de Parque Vehicular en República Dominicana al 31 de Diciembre de 2009. DGII.
18. Boletín Estadístico de Parque Vehicular en República Dominicana al 31 de Diciembre de 2010. DGII
19. Boletín Estadístico de Parque Vehicular en República Dominicana al 31 de Diciembre de 2011. DGII

Sitios web

1. Concepto de comercio. **Disponible:**

http://html.rincondelvago.com/comercio_1.html

2. Portal del Ministerio de Industria y Comercio. **Disponible:**

<http://www.seic.gov.do/comercio-exterior/direcci%C3%B3n-de-comercio-exterior/sobre-la-direcci%C3%B3n.aspx>

3. Portal de La Comisión Nacional de Negociaciones Comerciales.

Disponible:

<http://cnnc.gov.do/default.aspx?tabindex=2&tabid=4>

4. Portal de La Cámara Americana de Comercio de la República

Dominicana. **Disponible:**

<http://www.amcham.org.do/anm/templates/amcham.asp?articleid=9&zoneid=5>

5. [http://www.buenastareas.com/ensayos/Proceso-De-](http://www.buenastareas.com/ensayos/Proceso-De-Desgravaci%C3%B3n-Arancelaria/2415870.html)

[Desgravaci%C3%B3n-Arancelaria/2415870.html](http://www.buenastareas.com/ensayos/Proceso-De-Desgravaci%C3%B3n-Arancelaria/2415870.html)

6. <http://www.elhistoriador.es/comercio.htm>

7. <http://es.wikipedia.org/wiki/CEI-RD>

8. http://www.mirex.gov.do/index.php?option=com_content&view=article&id=964&Itemid=97

9. http://www.hacienda.gov.do/el_ministerio/objetivos.htm

10. <http://www.agricultura.gob.do/SobreNosotros/Visi%C3%B3nyMisi%C3%B3n/tabid/60/language/es-DO/Default.aspx>

11. <http://www.ministeriodetrabajo.gob.do/index.php/institucion>
12. <http://www.ministeriodetrabajo.gob.do/index.php/institucion>
13. <http://www.stp.gov.do/eweb/ShowContent.aspx?idm=14>
14. <http://www.seic.gov.do/media/79551/memorias%202007.pdf>
15. <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/4/28114/L765.pdf>
16. http://www.sice.oas.org/TPD/USA_CAFTA/USA_CAFTA_s.ASP
17. http://otcasea.gob.do/?page_id=65
18. <http://53.114.88.200.m.sta.codetel.net.do/dgagov.net/portal/format/defaultFormatUno.aspx?TabId=5>
19. <http://onapi.gob.do/go/qui-nes-somos/qui-nes-somos>
20. <http://ottt.gob.do/Portals/0/docs/Manual%20prestacion%20final.pdf>
21. <http://economistadominicano.wordpress.com/2009/09/27/sector-automotriz-en-republica-dominicana/>
22. <http://www.santodomingomotors.com.do/app/do/nosotros.aspx>
23. <http://www.cei-rd.gov.do/drcafta.asp>

Artículo de periódico online

1. Sección Encuentro (Enero 1, 2010). Grupo Viamar entrega primera partida vehículos DR Cafta. **Disponible:**
<http://www.elnuevodiario.com.do/app/article.aspx?id=183386>

2. Mariela Carvajal (Agosto 25, 2008). Moderno salón de ventas en Reid & Compañía. **Disponible:**
<http://www.listin.com.do/las-sociales/2008/8/24/71107/Moderno-salon-de-ventas-en-Reid-Compania>
3. Sección Economía (Mayo 2, 2012). Destacan aportes Reid & Cia. **Disponible:**
<http://www.elnacional.com.do/economia/2012/5/2/119991/Destacan-aportes-Reid--Cia>
4. Por la redacción DiarioSocialRD.Com. Grupo Viamar: 46 años en el mercado dominicano. **Disponible:**
<http://diariosocialrd.com/sociales/grupo-viamar-46-anos-en-el-mercado-dominicano/6770/html/>
5. Por la redacción DiarioSocialRD.Com. Grupo Viamar entrega vehículos bajo acuerdo del “DR Cafta”. **Disponible:**
<http://diariosocialrd.com/sociales/grupo-viamar-entrega-vehiculos-bajo-acuerdo-del-dr-cafta/7458/html/>

ANEXOS

UNIVERSIDAD ACCIÓN PRO- EDUCACIÓN Y CULTURA

UNAPEC



Decanato de Ciencias Económicas y Empresariales

Escuela de Contabilidad.

Anteproyecto de Trabajo de Grado.

**“IMPACTO DEL DR-CAFTA EN LAS EMPRESAS IMPORTADORAS DE
VEHÍCULOS AMERICANOS EN LA REPÚBLICA DOMINICANA, AÑO 2009-
2011”.**

CASO DE ESTUDIO: GRUPO VIAMAR.

Sustentantes:

Ramía Dolores Guzmán Guerrero 2006-0017

Carlos Domingo Hernández Jiménez 2007-0520

Anteproyecto de trabajo de grado para optar por el título de Licenciado en
Contabilidad Mención Finanzas.

Los conceptos emitidos en el presente
trabajo, son de la exclusiva
responsabilidad de los sustentantes.

Santo Domingo, Distrito Nacional

Julio, 2012

INDICE GENERAL DE CONTENIDO

Página

I- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE TRATARA EL TRABAJO DE GRADO. 4

1.1 Definición conceptual del problema con citas y referencias bibliográficas.

5

1.2 Descomposición de los elementos conceptuales que definen el problema.

6

1.3 Delimitación en el tiempo y el espacio con razones que se justifiquen.

10

1.4 Cuestionamientos que se plantean los sustentantes ante el problema a desarrollar.

1.4.1 Grandes preguntas relativas al concepto que determinaran los
Objetivos generales.

10

1.4.2 Sub-preguntas operativas relacionadas con los elementos del
concepto que determinaran los objetivos específicos.

11

II- JUSTIFICACION DEL TRABAJO DE GRADO. 11

2.1 Importancia del tema dentro del entorno real en donde se realiza el estudio.

11

2.2 Datos cuantitativos numerales, con sus fuentes de información, que justifican
el estudio del tema y sus elementos.

12

III- OBJETIVOS DEL TRABAJO DE GRADO.	17
3.1 Objetivos Generales.	17
3.2 Objetivos Específicos.	17
IV- METODOLOGIA OPERATIVA EL DESARROLLO DEL TRABAJO DE GRADO.	17
V- TECNICAS A UTILIZAR EN EL DESARROLLO METODOLOGICO DEL TRABAJO DE GRADO.	18
VI- ESQUEMA DEL CONTENIDO CON EL POSIBLE INDICE TEMATICO DEL TRABAJO DE GRADO.	19
VII- FUENTE DE DOCUMENTACION.	21
7.1 Fuente Primarias.	21
7.2 Fuente Secundarias.	22
VIII- BIBLIOGRAFIA.	23

I- PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA QUE TRATA EL TRABAJO DE GRADO.

A través de los años el tratado de libre comercio ha desarrollado negociaciones con diferentes países para mejorar el acceso a los mercados internacionales y eliminar las barreras al comercio internacional. Uno de los puntos más importantes de un tratado es el tema de acceso a mercados, en esta parte los países participantes negocian todos los aranceles de los productos y se le otorga distintos niveles de preferencia para su entrada al mercado, dependiendo de la sensibilidad del producto en la economía de un país.

Es importante recalcar que en una negociación todos los participantes ganan, pero siempre hay algunos sectores que se ven afectados debido a los cambios que implica una negociación, por lo que siempre habrá que ceder en algo a cambio de cierto interés en particular.⁸⁶

El DR-CAFTA es un tratado que busca la creación de una zona de libre comercio entre los países firmantes, y promueve condicionantes que obligan a la República Dominicana a la realización de ajustes legales relacionados con la política exterior, la contabilidad gubernamental, la contratación de obras y servicios por parte del sector público y otras iniciativas igualmente importantes, diseñadas como marco general de acción y soporte jurídico de las relaciones comerciales internacionales.⁸⁷

Cabe reconocer que se vive un proceso de integración a gran escala, rasgos donde ya la República Dominicana ha participado en diferentes acuerdos, de los cuales no puede sustraerse sin riesgos graves, lo que la empuja cada vez más a

⁸⁶ <http://www.amchamguate.com/servicedet.asp?id=16>

⁸⁷ <http://www.monografias.com/trabajos45/impacto-dr-cafta/impacto-dr-cafta.shtml>

la posición integracionista y a la utilización de una política exterior más feroz, eficaz, tomando en cuenta que "uno de los propósitos de la geopolítica es prever estrategias futuristas para lograr el bienestar del pueblo".

Independientemente de las implicaciones económicas del comercio internacional, puede decirse que su intensificación y su regulación son los antecedentes de los servicios aduaneros, considerando que estos son medios para incrementar los ingresos fiscales a través de la importación y la exportación, o bien como instrumento para implementar cualquier medida económica de tipo proteccionista que se adopte.

1.1 Definición conceptual del problema con citas y referencia bibliográficas.

El Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana, Centroamérica y Estados Unidos de América (DR-CAFTA) fue aprobado por el Congreso Nacional, el 5 de agosto de 2004, mediante la resolución No. 357-05 del inciso 14 del Art. 37 de la Constitución de la República. Este busca estimular la expansión y diversificación del comercio, facilitar la circulación transfronteriza de mercancías y servicios; y aumentar sustancialmente las oportunidades de inversión entre los países firmantes.⁸⁸

El CAFTA es el primer tratado comercial que respalda la protección ambiental y el área laboral⁸⁹; éste no aporta medidas o procedimientos, más bien se dedica a

⁸⁸ República Dominicana, Resolución 357-05 (5 de Agosto de 2004), Inciso 14 del Art.37 de la Constitución, 9 de Septiembre de 2005.<http://www.seic.gov.do/baseConocimiento/TLCEEUU%20DRCAFTA/Resoluci%C3%B3n%20Congreso%20Dominicano%20aprueba%20DR-CAFTA/Resoluci%C3%B3n%20No.%20357-05%20del%206%20de%20septiembre%20del%202005.pdf>

⁸⁹ MINEC El Salvador (2003). «DR-CA-USA CAFTA: documento explicativo.

obligar a los estados a cumplir las leyes nacionales e internacionales ya existentes.⁹⁰

Cabe señalar que este tratado ha fortalecido el intercambio comercial facilitando la comercialización y el acceso a nuevos mercados. Al mismo tiempo, impulsa y obliga a la transparencia, brindando así mayor seguridad en la legislación dominicana, en materia laboral y ambiental. Además, gracias a este tratado el país se ha convertido en un punto geográfico más atractivo para los inversionistas extranjeros, lo que contribuye a la creación de nuevas empresas multinacionales, generando así más empleos y el desarrollo de nuevos polos turísticos.

Como es natural, muchas áreas han sufrido cambios a consecuencia de la implementación del tratado, de los cuales se pueden mencionar las exportaciones, los contingentes arancelarios y salvaguardias agrícolas, los derechos de propiedad intelectual, las inversiones, la transparencia legal, los procedimientos y servicios aduaneros y las importaciones; siendo esta última una de las más beneficiadas en el mercado de vehículos americanos como consecuencia de la eliminación arancelaria.⁹¹

Como si fuera poco, las relaciones comerciales que ha brindado este tratado han provocado un incremento fuerte en las importaciones de República Dominicana, por esta razón ha aumentado las posibilidades de importar más productos norteamericanos. Una de las empresas más beneficiada a nivel de importación de vehículos americanos es el Grupo Viamar, distribuidor exclusivo para República Dominicana de las marcas KIA, Ford, Mazda, Jaguar y Lincoln.

El Grupo Viamar dio entrada en enero 2010 a su primera flotilla “Ford” utilizando la tasa cero en aranceles, lo cual, -según el director de mercadeo de la empresa

⁹⁰ Cap. 17 DR_CAFTA (2003) Artículo 17-13. «Ambiental.

⁹¹ Pellerano & Herrera, Firma de abogados República Dominicana. <http://www.hoy.com.do> 04 de junio de 2007

Diego Fernández-, “supone un hito en el mercado automotriz dominicano y el inicio de una nueva etapa en la comercialización de vehículos, en el que los mayores beneficiados son los clientes.”⁹²

1.2 Descomposición de los elementos conceptuales que definen el problema.

DR-CAFTA

Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana, Estados Unidos y Centroamérica, busca la creación de una zona de libre comercio entre los países firmantes.⁹³

Zona de libre comercio

Es un área de un país donde algunas de las barreras comerciales como aranceles y cuotas se eliminan y se reducen los trámites burocráticos con la esperanza de atraer nuevos negocios e inversiones extranjeras. Es una región donde un grupo de país se ha puesto de acuerdo para reducir o eliminar las barreras comerciales.⁹⁴

Tratado internacional

Es un acuerdo escrito entre ciertos sujetos de Derecho internacional y que se encuentra regido por este, que puede constar de uno o varios instrumentos jurídicos conexos, y siendo indiferente su denominación.⁹⁵

⁹² Amelia Reyes, 18 de enero de 2010, Listin Diario, Obtenido en la red mundial el 21 de junio de 2012

⁹³ http://es.wikipedia.org/wiki/Tratado_de_Libre_Comercio_entre_Estados_Unidos,_Centroam%C3%A9rica_y_Rep%C3%BAblica_Dominicana

⁹⁴ http://es.wikipedia.org/wiki/Zona_de_libre_comercio

⁹⁵ http://es.wikipedia.org/wiki/Tratado_internacional

Importación

Es el transporte legítimo de bienes y servicios nacionales exportados por un país, pretendidos para el uso o consumo interno de otro país. Además, es un régimen aduanero que permite el ingreso legal de mercancías provenientes del exterior, para ser destinadas al consumo.⁹⁶

Manifiesto de importación

Conjunto de documentos que para cada importación debe presentarse a la oficina aduanera con el objeto que se formalice el trámite de nacionalización de la mercancía que se importa.

Aduana

Es la oficina pública y/o fiscal que, a menudo bajo las órdenes de un Estado o gobierno político, se establece en costas y fronteras con el propósito de registrar, administrar y regular el tráfico internacional de mercancías y productos que ingresan y egresan de un país.⁹⁷

Arancel

Es el impuesto o gravamen que se aplica a los bienes, que son objeto de importación o exportación.⁹⁸

Dirección General de Aduanas (DGA)

Facilitar y controlar el comercio de la República Dominicana con el resto del mundo, teniendo como fundamento la eficiencia y transparencia de los procesos

⁹⁶ <http://es.wikipedia.org/wiki/Importaci%C3%B3n>

⁹⁷ <http://es.wikipedia.org/wiki/Aduana>

⁹⁸ <http://es.wikipedia.org/wiki/Arancel>

aduaneros, acorde con las mejores prácticas internacionales de la administración aduanera, el control de la evasión fiscal y el comercio ilícito, el fortalecimiento de la seguridad nacional y la protección de la salud y el medio ambiente.⁹⁹

Actividades Aduaneras

Son aquellas que les permiten al agente de aduanas por medio de un personal y una serie de tramitadores, preparar todo lo concerniente a la nacionalización o desaduanamiento de mercancías.¹⁰⁰

Declaración de aduanas

Son acto por el cual el consignatario o exportador, manifiesta a la aduana su voluntad de realizar una operación aduanera.¹⁰¹

ITBIS

Es el impuesto que grava la transferencia e importación de bienes industrializados, así como la prestación y locación de servicios. Base Legal: Título III Ley 11-92 d/f 16/05/1992 y sus modificaciones.¹⁰²

Exento

Que está libre de cargas u obligaciones.

⁹⁹ <https://www.aduanas.gob.do/>

¹⁰⁰ <http://aduanafeyalegria.blogspot.com/2010/04/actividades-aduaneras.html>

¹⁰¹ http://www.asapra.com/pages/docs/alca/III_1.1.5.htm

¹⁰² <http://www.dgii.gov.do/dgii/principalesImpuestos/Paginas/ITBIS.aspx>

Gravámenes

Derechos aduaneros y cualquier otro recargo de efectos equivalentes, sean de carácter fiscal, monetario, cambiario o de otra naturaleza, que incidan sobre las importaciones, con excepción de las tasas y recargos análogos cuando correspondan al costo aproximado de los servicios prestados.

Persona jurídica

Es todo ente con capacidad para adquirir derechos y contraer obligaciones y que no sea una persona física y que es creada por una o más personas físicas para cumplir un papel.¹⁰³

SAC

Sistema Arancelario Centroamericano es utilizado por los países miembros del Tratado General de Integración Económica Centroamericana, basado en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías.

Código de Valoración en Aduanas del GATT de 1994

Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio de 1994, tal y como se define en el Anexo 1A del Acuerdo de Marrakech por el que se establece la Organización Mundial del Comercio.

NAD

Nomenclatura Arancelaria Dominicana, basada en el Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías con aperturas arancelarias, utilizadas y realizadas por la República Dominicana.

¹⁰³ http://es.wikipedia.org/wiki/Persona_jur%C3%ADdica

1.3 Delimitación en tiempo y espacio, con explicación de razones que lo justifican

Para el presente trabajo de investigación se seleccionó el periodo 2009-2011 por ser este un periodo adecuado para hacer una evaluación del Tratado luego de su entrada en vigencia en el año 2007.

El caso de estudio fue enfocado en el Grupo Viamar por ser una empresa reconocida proveedora de vehículos americanos, repuestos y grandes importaciones, bajo la modalidad de importadores, que benefician a pequeñas y medianas empresas, como a empresarios e individuos.

1.4 Cuestionamientos que se plantean los solicitantes antes el problema a desarrollar.

1.4.1 Gran pregunta relativa al Concepto que determinaran el Objetivo general del Trabajo de Grado.

¿Cuál es el impacto del tratado DR-CAFTA en las empresas importadoras de vehículos americanos en la República Dominicana?

¿Cuáles cambios en el sistema de importaciones han afectado a las empresas importadoras con la entrada en vigencia del tratado DR-CAFTA en la República Dominicana?

1.4.2 Sub-preguntas Operativas relacionadas con los elementos del concepto que determinaran los Objetivos Específicos, Secundarios u Operativos del Trabajo de Grado.

¿Cuáles son los aportes que brinda el Tratado DR-CAFTA al comercio en la República Dominicana y sus Entes reguladores?

¿Cuáles son los aspectos generales del tratado de libre comercio DR-CAFTA?

¿Cuáles son los aspectos generales de las empresas importadoras de vehículos americanos y el Grupo Viamar?

¿Cuál ha sido el impacto del DR-CAFTA en las empresas importadoras de vehículos americanos en la República Dominicana.

II- JUSTIFICACIÓN DEL TRABAJO DE GRADO

2.1 Importancia del tema dentro del entorno real en cual se realiza el estudio.

La República Dominicana ha experimentado desde el año 1994 profundos cambios tanto en los planos económico, político y social, no escapando las importaciones a esta tendencia tras la aplicación del GATT en la República Dominicana y el Tratado de Libre Comercio DR-CAFTA, en el cual unos de los sectores más beneficiados es el sector automotriz.

Así bien, la entrada en vigencia del tratado ha traído muchos cambios significativos para los importadores. –Según el Ministerio de Industria y Comercio y la Dirección General de Aduanas, al país entro una gran cantidad de mercancías libre del pago de impuestos arancelarios, en adición a bienes que ya están en la canasta "A" y que pagan cero aranceles, siempre que sean originarios de países que forman parte del DR-CAFTA.

Es oportuno decir que para que un producto pueda ser beneficiado con la tasa cero debe ser originario de los países parte del acuerdo, entre los que están Estados Unidos, Guatemala, Costa Rica, El Salvador, Honduras y Nicaragua. Asimismo, los importadores deberán demostrar que los bienes importados cumplen con las reglas de origen establecidas en el tratado y con los requisitos que en él se establecen.

El Ministro de Industria y Comercio señaló que la puesta en vigor del DR-CAFTA, trajo consigo el inicio de las desgravaciones arancelarias que generó un déficit comercial de productos que no se producen aquí y por tanto no afectan directamente a la industria nacional. "El 78% de este déficit está compuesto por cinco rubros, entre los que se encuentra el petróleo, maquinarias, vehículos, cereales y partes plásticas", afirmó al detallar que una gran proporción de las exportaciones son materias primas y bienes de capital que son usadas por los sectores productivos para el consumo local.

En el caso de los vehículos de menos de 1.5 litros (1,500cc), el arancel se desmonto totalmente al momento de la implementación del DR-CAFTA. No obstante, no existen vehículos norteamericanos no fabricados en Estados Unidos con menos de 1.5 cc de litros. En tanto, que en el caso de los vehículos de más de 1.5 litros: el 20 % del arancel continuara igual al primer año, a partir del segundo año se reduce a un 15%, el tercer año se reduce a un 10% y el quinto año se elimina totalmente. Los demás impuestos, el 17% a la primera placa, 16% ITBIS y gastos permanecerán igual.

Por tanto, el sector automotriz de la República Dominicana, cuenta con tres grandes empresas que se dedican a la importación de vehículos americanos, estas son: Grupo Viamar, que representa la Ford, La Santo Domingo Motors, que representa la Chevrolet y Reid & Compañía, que representa la Jeep.

Según el señor Rubén Jiménez, Gerente de Importación y Aduana del Grupo Viamar, el propósito de este tratado es incentivar las balanzas comerciales del país. Con relación a los vehículos americanos refiere que apenas el 20% de los vehículos que entran a Republica Dominicana son de los Estados Unidos. Es decir que estos vehículos llegan con un desmonte arancelario de un 20% anual.

2.2 Datos Cuantitativos numerales, con sus fuentes de información que justifican el estudio del tema y sus elementos.

En ese sentido, las importaciones alcanzaron en el primer semestre del año 2009 un monto de US\$5,581.7 millones, lo que implica una reducción de US\$2,596.0 millones (31.7%) con respecto al año anterior.

En ese descenso se incluye una fuerte caída en la factura petrolera, la cual ascendió a US\$1,102.2 millones, un 53.2% menor que la factura de igual período del pasado año.

En el 2009 las compras externas tuvieron un valor de US\$11,097.3, mientras que en el 2010 fueron de US\$13,569.90. El grupo que presentó la contracción más significativa fue el de bienes de consumo (30.1%) que en términos absolutos resultó en una caída de US\$1,064.3 millones, principalmente en las compras de los vehículos de uso familiar (38.1%), los productos medicinales y farmacéuticos (15.7%), leche de toda clase (46.3%) y repuestos para vehículos (13.0%).

Asimismo, las importaciones de materias primas se redujeron 40.8%, básicamente por las disminuciones de precios de los commodities (petróleo y bienes primarios), en tanto que las de bienes de capital lo hicieron en 27.5%, destacándose los repuestos para maquinarias y aparatos. El principal proveedor de las importaciones Dominicanas es Estados Unidos con alrededor de 28% de participación, seguido de Venezuela, México, Japón, Panamá, entre otros.

En el rubro de bienes de capital, destacan la maquinaria y equipo para la industria y el transporte, y los repuestos para maquinaria y aparatos. En lo que se refiere al origen de las importaciones Dominicanas, EEUU es el principal proveedor con 25.7%, seguido de Venezuela, México, Japón y Panamá.

La entrada en vigencia del acuerdo de libre comercio con los Estados Unidos y Centroamérica, y el desmonte gradual pero acelerado de la Comisión Cambiaria

podría implicar pérdidas de ingresos tributarios equivalentes a 1.3% del PIB durante el primer año de vigencia del acuerdo, y hasta 3.9% en 15 años.

La pérdida de ingresos arancelarios ascendería a un monto equivalente a un 1% del PIB hacia el final del período de desgravación; sin embargo, la mayor parte del impacto se concentraría durante el primer año, alcanzando un 0.4% del PIB debido a que un significativo número de importaciones (más del 60% de las líneas arancelarias), las cuales explican poco menos del 45% de los ingresos arancelarios serían totalmente desgravadas con la entrada en vigor del acuerdo.

Es por ello que, en este caso hay que tratar los que se desmontan en cinco años, porque esos son los que llegan a su plazo final ahora en enero. Entre esos productos están los vehículos que hace cinco años pagaban un arancel de 20% sobre su valor FOB como dicen en el lenguaje aduanal.

Sin embargo, surge la interrogante de si es ventaja o no adquirir un vehículo americano ahora para aprovechar esa rebaja de 20%. La realidad es que la ventaja no es tanta. El desmonte de 20% de arancel en los vehículos americanos se viene haciendo desde hace cuatro años, es decir, en 2005 los autos americanos pagaban 20%, en 2006 pagaban 16%, en 2007 el arancel bajó a 12%, en 2008 el impuesto había bajado a 8%, mientras que el año pasado sólo estaban pagando 4%, para caer a cero ahora en 2010.

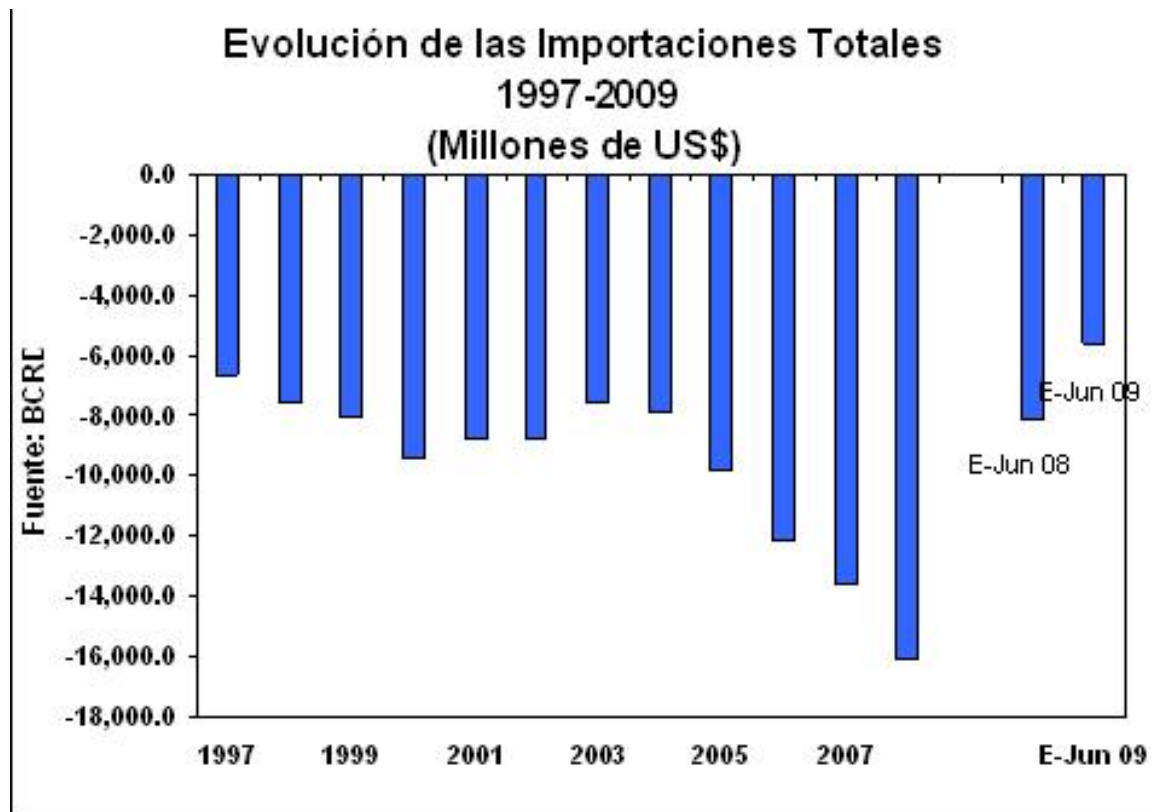
Por lo tanto, el arancel que se va a rebajar a partir de este año no es de 20%, sino de 4%, pues el 16% restante se había rebajado en los cuatro años anteriores y sin embargo, la gente no había percibido esa rebaja.

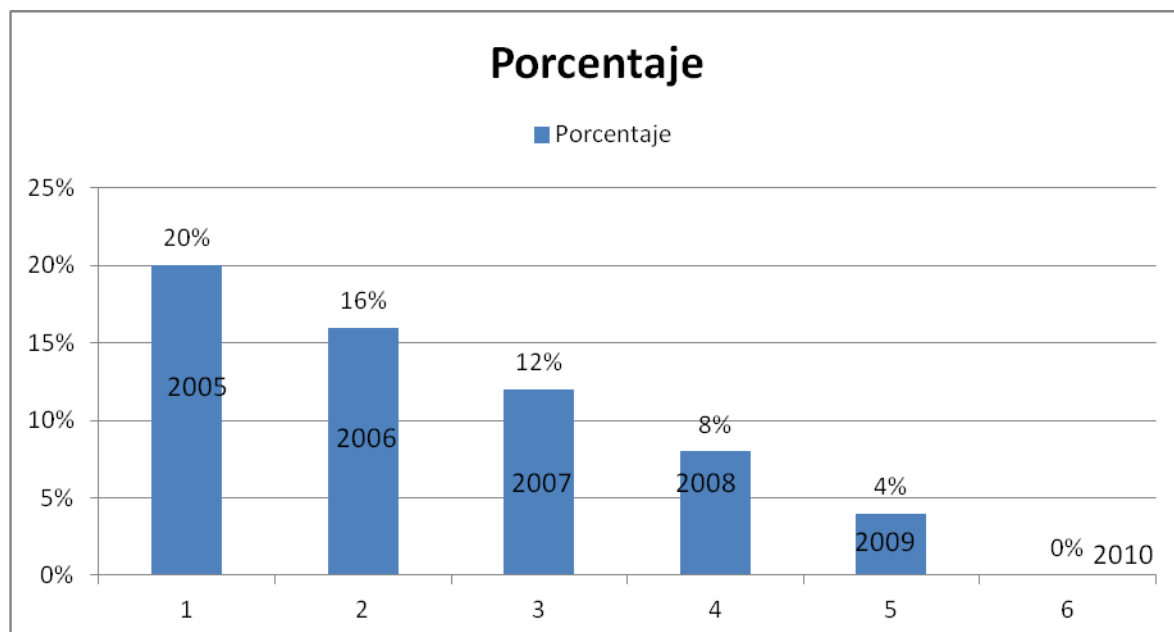
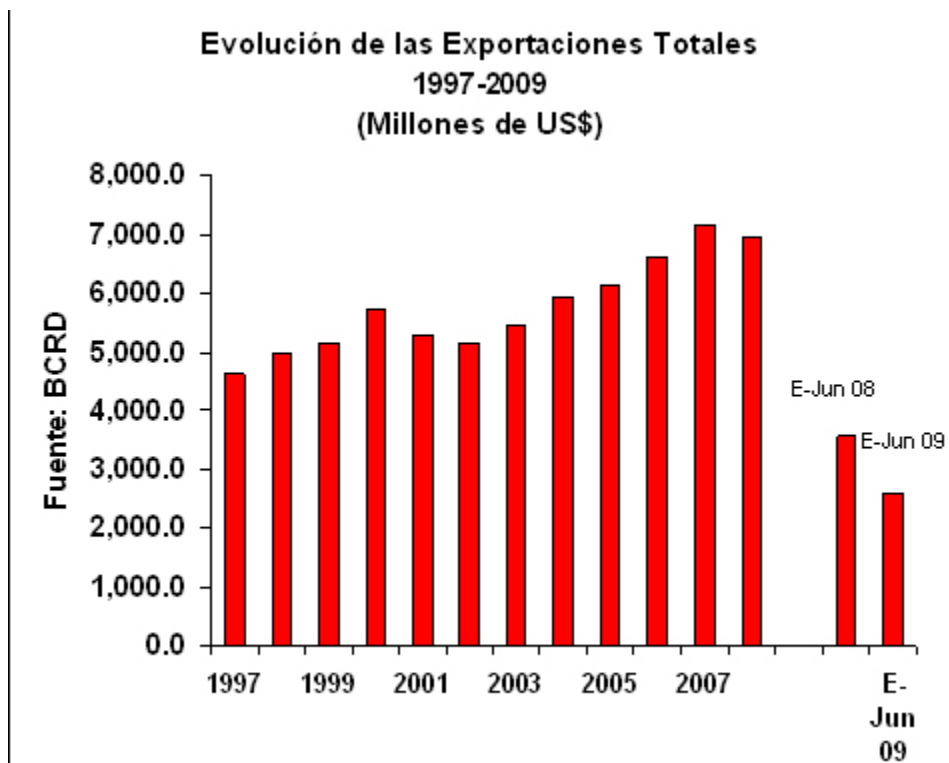
La razón es simple, los autos importados pagan, además del arancel, un 16% de ITBIS y un 17% de impuesto para la primera placa y la matrícula. Si una persona importaba un auto americano en el año 2011 iba a pagar 16% más 17% más 4% de arancel, para un total de 37% en impuestos. Sin embargo, ahora pagaría

33%. La rebaja es de apenas 4% sobre el valor del vehículo, lo cual no es mucho.

A eso hay que agregar el hecho de que el proceso de importación se torna traumático cuando no se conocen los procedimientos aduaneros y no se tienen los contactos con que cuentan los dealers tradicionales y los importadores concesionarios representantes de marcas.

A continuación se presentan los gráficos de esta proyección.





Fuente: Ministerio de Industria y Comercio, Año 2010

III- OBJETIVOS DEL TRABAJO DE GRADO

3.1 Objetivo General

- Determinar cuál ha sido el impacto del DR-CAFTA en las empresas importadoras de vehículos americanos en la República Dominicana.
- Identificar cuáles cambios en el sistema de importaciones han afectado a las empresas importadoras con la entrada en vigencia del tratado DR-CAFTA.

3.2 Objetivos Específicos

- Analizar el origen del comercio en la República Dominicana y los Entes reguladores.
- Describir los aspectos Generales del Tratado de Libre Comercio (DR-CAFTA).
- Describir los aspectos generales de las Empresas Importadoras de Vehículos Americanos y Grupo Viamar.
- Determinar cuál ha sido el impacto del DR-CAFTA en las empresas importadoras de vehículos americanos en la República Dominicana.

IV- METODOLOGÍA OPERATIVA DEL DESARROLLO DEL TRABAJO DE GRADO

En el desarrollo de este trabajo se utilizaran varios métodos de investigación. Entre este podemos citar:

Estudio descriptivo será empleado para la recopilación, desarrollo y presentación de datos informativos vinculados a los aportes de la naturaleza del problema y sus posibles implicaciones en las importaciones de vehículos.

Luego de definir el tipo de estudio a utilizar es necesario describir el método a emplear en la presente investigación.

El Método de Observación ya que permite percibir deliberadamente el comportamiento y eficiencia de los controles para la importación.

El Método Deductivo será utilizado para analizar la información con la cual se explicaran los aspectos particulares de la investigación partiendo de los planteamientos generales.

El Método Analítico: para determinar el problema existente en la Republica Dominicana y contribuir en el establecimiento de mecanismos que permitan unas importaciones más ventajosas para los importadores nacionales.

El Método Comparativo: se realizar una comparación sistemática de los casos de análisis y verificar si lo dispuesto en las importaciones anteriores y las que se realizaron después de la entrada en vigencia del tratado.

V- TÉCNICAS A UTILIZAR EN EL DESARROLLO METODOLÓGICO DEL TRABAJO DE GRADO.

La selección de las técnicas se ha hecho de acuerdo al tipo de investigación, que se ha de realizar, las cuales se detallan a continuación tomando en cuenta el orden de prioridad.

Encuestas: Se aplicara una encuesta de preguntas cerradas al personal del área de importación y aduana de la empresa seleccionada, para obtener informaciones de cómo se maneja la organización en dicha área.

Entrevistas: Se realizara una entrevista al gerente de Importación y Aduana del Grupo Viamar. También al Departamento de Comercio Exterior del Ministerio de Industria y Comercio y así como al director de la Dirección general de Aduana, con la finalidad de llegar a una conclusión clara, a partir de la información adquirida respecto al tema de investigación.

Observación: esta técnica servirá de apoyo durante la recolección de datos, registro y análisis de la misma.

Análisis documental: Se examinará todo tipo de material que pueda proporcionar información real, que sirva de enriquecimiento a la investigación, y que nos demuestre la repercusión del impacto del DR-CAFTA en las empresas importadoras de Vehículos Americanos.

VI- ESQUEMA DEL CONTENIDO CON EL POSIBLE ÍNDICE TEMÁTICO DEL TRABAJO DE GRADO.

- **Dedicatorias**
- **Agradecimiento**
- **Introducción**

CAPITULO I: Origen del Comercio en la República Dominicana y los Entes reguladores.

- 1.7 Origen del comercio
- 1.8 Historia del Comercio en la República Dominicana.
- 1.9 Concepto de Importación
- 1.10 Operadores Directos e Indirectos
- 1.11 Las Aduanas
 - 1.11.1 Historia de las Aduanas en la República Dominicana
 - 1.11.2 Evolución de las Aduanas
 - 1.11.3 Aranceles de Aduanas
 - 1.11.4 Base legal. Ley 34-89
 - 1.11.5 Papel de las Aduanas en las importaciones
 - 1.11.6 **Servicios y Procedimientos Aduaneros**

CAPITULO II: Aspectos Generales del Tratado de Libre Comercio - DR-CAFTA.

- 2.2 Concepto
- 2.3 Antecedentes y orígenes
- 2.4 Objetivos e Importancia del Tratado
 - 2.3.1 Razones por las cuales se realiza el DR-CAFTA
- 2.4 Pasos dados por la República Dominicana para la integración del DR-CAFTA
- 2.5 Reacción de los Economistas
- 2.6 Temas de Negociación.
- 2.7 Instituciones que administran el DR-CAFTA en la República Dominicana.
- 2.8 Aspectos Generales de la Ley 173
- 2.9 Implicaciones Ambientales y Laborales
- 2.10 Panorámica Económica Mundial

CAPITULO III: Empresas Importadoras de Vehículos Americanos y Grupo Viamar.

3.1 Concepto

3.2 Breve reseña histórica de la empresa

3.3 Misión, Visión y Valores

3.4 Estructura Organizacional

3.5 Principales Productos

3.6 Aspectos Generales e Importancia del sector automotriz

3.7 Características del sector automotriz

3.8 Requisitos y transmisión del proceso de importación de los vehículos americanos a la República Dominicana.

CAPITULO IV Impacto del DR-CAFTA en las empresas importadoras de vehículos americanos en la República Dominicana.

4.1 Aportes del Tratado DR-CAFTA al Comercio de la República Dominicana

4.2 Participación de República Dominicana en el comercio

4.3 Impacto fiscal que ha afectado a la Dirección General de Aduanas

4.4 Medidas de adaptación asumidas por las empresas importadoras de Vehículos Americanos

4.5 Ventajas y Desventajas del DR-CAFTA para las empresas importadoras de vehículos americanos

4.6 Alcance de la liberación aduanal o arancelaria en el sector automotriz

4.6.1 Principales marcas de Vehículos americanos que han cambiado su patrón de demanda

4.7 Beneficios obtenidos por los consumidores de vehículos americanos

Conclusiones

Recomendaciones

Bibliografía

VII- FUENTE DE DOCUMENTACION.

7.1 Fuentes Primarias.

Scheker Mendoza, Elka (2007); **Las Negociaciones del DR-CAFTA: estrategias, tácticas y anécdotas.** Editorial UNIBE. 232 Págs.

7.2 Fuentes Secundarias.

Guzmán de Hernández, Sonia (2006); **La intrahistoria del DR-CAFTA** Editora Corripio. 195 Págs.

Republica Dominicana, Ministerio de Industria y Comercio (2010); **DR-CAFTA: tres años de compromiso y logros: Análisis explicativo del Tratado de Libre Comercio Republica Dominicana- Centroamérica y Estados Unidos.**

Santo Domingo- Ministerio de Industria y Comercio. 32 Págs.

INTERNET

- ✓ <http://www.seic.gov.do/comercioexterior/Libromemoria%20DRCAFTA/Forms/AllItems.aspx>
- ✓ <http://www.comex.go.cr/acuerdos/comerciales/TLC%20Dominicana/Protocolo.PDF>
- ✓ <http://www.comex.go.cr/acuerdos/comerciales/TLC%20Dominicana/default0.htm>
- ✓ <http://www.cafta.sieca.org.gt/>

- ✓ http://www.seic.gov.do/comercioexterior/DR_Cafta/DR_CAFTA_Espanol.aspx
 - ✓ <http://www.eclac.org/publicaciones/xml/4/28114/L765.pdf>
 - ✓ http://es.wikipedia.org/wiki/Tratado_de_Libre_Comercio_entre_Estados_Unidos%2C_Centroam%C3%A9rica_y_Rep%C3%ABlica_Dominicana
 - ✓ <http://es.wikipedia.org/wiki/Aduana>
 - ✓ <http://es.wikipedia.org/wiki/Arancel>
 - ✓ <https://www.aduanas.gob.do/>
 - ✓ <http://aduanafeyalegria.blogspot.com/2010/04/actividades-aduaneras.html>
 - ✓ http://www.asapra.com/pages/docs/alca/III_1.1.5.htm
 - ✓ <http://www.dgii.gov.do/dgii/principalesImpuestos/Paginas/ITBIS.asp>
- X

VIII- BIBLIOGRAFIA.

BIBLIOGRAFIA

**Guía Oficial para la presentación de Proyectos de Trabajos de Grado.
Universidad APEC. Santo Domingo, R.D. 1990**

**Méndez, Carlos. Metodología de la Investigación.
McGraw Hills Editores, Bogotá, Colombia, 2004**

**Cisneros, Mireya. Como Hacer un Trabajo de Grado
Ecoe Ediciones - Suave - pp. 144 - 1ª edición**

Anexo 1.



DATOS PARA LA CERTIFICACIÓN DE ORIGEN O DOCUMENTACIÓN DE SOPORTE DEL ORIGEN BAJO EL TRATADO DE LIBRE COMERCIO ENTRE REPÚBLICA DOMINICANA - CENTROAMÉRICA - ESTADOS UNIDOS

Lista de Datos:

1.- Nombre y Dirección del Importador:

El nombre legal, dirección, teléfono, e-mail y número de Registro Nacional de Contribuyente (RNC) para personas jurídicas, y No. De Cédula de Identidad para personas físicas, del importador de la mercancía.

2.- Nombre y Dirección del exportador:

El nombre legal, dirección, teléfono, y e-mail del exportador de la mercancía (si es diferente del productor).

3.-Nombre y Dirección del Productor:

El nombre legal, dirección, teléfono, y e-mail del productor de la mercancía (Si se conoce).

4.- Descripción de la mercancía:

La descripción de una mercancía será detallada suficientemente para relacionarlo con la factura y la Nomenclatura del Sistema Armonizado (SA).

5.- Número de Clasificación Arancelaria:

El Sistema de clasificación arancelaria, de seis o mas dígitos, será especificado para cada mercancía en la Regla de Origen en la 4ta Enmienda del Sistema Armonizado.

6.- Criterio Preferencial:

El criterio preferencial aplicable a cada mercancía en la manera prevista en las reglas del origen. Las reglas de origen se encuentran en el Cap. 4, en el Anexo 4.1 (Reglas específicas de origen) del Tratado o en el apéndice 3.3.6.

Nota: A cada criterio para trato Preferencial agregar la codificación siguiente:

CAFTA: Si se solicita la preferencia del régimen CAFTA.-Anexo 4.1-Reglas de Origen específicas

CA-RD: Si se solicita la preferencia del régimen Centroamérica - Republica Dominicana.-Apéndice 3.3.6-Reglas de Origen Especiales.

Proporcione el número de factura comercial

Proporcione el período en "_____/_____/_____" a

 Mes Día Año
 _____/_____/_____"(12 meses máximo).
 Mes Día Año

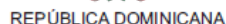
La firma autorizada debe tener acceso a los expedientes y la autoridad legal para representar a la compañía. Este campo incluirá la firma, nombre compañía, cargo de la firma autorizada, teléfono, fax, y e-mail.

Declaro bajo juramento que:

- La información contenida en este documento es verdadera y exacta y asumo la responsabilidad de comprobar lo aquí certificado. Entiendo que soy responsable por cualquier declaración falsa u omisión.
- Me comprometo a conservar y presentar a requerimiento, la documentación necesaria para apoyar esta certificación, y de informar, por escrito, a todas las personas a quienes el certificado fue entregado, de cualquier cambio que pudiera afectar la exactitud o la validez del mismo.
- Las mercancías son originarias del territorio de una o ambas Partes, y cumplen con los requisitos de origen que les son aplicables conforme al Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana, Centroamérica y Estados Unidos - DR-CAFTA, y que no han sido objeto de procesamiento ulterior o de cualquier otra operación fuera de los territorios de las Partes, con excepción de descarga, de la recarga, o de cualquier otra operación necesaria para preservarla en buenas condiciones durante el transporte, que estén permitidos en el Artículo 4.12, el Anexo 4.1, o en el Apéndice 3.3.6.

Este Certificado consiste de _____ páginas, incluyendo todos los anexos.

A CONTINUACIÓN UN EJEMPLO DE CERTIFICACIÓN DE ORIGEN SIN LLENAR. ESTE FORMATO NO ES OBLIGATORIO, PERO ES UNA ILUSTRACIÓN DE LOS DATOS QUE DEBE CONTENER. SI DESEA USARLO SOLO DEBE LLENAR E IMPRIMIR.



Fecha:
 Período que cubre: Desde Hasta
 Tipo:
 Emite:

Nombre:	
Identificación Fiscal:	

Nombre:	
Dirección:	
Teléfono:	
Fax:	
Email:	
Identificación Fiscal:	

Nombre:	
Dirección:	
Teléfono:	
Fax:	
Email:	
Identificación Fiscal:	

[illegible]

[illegible]

Declaro bajo juramento que:

- Me comprometo a conservar y presentar a requerimiento, la documentación necesaria para apoyar esta certificación, y de informar, por escrito, a todas las personas a quienes el certificado fue entregado, de cualquier cambio que pudiera afectar la exactitud o la validez del mismo.

Este Certificado consiste de _____ páginas, incluyendo todos los anexos.

Anexo 2. Formalidades que debe cumplir el importador de vehículos.



FORMALIDADES QUE DEBE CUMPLIR EL IMPORTADOR DE VEHICULOS

1. Presentar en la Administración de Aduanas por donde llegó el vehículo los siguientes documentos:
 - Form. Declaración Única Aduanera (DUA), Si la declaración de la importación del vehículo es presentado electrónicamente, el Sistema Informático le cargará automáticamente el costo de Cien pesos (RD\$100.00). Si presenta la declaración físicamente, el importador o consignatario debe efectuar el pago de los Cien pesos (RD\$100) en la Administración de Aduanas correspondiente.
 - Form. Declaración del Valor Aduanero (DVA), este tiene un costo de Cinco Pesos (RD\$5.00) y se aplica igual que en el caso del DUA, para importación cuyo valor FOB sea de US\$2,000 en adelante. Si es importador regular, si es ocasional, no necesita llenarlo.
 - Conocimiento de Embarque (Suministrado por la Compañía Transportista).
 - Factura Comercial (Comprobante de Compra), para los vehículos nuevos.
 - Certificado de Título de Propiedad del Vehículo, si es usado.
 - Certificado de Origen; requerido para la aplicación de la preferencia arancelaria de los Acuerdos Comerciales vigentes de los que la República Dominicana es signataria.
 - **Para realizar este proceso, los documentos deben originales.**
 - Para aplicar la preferencia arancelaria de los Acuerdos Comerciales, se debe solicitar vía electrónica la aplicación de la preferencia, a través del SIGA. Debe llenar el formato del certificado de Origen y/o

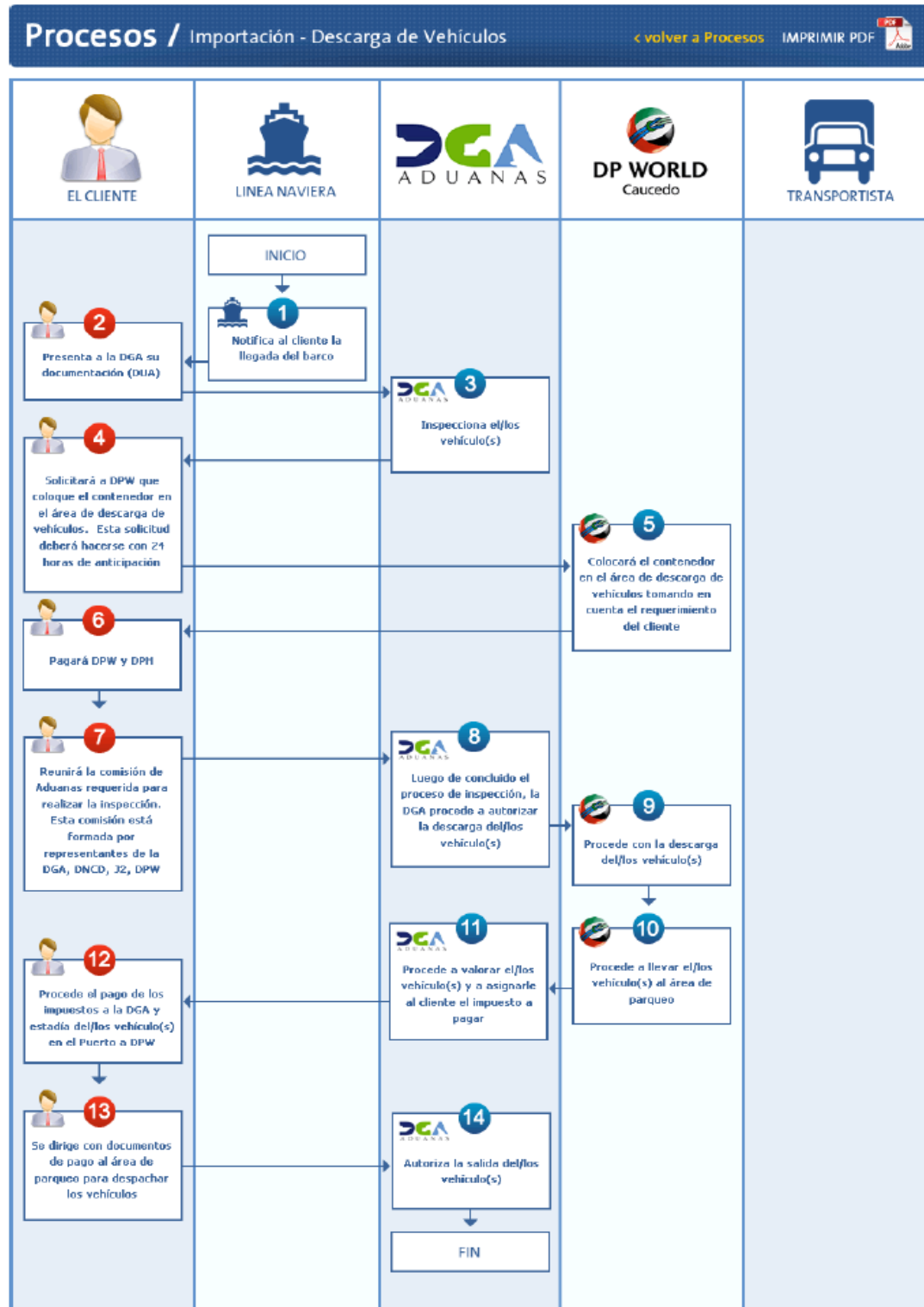
escanear el certificado de origen correspondiente, solicitud que será aprobada o rechazada por la Administración Aduanera vía electrónica.

- A partir de respuesta, se procede a realizar la declaración aduanera y se autodetermina la obligación tributaria y el sistema te genera la autoliquidación de los impuestos, sea con la aplicación de la preferencia arancelaria o sin la preferencia.
2. Presentarse en la Administración Aduanera, al momento de la verificación física del vehículo. Esta labor la puede hacer la persona física o jurídica, o su representante ante la Aduana, que puede ser un Agente de Aduanas autorizado.
 3. Efectuar el pago de los gravámenes, tasas y servicios aduaneros una vez le sea comunicada la liquidación que corresponda al vehículo importado. En caso de que la importación este amparada en alguna exención de impuestos, debe realizar el trámite correspondiente. El pago puede via electrónica o mediante cheque certificado a nombre del Colector de Aduanas, los impuestos y el servicio aduanero, a nombre de la Dirección General de Aduanas.
 4. Pagado los impuestos en Aduanas, se procede al pago del 17% de la primera registración (placa) en la estafeta de la Dirección General de Impuestos Internos ubicada en cada Administración Aduanera.
 5. Se proceder a retirar el vehículo de la zona primaria aduanera, previo pago de las tasas por almacenaje a las compañías operadoras de puertos.
 6. Se debe tomar en cuenta la prohibición conforme lo establecido en la Ley No. 04-07, que prohíbe la importación de vehículos con más de cinco (5) años de fabricación.

Elaborado por Organización & Métodos y
la contribución de varios técnicos

5-10-2011

Anexo 3. Flujograma del proceso de importación y descarga de vehículos:



Anexo 4. Norma General N°01-05



REPUBLICA DOMINICANA
SECRETARIA DE ESTADO DE FINANZAS
DIRECCION GENERAL DE ADUANAS
SANTO DOMINGO, D. N.

Año de la Recuperación

NORMA GENERAL No.01-05

**QUE MODIFICA LA ESCALA DE LOS VALORES CIF (US\$)
PARA LA APLICACIÓN DEL IMPUESTO SELECTIVO A LOS
VEHICULOS AUTOMOVILES.**

CONSIDERANDO: Que es interés del Estado propiciar una renovación de la flotilla vehicular a fin de propender hacia la protección del medio ambiente, disminuyendo a su mínima expresión la contaminación que genera el exceso de vehículos en mal estado.

CONSIDERANDO: Que la renovación a mediano y largo plazo de la flotilla vehicular se traducirá en un ahorro de divisas por concepto de repuestos y combustibles.

CONSIDERANDO: Que la sincerización de los valores, a partir de la entrada en vigor del Código de Valoración GATT conjuntamente con la aplicación del impuesto Selectivo, ocasiona el encarecimiento desmedido de los vehículos automóviles, desincentivando su adquisición por los sectores de medianos ingresos de nuestra sociedad.

VISTO: El párrafo del Artículo 30, y los Artículos 32, 34, 35 y 385 de la ley No.11-92, del Código Tributario, que faculta a la Dirección General de Aduanas, como órgano de la Administración Tributaria, para dictar las normas generales que sean necesarias para la administración y aplicación de los tributos; así como para interpretar administrativamente las leyes tributarias y sus reglamentos.

VISTO: El Artículo 2 de la ley No. 147-00, del 26 de diciembre del año 2000 y la ley No.12-01, de fecha 17 de enero del 2001, que modifican la Ley No.11-92, Código Tributario, y establece un impuesto selectivo a los vehículos, automóviles de turismo y demás vehículos automóviles concebidos para el transporte de personas, (excepto los de transporte colectivo), incluidos los del tipo familiar ("Break o Station Wagon") y los de carreras.

VISTO: El Párrafo II del Artículo 2 de la ley No. 147-00, el cual faculta a la Dirección General de Aduanas para realizar ajustes de las escalas en la tabla de los valores CIF, establecida en dicho artículo.

VISTA: La Norma General No.03-01, de fecha 9 de agosto del 2001.

LA DIRECCION GENERAL DE ADUANAS EN EJERCICIO DE LAS FACULTADES QUE LE CONFIEREN LOS ARTICULOS 32, 34, 35 y 385 DEL CODIGO TRIBUTARIO, DICTA LA SIGUIENTE:

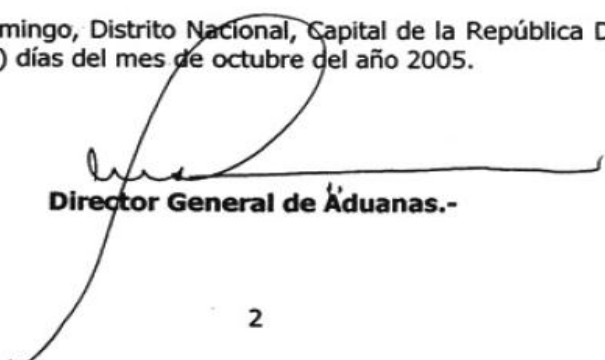
NORMA GENERAL

Artículo 1.- Se modifican las escalas de valores CIF (US\$) utilizados para el cálculo del impuesto selectivo a los vehículos automóviles para que rija de la siguiente forma:

VALOR CIF (US\$)	TASA MARGINAL AL EXCESO
0 a 50,000	0%
50,001 a 60,000	15%
60,001 a 70,000	30%
70,001 a 80,000	45%
80,001 o más	60%

Artículo 2.- La presente norma deroga y sustituye Norma General No.03-01, de fecha 9 de agosto del 2001.

Dado en Santo Domingo, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana a los diecisiete (17) días del mes de octubre del año 2005.


Director General de Aduanas.-