



Decanato de Ciencias Económicas y Empresariales

Escuela de Mercadeo & Negocios Internacionales

Trabajo de Grado para optar por el Título de:

Licenciatura en Negocios Internacionales.

TEMA

“Análisis de la Incidencia de Alteración de Precios en la Valoración de Mercancía (Vehículos) en las Aduanas y su impacto en el Comercio Internacional de República Dominicana. Período 2017-2019.”

SUSTENTANTES

Ysamir Aida Rugero Rosa 2016-1671

Moisés Selman Ramia 2015-2148

ASESOR:

Prof. Niurka Beato

Los conceptos emitidos en el presente trabajo de grado son de la exclusiva responsabilidad de sus autores.

Santo Domingo, República Dominicana

Julio de 2020

TEMA

“Análisis de la Incidencia de Alteración de Precios en la Valoración de Mercancía (Vehículos) en las Aduanas y su impacto en el Comercio Internacional de República Dominicana. Período 2017-2019.”

Índice de Contenido.

Agradecimientos.	i
Dedicatoria.	iii
Principales Siglas y Abreviaciones.	v
Introducción.	1
CAPÍTULO 1	3
1.1. Marco Teórico	3
1.2. Marco conceptual	7
1.3. Marco Contextual	10
CAPÍTULO 2	11
2.1. Diseño Apropriado de Investigación	11
2.1.1. Diseño	11
2.1.2. Enfoque	11
2.1.3. Secuencia	12
2.2. Metodología	12
2.2.1. Tipo de investigación	12
2.2.2. Métodos a Utilizar	13
2.2.3. Técnicas de Recopilación de Información	14
2.2.4. Fuentes de Información	15
2.3. Variables de la Investigación.	16
CAPÍTULO 3	17
3.1. Teorías Relativas al Comercio internacional.	17
3.2. Sustentación Legal.	19
3.3. Sustentación Técnica.	25
3.3.1 Valoración de Mercancía.	25
I. Órganos que Intervienen en la Valoración.	27
II. Métodos de Valoración Aduanera.	29
III. Duda Razonable en Aduanas.	33
3.3.2 Los Principios del Sistema de Comercio.	36
CAPÍTULO 4	39
4.1 Importación de Vehículos y la Industria Automotriz.	39

4.1.1 Industria Automotriz Mundial.	39
4.1.2 Sector Automotriz de la República Dominicana.	41
4.2 Estadísticas de Importación de Vehículos.	43
4.2.1 Consulta Arancelaria.	43
4.2.2 Estadísticas de las Importaciones de Vehículos en República Dominicana.	45
CAPÍTULO 5	54
5.1 Proceso de Importación de Vehículos.	54
5.2 Determinación de los Derechos e Impuestos en la Importación de Vehículos.	56
5.3 Casos Prácticos de Importación de Vehículos.	60
5.4 Valoración Aduanera en la Importación de Vehículos y su Impacto en el Comercio Internacional de la República Dominicana.	67
CAPÍTULO 6	69
6.1 Entrevista.	69
6.2 Encuesta.	79
6.3 Conclusión.	88
6.4 Recomendaciones.	91
CAPÍTULO 7	93
7.1 Bibliografía.	93
7.2 Anexos.	100
Anexo 1. Hoja de aprobación de Anteproyecto	100
Anexo 2. Hoja de análisis de Plagio.	109

Agradecimientos.

Moisés Selman.

Mi profundo agradecimiento a la licenciada Niurka Beato por sus orientaciones en este trabajo de investigación y haberme brindado sus conocimientos y experiencia que han servido para consolidar este trabajo.

Expresar mi agradecimiento a la universidad APEC por esta oportunidad que me ha dado para lograr mi superación profesional y poder ser un mejor profesional cada día en mi carrera y para mi patria ser un buen representante.

También expresar mi agradecimiento a mis familiares y amigos por toda la ayuda en todo momento y por todo lo aprendido de ellos en el transcurso de mi carrera universitaria.

Ysamir Rugero.

En principio agradezco a la Universidad APEC por haberme aceptado a ser parte de ella y abierto las puertas para estudiar mi carrera y desarrollarme como profesional, igualmente a los docentes quienes me brindaron sus conocimientos y me ofrecieron las herramientas necesarias para culminar la carrera y realizar este trabajo de investigación.

Gracias a la profesora Niurka Beato por habernos dedicado su tiempo, su mayor disposición y cariño al guiarnos en la realización del trabajo de grado; gracias por sus buenos consejos y dedicación.

Gracias a Francisco Balcácer por tu apoyo, por haberme compartido tu experiencia en el tema y por ayudarme a desarrollar este proyecto.

Dedicatoria.

Moisés Selman.

Con mucho cariño a mis padres Maribel Ramia y Antonio Selman, quienes me apoyaron en todas mis decisiones, por todo el esfuerzo para poder ayudarme a llegar a este final de una etapa de mi vida y al inicio de otra; a mi hermana Sara Selman que es la inspiración de mis días y la que siempre me brinda su ayuda en mi día a día.

A mi novia Tess Mirabal que pasaba tiempos ayudándome a estudiar, mis amigos Fradel Javier y Rafael Hernández quienes me acompañaron en mis días de universidad y estuvieron a mi lado en todos los momentos que los necesitaba.

Ysamir Rugero.

Dedico este gran logro con mucho amor a mis padres Enrique José Rugero Díaz e Ysamir Aida Rosa Araujo, por darme la oportunidad de tener una educación de valor, por guiar mis pasos y por hacerme la persona que soy hoy en día. Gracias por las oportunidades que me han dado, por cuidarme y por ayudarme en todo.

A mis amigos por impulsarme y animarme en los momentos difíciles y por apoyarme incondicionalmente.

Principales Siglas y Abreviaciones.

1. **ACOFAVE** - Asociación de Concesionarios de Fabricantes de Vehículos.
2. **ADECI** - Asociación de Dealer del Cibao.
3. **ANADIVE** – Asoc. Nacional De Agencias Distribuidoras De Vehículos.
4. **ASOCIVU** - Asociación de Importadores de Vehículos Usados.
5. **BCRD** - Banco Central de la República Dominicana.
6. **CIF** - Costo, Seguro y Flete (Cost, Insurance and Freight por sus siglas en inglés).
7. **DGA** - Dirección General de Aduanas.
8. **DGII** - Dirección General de Impuestos Internos.
1. **DICOEX** - Dirección de Administración de Acuerdos & Tratados Comerciales Internacionales
9. **DPH** - Despachos Portuarios Hispaniola.
10. **DR-CAFTA** - Tratado de Libre Comercio entre República Dominicana, Centroamérica y Estados Unidos de América.
11. **DUA** - Documento Único Administrativo.
12. **DVB** - Definición del Valor de Bruselas.
13. **END** - Estrategia Nacional de Desarrollo.
14. **EPA** - Acuerdo de Asociación Económica.
15. **FOB** - Libre a bordo, puerto de carga convenido (Free On Board, por sus siglas en inglés).
16. **GATT** - Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio.
17. **ISC** - Impuesto Selectivo al Comercio.

18. **ITBIS** - Impuesto sobre Transferencias de Bienes Industrializados y Servicios.
19. **NMF** - Nación Más Favorecida.
20. **OMA** - Organización Mundial de Aduanas.
21. **OMC** - Organización Mundial del Comercio.
22. **SA** - Sistema Armonizado.
23. **SIGA** - Sistema Integrado de Gestión Aduanera.

Introducción.

La presente investigación tiene como finalidad presentar un análisis de cómo incide la alteración de los precios en la valoración de las mercancías, en este caso vehículos, en las aduanas de la República Dominicana y además determinar el impacto que esto genera en el Comercio Internacional del país. Se han utilizado distintos métodos de investigación, así como fuentes y estudios diversos a través de los cuales hemos obtenido información para exponer, desarrollar y explicar con mayor profundidad las repercusiones y efectos de la variación del coste en mercancías de Aduanas y cómo esto puede generar cambios en el Comercio Internacional del país.

Ya que la comercialización internacional envuelve la compra, venta o intercambio de bienes y servicios en diferentes divisas y formas de pago. Dichos intercambios entre distintos países han aumentado considerablemente debido a la globalización y a la eliminación de barreras arancelarias y no arancelarias.

La función principal de las Aduanas es registrar y verificar los bienes que se exportan y se importan al territorio nacional, además de recaudar los impuestos correspondientes. Esto implica que todo lo que sucede en las aduanas inevitablemente afecta nuestro Comercio Internacional por lo que, analizar esta interacción con profundidad resulta una de las motivaciones principales de este trabajo.

El Valor en Aduana es de suma importancia para la determinación de la base imponible de las mercancías que son importadas a un país determinado,

especialmente si dicho país se rige por regulaciones internacionales y que además es parte contratante del Acuerdo que establece la Organización Mundial de Comercio.

En este orden de ideas, es esencial tener un pleno conocimiento de las técnicas e implicaciones en la utilización correcta de la Valoración, lo que requiere de aduanas organizadas, capacitadas y de operadores aduaneros con un buen manejo de las normas sobre valoración así como de los procedimientos que están establecidos.

Finalmente, resulta de mucha importancia e interés analizar las repercusiones de la alteración de la valoración de mercancías no sólo en la economía nacional sino en el comercio internacional, lo cual es el objetivo principal de este proyecto.

CAPÍTULO 1

1.1. Marco Teórico

Desde el punto de vista de Calvachi Cruz (2002)

“Los delitos aduaneros, y específicamente el contrabando, son males endémicos del país. La herencia evasora arranca desde la época colonial y, por tanto, es el mismo antiguo mal que solo ha ido adquiriendo nuevas connotaciones y está profundamente arraigado en nuestra sociedad; por ello, todos los esfuerzos para su erradicación y extirpación han devenido en proyectos insuficientes y frustrantes.

En el mundo actual en que las relaciones económicas entre los Estados tienden hacia regímenes de libre tráfico de las mercancías, en especial entre aquellas naciones que conforman bloques regionales, es necesario compatibilizar las normas aduaneras con aquellos presupuestos, lo que significa armonizar libre comercio y represión del contrabando.”

La valoración de la mercancía en aduana no es un término nuevo para los países comerciantes en el mundo; Con base en lo expresado por la OMC:

“El artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio estableció los principios generales de un sistema internacional de valoración. Se disponía en él que el valor a fines aduaneros de las mercancías importadas debería basarse en el valor real de las mercancías a partir del

cual se impone el derecho, o bien de mercancías similares, en lugar de en el valor de las mercancías de origen nacional o en valores ficticios o arbitrarios. Aunque en el artículo VII se recoge también una definición de “valor real”, permitía a los Miembros utilizar métodos muy diferentes para valorar las mercancías. Existían además “cláusulas de anterioridad” que permitían la continuación de viejas normas que ni siquiera satisfacían la nueva y muy general norma.”

- **Definición del valor de Bruselas (DVB)**

De acuerdo con datos de la Organización Mundial del Comercio (OMC)

“En 1950 muchos países calculaban los derechos de aduana según la Definición del Valor de Bruselas (DVB). Con arreglo a este método, para cada producto se determinaba un precio normal de mercado (definido como el precio que se pagaría por el producto en un mercado libre en una transacción entre un comprador y un vendedor independientes entre sí), sobre cuya base se calculaba el derecho¹.”

Sin embargo, con este método los comerciantes no quedaban satisfechos, ya que hasta que las aduanas ajustarán el precio teórico, las variaciones de los precios no quedaban reflejadas hasta transcurrido cierto tiempo.

¹ https://www.wto.org/spanish/tratop_s/cusval_s/cusval_info_s.htm

“Los Estados Unidos nunca se adhirieron a la DVB; se necesitaba, pues, un método de valoración más flexible y uniforme que armonizase los regímenes de todos los países”. Tal como lo expresa la OMC.

- Código de Valoración de la Ronda de Tokio

“El Código de Valoración de la Ronda de Tokio², o Acuerdo relativo a la Aplicación del artículo VII del GATT, concluido en 1979, estableció un sistema positivo de valoración en aduana basado en el precio realmente pagado o por pagar por las mercancías importadas. El llamado valor de transacción tenía por objeto proporcionar un sistema equitativo, uniforme y neutro de valoración en aduana de las mercancías que se ajustase a las realidades comerciales.” Según lo expresado por Beato (2012)

En 1995, el Congreso Nacional ratificó el Acuerdo a través del Decreto Núm. 667-01, de fecha 25 de junio de 2001, se estableció el Reglamento para la Valoración Aduanera de las mercancías, conforme al Acuerdo Relativo a la Aplicación del Artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio, que entró en vigor el 1ro. de julio de 2001. Creando así el Nuevo Acuerdo de Valoración aduanera de la OMC.

- Principio Básico: Valor de Transacción

De acuerdo a lo que plantea la OMC; *“En el Acuerdo se dispone que la valoración en aduana debe basarse, salvo en determinados casos, en el precio real de las*

² <https://valoracionup.jimdofree.com/rese%C3%B1a-historica/>

mercancías objeto de valoración, que se indica por lo general en la factura. Este precio, más los ajustes correspondientes a determinados elementos enumerados en el artículo 8, equivale al valor de transacción, que constituye el primer y principal método a que se refiere el Acuerdo.

El valor en aduana basado en el método del valor de transacción depende en gran medida de los documentos presentados por el importador. En el artículo 17³ del Acuerdo se confirma el derecho de las administraciones de aduanas a “comprobar la veracidad ⁴o la exactitud de toda información, documento o declaración”

Teniendo en cuenta la posición de la Dirección General de Aduana (DGA)

“La forma en que la Aduana se ocupa del control del movimiento de bienes transfronterizos tiene un impacto directo en la economía y el comercio mundial. Una aduana eficiente que libera bienes, sin afectar el control, dentro de marcos de tiempo relativamente razonables, refleja efectivamente el clima favorable a las empresas de un país y es un atractivo a la inversión extranjera.

Partiendo de esta realidad, en el 2017 la Dirección General de Aduanas (DGA) desarrolló un nuevo plan estratégico institucional 2017-2021, con el objetivo de utilizarlo como un documento de gestión que genere cambios de alto valor, tanto al país como a la institución. Este plan está alineado a los

³ <https://docplayer.es/53770938-Estudio-sobre-el-proceso-de-valoracion-en-aduana-de-mercancias-importadas-aplicado-por-la-dian-de-ipc-ipc-ipc-marzo-septiembre-de-2010.html>

⁴ https://iccwbo.org/content/uploads/sites/3/2016/10/ICC-Policy-Statement-on-the-Misuse-of-Customs-Valuation-Databases_ES.pdf

objetivos de la Estrategia Nacional de Desarrollo (END), al tiempo que incorpora las tendencias globales de los organismos nacionales e internacionales en materia de manejo de comercio transfronterizo, contribuyendo así al desarrollo del país. En este sentido, todas las acciones realizadas por la DGA durante el 2018 se han ejecutado tomando como referencia los objetivos descritos en el plan estratégico institucional.” (DGA, 2018)

1.2. Marco conceptual

Para este trabajo de investigación se optó por una metodología adecuada al objetivo de estudio que se persigue y además, fueron usados a lo largo de la investigación un conjunto de conceptos generales y específicos que se plantean a continuación.

Comercio Internacional

La definición propuesta por Cornejo (1996), el Comercio Internacional es *“el intercambio de bienes y servicios entre residentes de diferentes países”*.

Retomando lo anterior, Sotelo señala como definición del comercio internacional: *“... el intercambio de bienes de capital y de consumo, así como de los servicios, entre Estados políticamente independientes o residentes de los mismos”*. (La Nueva Economía, 2011)

Barreras Arancelarias

En 2016, Vázquez Burguillo afirma que; *“Las barreras arancelarias son restricciones al comercio externo de un país, mediante impuestos a la exportación e importación de bienes o servicios por parte de un país o una zona económica.”*

Aduanas

De acuerdo con Marco San Juan, (2019) *“Una Aduana, es un espacio físico situado, por lo general, en áreas estratégicas como espacios transfronterizos, espacios portuarios, aeroportuarios y terminales de ferrocarril, donde se regulan y controlan todas las actividades relacionadas con el tráfico de productos, personas y capitales, tanto si son importados como exportados”*

GATT

Pedrosa (2019) define que, *“El Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comerciales (GATT) son varias negociaciones y acuerdos que los países implementan periódicamente para reducir los aranceles mundiales y bilaterales sobre ciertos productos”.*

Esta nomenclatura, GATT, se refiere al nombre en inglés del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio y se creó en 1994 como una de las formas de reducción de los aranceles internacionales en el momento del comercio nacional.

Valoración Aduanera

Santos Sandoval (2019) expone que, *“El valor en aduana es el dato más importante de la declaración en aduana, ya que en base a ello se determinan los*

impuestos a cambio del comercio internacional, por lo que conocer el acuerdo es muy importante. El artículo VII del GATT de 1994 de la Organización Mundial del Comercio (OMC) se refiere a normas detalladas para determinar los precios exactos realmente pagados o importados”.

Aranceles (ad valorem, específico y mixto)

“Un arancel es un tributo impuesto a un bien o servicio mientras cruza las fronteras de un país”. (Sevilla, 2019)

- **Ad Valorem:** Un arancel que se impone en términos de porcentaje sobre el valor de la mercancía
- **Específico:** Arancel que se impone en términos de cargas o cobros monetarios específicos por unidad o cantidad de mercancía importada.
- **Mixto:** Un arancel que combina aranceles *ad valorem* y específicos.

Acuerdo de Valoración de la OMC

De acuerdo con informaciones de la OMC, “*El Acuerdo de la OMC sobre la Implementación del Artículo VII del GATT de 1994, o los llamados Acuerdos de Valoración, son parte de los acuerdos de la Ronda de Uruguay. El acuerdo define las normas para establecer el valor de las mercancías para el cálculo de Derechos Aduaneros y de los impuestos aplicables al momento de la importación de las mercancías.*”

Obligación Tributaria

López Cavia (2019), define que, *“Las obligaciones tributarias son aquellas incurridas debido a la necesidad de pagar impuestos para apoyar los costos estatales. El incumplimiento de las obligaciones fiscales da como resultado las sanciones fiscales correspondientes”*.

1.3. Marco Contextual

El análisis se llevará a cabo en República Dominicana, específicamente en las aduanas de Santo Domingo, lugar donde se ven las acciones que busca analizar este proyecto y lugar donde se podrá obtener la información necesaria para conocer qué tipo de impacto tienen estas acciones ilícitas en el Comercio Internacional y la economía de la República Dominicana.

CAPÍTULO 2

2.1. Diseño Apropriado de Investigación

2.1.1. Diseño

El diseño a implementar en el trabajo de investigación corresponde al diseño no experimental; ya que, este se realiza sin manipular deliberadamente las variables. Está basado principalmente en la observación de fenómenos tal y como se dan en su contexto natural para después analizarlos. Se fundamenta en categorías, conceptos, variables, sucesos, comunidades o contextos que ya ocurrieron o se dieron sin la intervención directa del investigador

2.1.2. Enfoque

El enfoque que utilizaremos en este trabajo de investigación, es el enfoque mixto ya que para la realización de esta se emplea el enfoque cuantitativo, el cual se basa en datos medibles que serán obtenidos por medio de estadísticas, informes y estudios económicos todo esto ayudará a la obtención de informaciones verídicas y fiables que den como resultado la comprensión e interpretación del fenómeno en este estudio.

Y el enfoque cualitativo el cual estudia la realidad en su contexto natural y cómo sucede; utiliza instrumentos variados para recoger información como las entrevistas, imágenes y observaciones.

2.1.3. Secuencia

Esta investigación estará sujeta a una secuencia de tipo lineal o longitudinal debido a que el tema planteado establece la realización de un análisis en cuanto al impacto que produce la alteración de la valoración de la mercancía en las aduanas dominicanas para luego determinar las consecuencias que estas acciones conllevan para el Comercio Internacional; además se pretende analizar los posibles cambios y sus consecuencias que se presenten a través del tiempo de las determinadas variables que se utilizaran en el trabajo de investigación.

2.2. Metodología

2.2.1. Tipo de investigación

Para la realización de este trabajo de investigación es necesario conocer cuáles son las causas y efectos de la alteración de los precios sobre la valoración de la mercancía, para determinar el impacto en el Comercio Internacional de la República Dominicana y además explicar cómo esto afecta dentro del país. Por otro lado, es importante conocer los procesos llevado a cabo en las aduanas dominicanas para así poder establecer los puntos débiles dentro de dichos procesos y de tal forma, lograr evitar riesgos y controlar el problema de los delitos aduaneros en el país.

El tipo de investigación que se llevará a cabo en este trabajo será de carácter explicativo, ya que el proceso estará orientado, no sólo a describir o hacer un

acercamiento en torno a un fenómeno o hecho específico, sino que busca establecer las causas que se encuentran detrás de dicho fenómeno.

2.2.2. Métodos a Utilizar

Los métodos a utilizar para el desarrollo de esta investigación tienen como propósito localizar y delimitar un problema, permitiendo recolectar datos importantes para generar las hipótesis que luego serán respaldadas. De esta manera se toman las decisiones que más convengan. Dentro de los métodos que se utilizarán, se encuentran:

Método Analítico: mediante la utilización de este método se descompondrá las secciones que conforman los procesos a investigar, con la finalidad de realizar un estudio de forma particular de cada una de las partes y establecer las relaciones entre las variables y sus posibles puntos débiles.

Método Estadístico: permitirá identificar, recoger y analizar las muestras de los datos para luego organizarlas en una serie de artículos de los cuales se podrán extraer muestras para establecer el comportamiento de las alteraciones en las variaciones de los precios.

Método Inductivo: este método permitirá describir las variables planteadas y además registrar cada una de ellas para establecer la recopilación de datos. También facilita el analizar situaciones particulares mediante un estudio individual de los hechos para formular posteriormente las conclusiones generales; se basa en lo observado y en lo experimentado.

2.2.3. Técnicas de Recopilación de Información

Para realizar este trabajo de investigación se utilizarán tres técnicas de recolección de datos para obtener y evaluar las evidencias necesarias, para formar un juicio profesional y objetivo en base al caso estudiado. Las técnicas a implementar son las siguientes:

Revisión de Documentos: de acuerdo con este método, consultaremos diferentes documentos como, artículos, informes, revistas, periódicos y libros lo cual nos permitirá realizar comparaciones y analizar casos similares para luego poder identificar los posibles riesgos que trae como consecuencia el caso que está siendo evaluado.

Observación: esta técnica de investigación permite la participación del investigador en las actividades llevadas a cabo por las aduanas dominicanas. Además, permitirá la determinación de todos los aspectos de los procesos y controles aduaneros, cómo se realiza, quién lo realiza, cuándo se lleva a cabo, cuánto tiempo toma, dónde se hace y porqué se hace. De esta forma podemos recopilar los datos necesarios para el desarrollo de estrategias.

Diagrama de Flujos: permitirá determinar el funcionamiento real de los procesos para producir un resultado. mediante esta técnica se podrán revelar problemas potenciales en el sistema, que no han sido identificados, pasos innecesarios y duplicación de trabajo los cuales al ser identificados se podrán eliminar y por lo tanto se obtendrá un manejo más eficiente de los procesos y

finalmente se conseguirá eliminar los riesgos y aumentar el control para evitar futuras complicaciones

2.2.4. Fuentes de Información

Los diversos tipos de documentación que se consideran para este trabajo de investigación corresponden a la materia prima que se tiene para la realización de la misma. Estos tienen información y datos útiles que sirven para determinar los procedimientos que deben ser realizados. Además, los tipos de fuentes documentales permiten conocer, identificar y seleccionar las fuentes de información adecuadas para el trabajo que se está realizando.

El tipo de fuente documental seleccionada, para realizar la investigación pertinente, es la la primaria; ya que los datos e informaciones relevantes que se utilizarán se obtendrá de las principales fuentes tales como: artículos, informes, libros y revistas.

2.3. Variables de la Investigación.

Variable	Objetivo	Indicador
Valoración de Mercancía	Definir cuáles son los métodos implementados por las aduanas dominicanas y determinar su incidencia.	Método del Valor de Transacción, Método del Valor de Transacción de Mercancías Idénticas, Método del Valor de Transacción de Mercancías Similares, Método Deductivo, Método del Valor Reconstruido, Método del Última Instancia.
Herramientas Técnicas de Valoración Aduanera	Determinar de qué manera el uso de herramientas técnicas de valoración aduanera influye en la óptima gestión empresarial en el comercio internacional de la República Dominicana.	Procesos y procedimientos presentes en la valoración de la mercancía en las aduanas.
Sistemas de Control en las Aduanas	Identificar y determinar la eficiencia de los sistemas de control aduaneros para prevenir y eliminar riesgos de contrabando en las aduanas dominicanas	Estándares y métodos de control aplicados en la valoración de la mercancía

CAPÍTULO 3

3.1. Teorías Relativas al Comercio internacional.

- Teoría de la Ventaja Absoluta de Adam Smith.

“Este concepto económico es una de las primeras bases en el estudio de la economía y del comercio internacional. Para Smith, ⁵los países tienden a especializarse en la producción de bienes en los que tienen ventaja absoluta por el menor gasto de recursos en la producción.” (J. Sánchez Galán, 2018)

En otras palabras, un país tiene ventaja absoluta en la producción de un bien o servicio, siempre y cuando utilice menor cantidad de factores de producción para producir dicho bien o servicio, en comparación con otros países.

- Teoría de la Ventaja Comparativa de David Ricardo.

“El modelo de la ventaja comparativa fue desarrollado por el economista David Ricardo⁶ como respuesta y mejora de la teoría de la ventaja absoluta de Adam Smith.” (J. Sánchez Galán, 2018)

De acuerdo a lo expresado por David Ricardo, los países se inclinan a especializarse en la producción y exportación de bienes o servicios que pueden ser elaborados a menor costo de producción. Esta teoría asume como decisivos los

⁵ <https://economipedia.com/definiciones/ventaja-absoluta.html>

⁶ <https://www.sdelsol.com/glosario/ventaja-comparativa/>

costos relativos de producción y no la cantidad de recursos empleados en la producción como establece la teoría de la ventaja absoluta.

- **Teoría de Competitividad de Michael Porter.**

De acuerdo con la información propuesta por Sevilla, A (2018);

“El concepto de ventaja competitiva⁷ fue desarrollado precisamente por Michael Porter en el año 1980. Su objetivo era solucionar los problemas a los que se enfrentaba la teoría de la ventaja comparativa. Ya que al aconsejar a los países a especializarse en el producto o servicio donde tuvieran ventaja comparativa o absoluta, podría relegar a algunos países a especializarse en producción del sector primario, entrando en una espiral de bajos salarios y poca generación de riqueza”

En resumen, un país tiene ventaja competitiva cuando posee una característica diferencial que la hace alejarse de la competencia y colocarse en una posición claramente superior con respecto al resto, a fin de obtener un rendimiento mayor. Michael Porter diferencia tres tipos de ventaja competitiva: ventaja por liderazgo de costos, ventaja por diferenciación de productos y ventaja por segmentación de mercado.

⁷ <https://www.e-consulta.com/opinion/2019-08-29/la-competitividad-motor-del-desarrollo-empresarial>

3.2. Sustentación Legal.

Las normativas legales que se presentarán a continuación, servirán como punto de apoyo legal para tratar el tema de investigación y las cuales serán aplicadas al proyecto. Se presentará una breve descripción del objetivo de cada una de las leyes para mayor comprensión de los temas que se tratarán a lo largo del trabajo de investigación

Cuadro No. 1

Disposiciones Legales	Fecha	Descripción
Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) (Art VII) - Valoración en Aduana	1974 Reformado 1994	En el artículo VII del GATT, se establecen los principios generales de valoración en las aduanas. - La valoración en aduana debe basarse, salvo en determinados casos, en el precio real de las mercancías objeto de valoración, que se indica generalmente en la factura. - En casos en que no exista valor de transacción o no sea aceptable como valor en aduana por distorsiones en el precio como consecuencia de condiciones ajenas, el Acuerdo establece otros cinco métodos de valoración, que se deberán aplicar en el orden prescrito 1. Valor de transacción

		<p>2. Valor de transacción de mercancías idénticas</p> <p>3. Valor de transacción de mercancías similares</p> <p>4. Método deductivo</p> <p>5. Método del valor reconstruido</p> <p>6. Método de última instancia</p> <p>(Acuerdo General sobre Aranceles y Comercio, 1994)</p>
<p>Acuerdo Dirección General de Aduanas (DGA) y Dirección General de Impuestos Internos (DGII).</p>	<p>20 de junio de 2013</p>	<p>Este acuerdo tiene como objetivo establecer una política de acercamiento y trabajo y trabajo coordinado que permita intercambiar información que fuera necesaria para establecer reglas de valoración claras que ayuden a la correcta aplicación de los impuestos y aranceles.</p> <p>(Ministerio de Hacienda, 2013)</p>
<p>Ley Núm. 3489. Ley de Aduanas.</p>	<p>14 de febrero de 1953</p>	<p>En dicha Ley se establece la Aduana y su funcionamiento, las formalidades que deben llenarse en los puertos extranjeros y lo relativo a las importaciones y exportaciones de mercancías conforme a los regímenes establecidos.</p>

<p>Ley General de Defensa de la Competencia Núm. 42-08</p>	<p>25 de enero de 2008</p>	<p>La ley tiene por objeto, con carácter de orden público, promover y defender la competencia efectiva para incrementar la eficiencia económica en los mercados de bienes y servicios, a fin de generar beneficio y valor en favor de los consumidores y usuarios de estos bienes y servicios en el territorio nacional.</p> <p>Se aplicará a todos los agentes económicos, sean estas personas físicas o jurídicas, sean de derecho público o privado, con o sin fines de lucro, nacionales o extranjeras, que realicen actividades económicas en el territorio nacional.</p> <p>(Congreso Nacional, 2008)</p>
<p>Ley Núm. 155-17. Contra el Lavado de Activos, el Financiamiento del Terrorismo y la Proliferación de Armas de Destrucción Masiva.</p>	<p>01 de junio del 2017</p>	<p>Esta ley tiene por objeto reglamentar lo dispuesto en contra del lavado de activos y financiamiento del terrorismo dentro del territorio nacional. Los sujetos deberán cumplir con las disposiciones de esta ley y las normativas sectoriales que emitan las autoridades competentes para la regulación y supervisión.</p> <p>(El Congreso Nacional, 2017)</p>

Ley Núm. 57-96	06 de diciembre de 1996	<p>Cada legislador importará libre de impuestos un vehículo de motor cada dos años, sin importar el tipo, marca, modelo, año, cilindraje, CIF, etc. El vehículo que importe estará exento de todo tipo de gravámenes e impuestos, recargos, multas, etc., así como también cualquier restricción o prohibición existentes.</p> <p>(El Congreso Nacional, 1996)</p>
Decreto Núm. 36-11	11 de febrero de 2011	<p>El objetivo del Decreto núm. 36-11 es desarrollar las disposiciones del acuerdo relativo al artículo VII del GATT de 1994 y también las disposiciones del ordenamiento jurídico nacional. De acuerdo con el Decreto Núm. 36-11 la aplicación de la valoración aduanera en la Rep. Dominicana se regirá por lo dispuesto en el Art VII del GATT, las decisiones del Comité de Valoración en Aduana de la Organización Mundial del Comercio y por las normas generales dictadas por la Dirección General de Aduanas</p> <p>(Ministerio Hacienda, 2011)</p>
Norma Núm. 001-2017 Procedimiento	06 de marzo de	<p>Tiene por objeto establecer, regular y potencializar el procedimiento aduanero de fiscalización posterior y comprobar, con posterioridad al pago de</p>

<p>Aduanero de Fiscalización Posterior</p>	<p>2017</p>	<p>los impuestos liquidados inicialmente en zona primaria, al despacho aduanero y otras operaciones aduaneras, el cumplimiento de la normativa legal aplicable y las formalidades aduaneras, con el propósito de verificar los requisitos y obligaciones tributarias relacionadas con el comercio exterior.</p> <p>(Ministerio de Hacienda, 2017)</p>
<p>Norma Núm. 02-08. Norma General que Prohíbe la Importación de Vehículos de Motor con Volante a la Derecha</p>	<p>06 de octubre de 2008</p>	<p>La normativa establece que es deber del Estado proteger la seguridad de la ciudadanía, evitando, entre otros, la importación de vehículos de motor no aptos para la circulación de las vías públicas de la República Dominicana, por estar hechos para la circulación en países en donde las regulaciones de tránsito y las vías están diseñadas para circular con el volante dispuesto a la derecha de los vehículos de motor.</p> <p>(Dirección General de Aduanas, 2008)</p>
<p>Exámen de política comercial de la OMC.</p>	<p>1989</p>	<p>Estos exámenes forman parte de lo acordado en la Ronda Uruguay, pero se iniciaron varios años antes de que acabara la Ronda; fueron uno de los primeros resultados de las negociaciones. Los participantes acordaron establecer el proceso de</p>

		<p>examen en la Reunión Ministerial de diciembre de 1988, cuyo objeto era realizar un balance a mitad de período de la Ronda Uruguay. El primer examen se llevó a cabo el año siguiente. Inicialmente, estos exámenes se realizaban en el marco del GATT y, como éste, se centraban en el comercio de mercancías. Con la creación de la OMC en 1995, se amplió su ámbito, al igual que el de la Organización, para incluir los servicios y la propiedad intelectual.</p> <p>(OMC, 1989)</p>
--	--	---

3.3. Sustentación Técnica.

3.3.1 Valoración de Mercancía.

En principio, cuando un importador introduce una mercancía al país a través de las aduanas, debe aportar una factura para que de esos valores se cobre un porcentaje de impuestos a la importación (arancel) e internos (ITBIS o Selectivo al Consumo).

La aceptación o rechazo de ese valor se encuentra regulado, en primer lugar, en el artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT, por sus siglas en inglés), en segundo lugar, al Acuerdo del Valor del GATT⁸⁸, que es el que desarrolla el contenido de ese artículo VII; y por último, el Decreto 36-11, del 20 de enero del 2011, que desarrolla el Acuerdo del Valor.

Esas tres normas explican los métodos que deben aplicarse sucesivamente para descartar el valor aportado por el importador y asignar otro nuevo, que en resumen son 6 métodos, a aplicarse uno en sustitución de otro, en orden descendente - ascendente, del 1 al 6.

De acuerdo al método 1, el valor que debe aceptarse siempre debe ser el mostrado en la factura declarada, como lo estatuye el art. VII, numeral 2 del GATT, y el artículo 1 del Acuerdo del Valor, que lo desarrolla, que establecen:

⁸⁸ <http://www.wcoomd.org/-/media/wco/public/es/pdf/topics/key-issues/revenue-package/gu%C3%8Da-de-la-oma-sobre-valoraci%C3%93n-en-aduana-y-precios-de-transferencia.pdf?db=web>

Art. VII, numeral 2. a) del GATT: *"El valor en aduana de las mercancías importadas debería basarse en el valor real de la mercancía importada a la que se aplique el derecho o de una mercancía similar y no en el valor de una mercancía de origen nacional, ni en valores arbitrarios o ficticios."*

Art. 1 del Acuerdo del Valor: *"El valor en aduana de las mercancías importadas será el valor de transacción, es decir, el precio realmente pagado o por pagar por las mercancías cuando éstas se venden para su exportación al país de importación, ajustado de conformidad con lo dispuesto en el artículo 8º."*

En el mismo artículo 1 del Acuerdo del Valor, al acordar en primera parte que el valor que debe ser acogido en aduanas es el valor real, para los casos en que la factura no concuerde con un valor cercano, se deben hacer los análisis e investigaciones para deducir dicho valor, aplicando las reglas estatuidas en el mismo artículo 1 del Acuerdo del Valor.

I. Órganos que Intervienen en la Valoración.

Dentro del marco de Valoración Aduanera, se encuentran algunas organizaciones internacionales e instituciones nacionales que rigen las prácticas de valoración y se encargan de determinar las normas y regulaciones que den pie a la facilitación del comercio, además de proveer y aplicar las leyes para la correcta valoración de la mercancía importada.

Estas instituciones son de gran importancia, tanto en el ámbito internacional como en el nacional, ya que se encargan de controlar el entramado de actividades comerciales internacionales, preservar y facilitar su funcionamiento. Dentro de las Organizaciones e Instituciones que intervienen en la valoración aduanera, encontramos:

- I. La **OMC** y la **OMA** cooperan en cuanto al acceso a los mercados, el Acuerdo sobre Tecnología de la Información (ATI), la valoración en aduana, las normas de origen y la facilitación del comercio.
- II. **El Comité de Valoración en Aduana** del Consejo del Comercio de Mercancías de la OMC, se ocupa de una serie de medidas encaminadas a la facilitación del comercio.
- III. **El Comité Técnico de Valoración en Aduana (CTVA)** toma como referencia el Compendio de la OMA sobre valoración en aduana la cual contiene información sobre opiniones consultivas, notas explicativas y estudios de casos prácticos que fueron adoptados por el CTVA, que

proporciona directrices útiles para abordar los temas técnicos relacionadas con la valoración en aduana.

- IV. **Dirección General de Aduanas (DGA)**, es la institución encargada de aplicar la legislación aduanera y de recaudar los derechos e impuestos a la importación, a la exportación, al movimiento o al almacenaje de mercancías.

- V. **Hacienda, superior jerárquico de la Administración Tributaria:** Código Tributario. Art. 30: *“Corresponde a la Secretaría de Estado de Finanzas, como superior jerárquico directo de los Órganos de la Administración Tributaria, velar por la buena aplicación y recaudación de los tributos y dirimir en tal calidad los posibles conflictos creados por las decisiones emanadas de la Administración Tributaria. (...)”*

- VI. **La DGA y la DGII conforman la Administración Tributaria.** Art. 30, de la Ley 227-06 que otorga personalidad a la DGII: *“La administración de los tributos y la aplicación de este Código y demás normas tributarias, compete a las Direcciones Generales de Impuestos Internos y de Aduanas, quienes para los fines de este Código se denominará en común, la Administración Tributaria.”*

II. Métodos de Valoración Aduanera.

Conforme a lo establecido en el Artículo VII del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) y lo Reglamentado en el Decreto 36-11, se disponen los siguientes métodos por los cuales las aduanas pueden valorar la mercancía importada:

- **Método 1 - Valor de Transacción.**

El valor en aduana de las mercancías importadas será el valor de transacción; El precio realmente pagado o por pagar por las mercancías importadas que haya hecho o vaya a hacer el comprador al vendedor e incluye todos los pagos hechos como condición de la venta de las mercancías importadas por el comprador al vendedor.

Condiciones que deben cumplirse para que el valor en aduana sea el valor de transacción de acuerdo con la OMC:

- a) Debe existir prueba de la venta (facturas comerciales, contratos, pedidos, etc.)
- b) No deben existir restricciones a la cesión o utilización de las mercancías por el comprador.
- c) La venta o el precio no deben estar sujetas a condiciones o consideraciones cuyo valor no pueda determinarse con respecto a las mercancías objeto de valoración.

- d) Deberá disponerse de información suficiente para que puedan efectuarse en el precio pagado o por pagar, determinados ajustes.
- e) Ausencia de vinculación entre el comprador y el vendedor.

- **Método 2 - Valor de Transacción de Mercancías Idénticas.**

Si no es posible determinar el valor en aduana de la mercancía importada por lo dispuesto en el método 1, el valor en aduana será el valor de transacción de mercancías idénticas vendidas para la exportación al mismo país de importación y exportadas en el mismo momento que la mercancía objeto de valoración o en un momento aproximado.

Condiciones que debe cumplir:

- a) Las mercancías deben ser iguales en todos los aspectos (características físicas, calidad y prestigio comercial).
- b) El país de origen en el que fueron producidas las mercancías debe ser el mismo.
- c) Las mercancías deben haber sido producidas por el mismo productor de las mercancías objeto de valoración.

- **Método 3 - Valor de Transacción de Mercancías Similares.**

Si el valor en aduana de las mercancías importadas no puede determinarse por lo establecido en los métodos 1 y 2, el valor en aduana será el valor de transacción

de mercancías similares vendidas para la exportación al mismo país de importación y exportadas en el mismo momento que las mercancías objeto de valoración.

Condiciones que debe cumplir:

- a) Deben ser muy semejantes a las mercancías objeto de valoración en cuanto a su composición y características;
- b) Deben cumplir las mismas funciones que las mercancías objeto de valoración y ser comercialmente intercambiables;
- c) Deben haberse producido en el mismo país y por el mismo productor de las mercancías objeto de valoración.

- **Método 4 - Valor Deductivo.**

Este método dispone que; cuando no se pueda determinar el valor en aduana sobre la base de los métodos 1, 2 o 3, se determinará sobre la base del precio unitario al que se venda a un comprador no vinculado con el vendedor la mayor cantidad total de las mercancías importadas, o de otras mercancías importadas que sean idénticas o similares a ellas, en el país de importación.

- a) El valor en aduana debe establecerse sobre la base del precio unitario al que se venda la mayor cantidad total de las mercancías importadas o de otras mercancías importadas que sean idénticas o similares a ellas.

“Para determinar esa mayor cantidad total de mercancías, se reúnen todas las ventas realizadas a un precio dado y se compara la suma de todas las unidades de

mercancías vendidas a ese precio con la suma de todas las unidades de mercancías vendidas a cualquier otro precio” (OMC, 2019)

- b) Deducciones del precio al que se haya vendido la mayor cantidad total, como los gastos habituales de transporte y seguros en que se incurra en el país de importación; los derechos de aduana y otros gravámenes internos pagaderos en el país importador por la importación o venta de las mercancías.

- Método 5 - Valor Reconstruido.

El Valor Reconstruido es el método más difícil y por lo tanto el menos utilizado, de acuerdo con este método, el valor en aduana se determina sobre la base del costo de producción de las mercancías objeto de valoración más una cantidad por concepto de beneficios y gastos generales igual a la reflejada habitualmente en las ventas de mercancías de la misma especie o clase del país de exportación al país de importación. El valor reconstruido es la suma de los siguientes elementos:

- a) Costo de producción (valor de los materiales y de la fabricación).
- b) Beneficios y gastos generales.
- c) Otros gastos que han de añadirse (el costo del transporte de las mercancías importadas hasta el puerto o lugar de importación; los gastos de carga, descarga y manipulación).

- **Método 6 - De Última Instancia.**

Cuando el valor en aduana no pueda determinarse por ninguno de los métodos citados anteriormente, podrá determinarse según criterios razonables, compatibles con los principios y las disposiciones generales del Acuerdo y del artículo VII del GATT de 1994, sobre la base de los datos disponibles en el país de importación.

Criterios de valoración que no han de aplicarse:

- a) El precio de venta de mercancías en el país de importación.
- b) Un sistema que prevea la aceptación, a efectos de valoración en aduana, del más alto de dos valores posibles (deberá utilizarse el más bajo);
- c) El precio de mercancías en el mercado interno del país de exportación;
- d) Un costo de producción distinto de los valores reconstruidos que se hayan determinado para mercancías idénticas o similares;
- e) El precio de mercancías vendidas para exportación a un tercer país;
- f) Valores en aduana mínimos (a menos que un país en desarrollo se haya acogido a la excepción que permite la utilización de valores mínimos);
- g) Valores arbitrarios o ficticios.

III. Duda Razonable en Aduanas.

De acuerdo a lo establecido en el Artículo 4. Numeral 4 del Decreto núm.. 36-11 y conforme al Acuerdo del Valor del GATT de 1994, se define como “Duda Razonable” lo siguiente:

“Cuando la autoridad aduanera tiene motivos para dudar de la veracidad o exactitud de los datos o documentos presentados por el importador para sustentar el Valor declarado en aduana.”

La Duda Razonable es el acto en el cual las Aduanas comunican al importador que existen dudas en cuanto al valor declarado en aduanas cumpliendo las reglas de valoración adecuadamente, las aduanas deben requerir la información y documentación que sea necesaria para verificar que se han cumplido adecuadamente las reglas de valoración.

Según lo establece el Artículo 21. Procedimiento para aplicar el mecanismo de la duda razonable del Decreto n[um. 36-11 y conforme al Acuerdo del Valor del GATT de 1994.

Párrafo I: *“Cuando haya sido presentada una declaración y la Aduana tenga motivos para dudar de la veracidad o exactitud de los datos o documentos presentados como prueba de esa declaración, podrá pedir al importador que, en un plazo de cinco (5) días hábiles, proporcione por escrito una explicación complementaria; así como, documentos u otras pruebas que acrediten que el valor declarado representa la cantidad total y realmente pagada o por pagar por las mercancías importadas, ajustada de conformidad con el Artículo 8, del Acuerdo del Valor del GATT de 1994.”*

Párrafo III: *“Si una vez recibida y/o recopilada la información complementaria, o si vencido el plazo antes previsto sin haber recibido respuesta, la Aduana tiene aún dudas razonables acerca de la veracidad o*

exactitud del valor declarado, podrá decidir que el valor en aduana de las mercancías importadas no se determinará con arreglo a las disposiciones del Artículo 1, del mismo, teniendo en cuenta las disposiciones del Artículo 11, del Acuerdo del Valor del GATT de 1994.”

Párrafo IV: *“Antes de adoptar una decisión definitiva, la Aduana comunicará al importador, por escrito si le fuere solicitado, los motivos para dudar de la veracidad o exactitud de los datos o documentos presentados, y le dará un plazo de diez (10) días para responder, tal y como está establecido en la legislación aduanera nacional. Una vez adopta la decisión definitiva, la Aduana notificará por escrito al importador, indicando los motivos que la inspiran.”*

3.3.2 Los Principios del Sistema de Comercio.

Los Acuerdos de la OMC son documentos muy complejos y en su mayoría extensos ya que abarcan una gran variedad de actividades y procesos jurídicos; sin embargo, todos estos documentos se basan en los principios fundamentales que conforman la base del sistema de comercio.

I. Comercio sin Discriminaciones

- Nación más favorecida (NMF):

La Organización Mundial del Comercio establece en virtud de los acuerdos de la misma que:

” Los estados no consiguen de formar regular priorizar discriminaciones entre sus diversos interlocutores comerciales. Tiene tanta importancia que es el primer artículo del Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT), que regula el comercio de mercancías.”

En otras palabras, el principio NMF establece que cuando un país reduce una barrera al comercio o abre un nuevo mercado, este debe hacer lo mismo para los mismos productos o servicios de todos sus integrantes o socios comerciales, sin importar la riqueza o la fuerza del mismo.

Sin embargo, el principio permite ciertas excepciones. Por ejemplo, los países que se encuentran en una misma región pueden establecer un acuerdo de libre comercio que no se aplique a mercancías de origen externo a dicha región. También

se puede dar el caso en el que un país puede poner barreras a los productos que proceden de determinados países, los cuales son considerados como objeto de comercio desleal.

- **Trato nacional: Igual trato para nacionales y extranjeros:**

Según la Organización Mundial del Comercio (OMC);

“Las mercancías importadas y las producidas en el país deben recibir el mismo trato, al menos después de que las mercancías extranjeras hayan entrado en el mercado. Lo mismo debe ocurrir en el caso de los servicios extranjeros y los nacionales, y en el de las marcas de fábrica o de comercio, los derechos de autor y las patentes extranjeros y nacionales.”

Cabe resaltar que el trato nacional sólo será aplicado una vez que la mercancía o servicio haya entrado al mercado nacional por lo que, la aplicación de los impuestos de aduana a las importaciones no significa una transgresión del trato nacional, incluso cuando los productos fabricados en el país estén exentos de dichos impuestos.

II. Previsibilidad: Mediante Consolidación y Transparencia

De acuerdo con la información propuesta por la Organización Mundial del Comercio (OMC);

“La promesa de no aumentar un obstáculo al comercio puede ser tan importante como reducir otro, ya que la promesa permite que las empresas tengan una visión más clara de sus oportunidades futuras.”

De la misma forma la fuerza y la previsibilidad se excitan las inversiones, se crean puestos de trabajo y los consumidores pueden aprovechar plenamente los beneficios de la competencia.”

Este principio permite que los gobiernos se esfuercen por ofrecer estabilidad y previsibilidad a las actividades económicas del país por medio del sistema multilateral de comercio; generando así mayor seguridad en los mercados para los comerciantes y los inversores extranjeros.

CAPÍTULO 4

4.1 Importación de Vehículos y la Industria Automotriz.

4.1.1 Industria Automotriz Mundial.

De acuerdo con un estudio realizado por Siza Morales, H. (2018); este establece lo siguiente;

“Un reciente informe revelado por JATO Dynamics, la firma especializada en el monitoreo permanente sector automotriz a nivel global, mediante la recopilación de datos en 57 mercados de todo el mundo, revela que durante el primer semestre del 2018 fueron vendidas 44 millones de unidades de vehículos, cifra que supera en 3.6% las ventas logradas durante el mismo periodo de 2017¹⁰.

El líder indiscutible continúa siendo China con más de 12 millones de unidades vendidas y un crecimiento positivo de 3.9%, a pesar de enfrentar momentos difíciles debido a la incertidumbre sobre la guerra comercial con Estados Unidos, así como a los controles más estrictos del gobierno sobre los préstamos bancarios para frenar el aumento de la deuda.”

Siguiendo con la información anterior, el autor afirma que:

¹⁰ <https://encolombia.com/economia/internacional/aranceles-aduaneros/derechos-antidumping/>

“El Grupo Volkswagen fue el que más vendió con 5.45 millones de unidades, creciendo 7% en el primer semestre 2018, mientras que Renault-Nissan, en el segundo lugar, presentó un crecimiento de 4%. Toyota ocupa la tercera posición y registra un crecimiento de 2%.”

En el 2018 la industria automotriz parecía llevar un movimiento alcista con el aumento de las ventas de vehículos en todo el mundo, sin embargo, esa perspectiva cambió luego de que se registraron disminuciones en las ventas a finales del 2018; por lo que las expectativas para 2019 y 2020 no son del todo optimistas.

Tomando en cuenta las informaciones de Riley, C. (2019); sostiene que:

“Las ventas de los principales fabricantes globales han sido afectadas por la desaceleración económica, las tensiones comerciales y el cambio hacia los autos eléctricos. Las ventas se están viendo socavadas por la desaceleración económica, el aumento de las tensiones comerciales y los dramáticos cambios regulatorios, impulsados en parte por la crisis climática. Las ganancias se están evaporando, se han recortado empleos y el presidente ejecutivo de una de las marcas más fuertes de la industria ha renunciado.”

En resumen, claramente la situación mundial ha afectado numerosos sectores de la economía incluyendo la industria automotriz; la cual registró un cierre a la baja en el 2019. Sin embargo, las grandes fábricas de automóviles como Volkswagen, Toyota y Renault-Nissan han aprovechado esta situación para invertir en nuevas tecnologías que les permitan salir a flote nuevamente.

4.1.2 Sector Automotriz de la República Dominicana.

El sector automotriz dominicano es uno de los sectores más importantes para la economía nacional. Dentro de este sector encontramos una amplia gama de empresas que trabajan en conjunto para mantener el sector, como por ejemplo: los importadores representantes de los fabricantes de vehículos, los “dealers” que ofrecen al público dichos vehículos nuevos, los importadores y revendedores de vehículos usados, los talleres de mantenimiento y reparaciones, entre otros.

El sector cuenta con algunas asociaciones principales:

- Asociación de Concesionarios de Fabricantes de Vehículos (ACOFAVE)¹¹
- Asoc. Nacional de Agencias Distribuidoras de Vehículos (ANADIVE)¹²
- Asociación de Importadores de Vehículos Usados (ASOCIVU)¹³
- Asociación de Dealers del Cibao (ADECI)¹⁴

Tomando en cuenta las informaciones presentadas por García, P. (2018);

“El 66.3% del parque vehicular de República Dominicana al cierre de 2017 era de origen japonés, de acuerdo a las estadísticas de la Dirección General de Impuestos Internos (DGII), aunque por las calles y autopistas circulan

¹¹ <http://acofave.org/nuevoesmejor/guia-de-vehiculos-blog/>

¹² <https://anadive.com.do/quienes-somos/>

¹³ <http://www.asocivu.com/acerca-de-asocivu>

¹⁴ www.adecei.com.do

vehículos de marcas estadounidenses, coreanas, alemanas, chinas, italianas, londinenses y de otros países.”

En definitiva, el sector automotriz es uno de los sectores con resultados óptimos debido a las oportunidades de empleos que genera, la rentabilidad para sus inversores, el desarrollo tecnológico y su importante posición en la economía global.

4.2 Estadísticas de Importación de Vehículos.

4.2.1 Consulta Arancelaria.

- Clasificación Arancelaria:

Las nomenclaturas del Sistema Armonizado facilitan la gestión del comercio internacional, puesto que el desarrollo comercial sería muy complicado si cada país crease de un código arancelario propio y distinto, obligando a otros países a su utilización en las transacciones internacionales.

De acuerdo con lo planteado por la Dirección Nacional de Aduanas de Uruguay;

“La Clasificación Arancelaria es el sistema por el cual, todas las mercaderías son objeto de una clasificación en la Nomenclatura Arancelaria correspondiente, con base en el Sistema Armonizado de Clasificación y Codificación de Mercancías, de modo tal que, todas y cada unas de ellas pueden ser clasificadas en alguna partida arancelaria, con su correspondiente arancel de importación y exportación.”

Además, como afirma Vergara, M y Bernard, Y (2015);

“Más de 200 países utilizan el sistema, con el que se busca una clasificación uniforme. El SA es ajustado por el Acuerdo Internacional del Sistema Armonizado de Designación y Codificación de Mercancías. La OMA se encarga, a través del Comité del Sistema Armonizado, de su mantenimiento

y actualización mediante enmiendas y transposiciones, de modo que refleje los desarrollos tecnológicos y cambios en el comercio.”

Los productos del sector que evaluaremos están clasificados en el capítulo 87 “*Vehículos automóviles, tractores, velocípedos y demás vehículos terrestres; sus partes y accesorios*”

- Sub-Partida Arancelaria:

8703 - Coches de turismo y demás vehículos automóviles.

8703.24.10.00 - Con tracción en las cuatro ruedas

Esta información es una referencia de la aplicación de la valoración aduanera para la determinación de los derechos e impuestos, aplicables sobre la base imponible y la codificación arancelaria que establece el arancel correspondiente.

En esto, los valores declarados y aplicados conforme el Derecho número 36-11, reflejan la sincerización y transparencia de los importadores de automóviles que comercializan en el mercado nacional que integra el parque vehicular.

Esos datos se pueden visualizar en la captura de información que se compilan en las estadísticas que se presenta a continuación.

4.2.2 Estadísticas de las Importaciones de Vehículos en República Dominicana.

Según la Dirección General de Aduanas (DGA), en 2019 se importaron 117,906 vehículos de motor, lo que representó un crecimiento de 10.88% en comparación a los datos de 2018. En valor FOB, las importaciones de vehículos ascendieron a US\$1,284.97 millones, arrojando un aumento de 9.34% con relación a 2018.

Cuadro No. 2

Importaciones de vehículos por tipo de vehículo						
Enero - diciembre 2019 vs 2018; cantidad de vehículos						
Tipo de Vehículo	Enero - diciembre		Variación		Participación	
	2018	2019	Absoluta	Porcentual	2018	2019
Automóviles	47,911	49,340	1,429	2.98%	45.05%	41.85%
Jeepetas	34,282	42,427	8,145	23.76%	32.24%	35.98%
Vehículos de carga	14,340	15,917	1,577	11.00%	13.49%	13.50%
Furgonetas y Minivans	5,735	6,172	437	7.62%	5.39%	5.23%
Autobuses	2,131	2,041	-90	-4.22%	2.00%	1.73%
Vehículos de turismo	1,725	1,808	83	4.81%	1.62%	1.53%
Otros	216	202	-14	-6.48%	0.20%	0.17%
Total	106,340	117,906	11,566	10.88%	100.00%	100.00%

Fuente: Dirección General de Aduanas.

Cuadro No. 3

Importaciones de vehículos por tipo de vehículo						
Enero - diciembre 2019 vs 2018; valor FOB en millones de US\$						
Tipo de Vehículo	Enero - diciembre		Variación		Participación	
	2018	2019	Absoluta	Porcentual	2018	2019
Jeeps	555.17	640.18	85.01	15.31%	47.24%	49.82%
Vehículos de carga	251.59	277.62	26.03	10.35%	21.41%	21.61%
Automóviles	261.58	256.62	-4.96	-1.90%	22.26%	19.97%
Autobuses	54.77	58.35	3.57	6.53%	4.66%	4.54%
Furgonetas y Minivans	32.52	31.65	-0.88	-2.70%	2.77%	2.46%
Vehículos de turismo	12.04	12.36	0.32	2.69%	1.02%	0.96%
Otros	7.58	8.90	1.32	17.47%	0.64%	0.69%
Total	1,175.26	1,284.97	109.71	9.34%	100.00%	100.06%

Fuente: Dirección General de Aduanas.

Con la data suministrada, se puede visualizar, que el mayor porcentaje de vehículos introducido al país se tipifica en los jeeps, medio de transporte de uso mayormente familiar.

Cuadro No. 4

Importaciones de vehículos según país de origen						
Enero - diciembre 2019 vs 2018; cantidad de vehículos						
País	Enero - diciembre		Variación		Participación	
	2018	2019	Absoluta	Porcentual	2018	2019
Estados Unidos	38,175	43,020	4,845	12.69%	35.90%	36.49%
Japón	22,007	26,153	4,146	18.84%	20.69%	22.18%
Corea Del Sur	27,019	23,560	-3,459	-12.80%	25.41%	19.98%
México	3,419	5,699	2,280	66.69%	3.22%	4.83%
Canadá	3,929	5,154	1,225	31.18%	3.69%	4.37%
China	2,866	2,310	-556	-19.40%	2.70%	1.96%
Argentina	1,746	2,073	327	18.73%	1.64%	1.76%
Tailandia	1,283	1,984	701	54.64%	1.21%	1.68%
Alemania	1,411	1,650	239	16.94%	1.33%	1.40%
India	919	1,568	649	70.62%	0.86%	1.33%
Resto	3,566	4,735	1,169	32.78%	3.35%	4.02%
Total	106,340	117,906	1,566	1.88%	100.00%	100.00%

Fuente: Dirección General de Aduanas.

En cuanto al origen de las importaciones de los vehículos, el informe de la Dirección General de Aduanas (DGA) también afirma que el 78.65% de los vehículos importados durante 2019 se originaron en Estados Unidos, Japón y Corea del Sur.

Cuadro No. 5

Importaciones de vehículos según país de origen						
Enero – diciembre 2019 vs 2018; valor FOB en millones US\$						
País	Enero - diciembre		Variación		Participación	
	2018	2019	Absoluta	Porcentual	2018	2019
Estados Unidos	443.60	448.47	4.86	1.10%	37.75%	34.90%
Japón	236.10	240.64	4.54	1.92%	20.09%	18.73%
Corea Del Sur	159.78	147.58	12.20	7.63%	13.60%	11.49%
México	42.18	71.05	28.87	68.45%	3.59%	5.53%
Alemania	54.46	60.49	6.03	11.07%	4.63%	4.71%
Argentina	43.16	50.35	7.19	16.66%	3.67%	3.92%
Canadá	34.72	41.83	7.11	20.48%	2.95%	3.26%
Brasil	25.52	34.77	9.25	36.25%	2.17%	2.71%
Tailandia	22.85	33.52	10.66	46.65%	1.94%	2.61%
China	23.69	32.98	9.29	39.22%	2.02%	2.57%
Resto	89.19	123.30	34.10	38.24%	7.59%	9.60%
Total	1,175.26	1,284.97	109.71	9.34%	100.00%	100.00%

Fuente: Dirección General de Aduanas

En cuanto a la cantidad mensual de vehículos que fueron importados al país, el informe presentado por la Dirección General de Aduanas muestra un aumento considerable en comparación con los datos obtenidos en el 2018.

Cuadro No. 6

Importaciones de vehículos mensuales						
Enero – diciembre 2019 vs 2018; cantidad de vehículos						
Mes	Enero - diciembre		Variación		Participación	
	2018	2019	Absoluta	Porcentual	2018	2019
Enero	7,743	8,721	978	12.63%	7.28%	7.40%
Febrero	7,129	7,344	215	3.02%	6.70%	6.23%
Marzo	8,379	9,522	1,143	13.64%	7.88%	8.08%
Abril	8,085	9,969	1,884	23.30%	7.60%	8.46%
Mayo	10,891	12,283	1,392	12.78%	10.24%	10.42%
Junio	10,779	9,062	-1,717	-15.93%	10.14%	7.69%
Julio	8,704	10,725	2,021	23.22%	8.19%	9.10%
Agosto	8,810	10,048	1,238	14.05%	8.28%	8.52%
Septiembre	8,208	9,149	941	11.46%	7.72%	7.76%
Octubre	8,945	10,242	1,297	14.50%	8.41%	8.69%
Noviembre	9,628	9,663	35	0.36%	9.05%	8.20%
Diciembre	9,039	11,179	2,140	23.68%	8.50%	9.48%
Total	106,340	117,906	11,566	10.88%	100.00%	100.00%

Fuente: Dirección General de Aduanas.

En valor FOB también se puede observar el aumento con relación a los valores del 2018, como se puede apreciar en la siguiente gráfica.

Cuadro No. 7

Importaciones de vehículos mensuales						
Enero – diciembre 2019 vs 2018; valor FOB en millones US\$						
Mes	Enero - diciembre		Variación		Participación	
	2018	2019	Absoluta	Porcentual	2018	2019
Enero	75.36	115.82	40.46	53.70%	6.41%	9.01%
Febrero	79.08	73.89	-5.19	-6.56%	6.73%	5.75%
Marzo	95.96	105.51	9.54	9.94%	8.17%	8.21%
Abril	100.32	115.80	15.48	15.43%	8.54%	9.01%
Mayo	115.65	123.40	7.76	6.71%	9.84%	9.60%
Junio	107.05	82.67	-24.38	-22.77%	9.11%	6.43%
Julio	90.93	111.24	20.31	22.34%	7.74%	8.66%
Agosto	96.03	101.98	5.95	6.19%	8.17%	7.94%
Septiembre	90.61	112.17	21.56	23.79%	7.71%	8.73%
Octubre	105.54	117.21	11.67	11.06%	8.98%	9.12%
Noviembre	107.11	111.02	3.92	3.66%	9.11%	8.64%
Diciembre	111.63	114.97	3.34	2.99%	9.50%	8.95%
Total	1,175.26	1,284.97	109.71	9.34%	100.00%	100.00%

Fuente: Dirección General de Aduanas.

Las importaciones de vehículos de la marca JEEP y sus distintos modelos, según informaciones estadísticas de la Dirección General de Aduanas (DGA), se identifica que el valor FOB, desde enero de 2014 hasta diciembre de 2019, arroja un aumento considerable del valor anual de las importaciones de vehículos mencionados anteriormente.

A pesar de que, en las estadísticas fueron excluidos los registros de vehículos de reliquias o colección, las mercancías incautadas y las devoluciones de exportaciones; claramente se puede observar que los vehículos son demandados en gran cantidad en el territorio nacional convirtiendo este mercado en un segmento de gran oportunidad.

Por las informaciones presentadas, y dada la participación del sector automotriz, y la investigación realizada, se presenta a continuación una serie de datos estadísticos que muestran los modelos de la marca Jeep importados hacia la República Dominicana y su valor FOB desde el año 2017 hasta el 2019. Buscamos el rango del 2014 hasta el 2019, dado el corte de la industria automotriz y la prohibición de la importación de vehículos de más de cinco años de fabricación, demostrando el aumento del valor FOB de las importaciones y la diferencia en la demanda de modelos durante el período transcurrido.

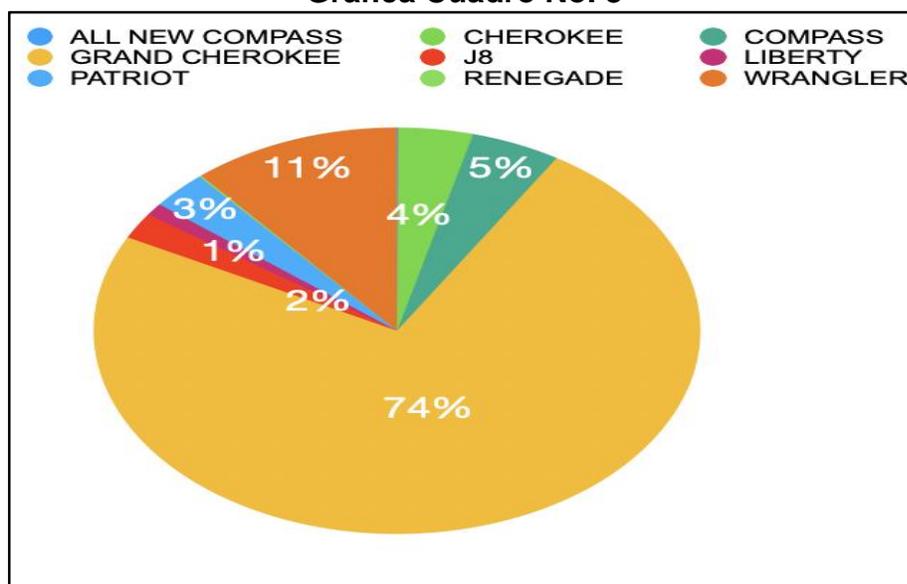
Cuadro No. 8

IMPORTACIONES NACIONALES, ENERO 2014 - DIC 2019, VARIAS SUBPARTIDAS, VEHICULOS MARCA JEEP	
AÑO 2017	
MARCA/MODELO	VALOR FOB USD
ALL NEW COMPASS	27,900.00
CHEROKEE	1,631,758.90
COMPASS	1,965,759.53
GRAND CHEROKEE	30,302,477.65
J8	854,202.00
LIBERTY	409,225.00
PATRIOT	1,241,009.74
RENEGADE	49,317.00
WRANGLER	4,590,804.40
TOTAL	41,072,454.22

Fuente: Departamento de Estadísticas, DGA.

Elaboración Propia

Gráfica Cuadro No. 8



En 2017 el valor FOB total de las importaciones de vehículos de la marca Jeep, es de 41,072,454.22 millones de dólares, y los modelos con mayor demanda son la Grand Cherokee representando el 74% del valor de las importaciones, Wrangler representa el 11% y Compass el 5%.

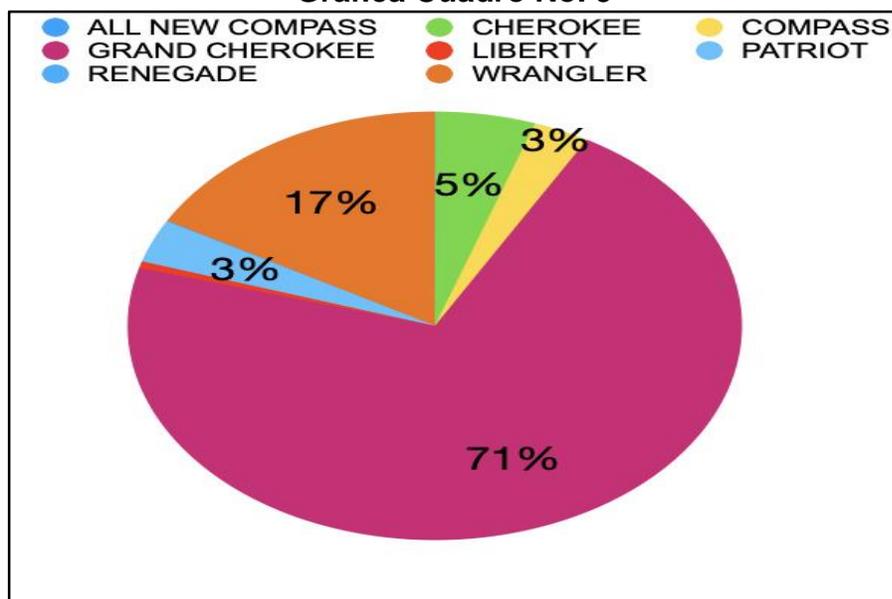
Cuadro No. 9

IMPORTACIONES NACIONALES, ENERO 2014 - DIC 2019, VARIAS SUBPARTIDAS, VEHICULOS MARCA JEEP	
AÑO 2018	
MARCA/MODELO	VALOR FOB USD
ALL NEW COMPASS	8,810.00
CHEROKEE	2,507,504.78
COMPASS	1,398,909.88
GRAND CHEROKEE	33,767,849.78
LIBERTY	237,021.40
PATRIOT	1,532,884.59
RENEGADE	30,486.83
WRANGLER	7,993,945.95
TOTAL	47,477,413.21

Fuente: Departamento de Estadísticas, DGA.

Elaboración Propia

Gráfica Cuadro No. 9



Para el 2018 el valor FOB total de las importaciones de los vehículos Jeep, asciende a 47,477,413.21 millones de dólares. En cuanto a los modelos con más demanda ese año se encuentran: Grand Cherokee representando el 71% de las importaciones, Wrangler que representó el 17% y Cherokee un 5%.

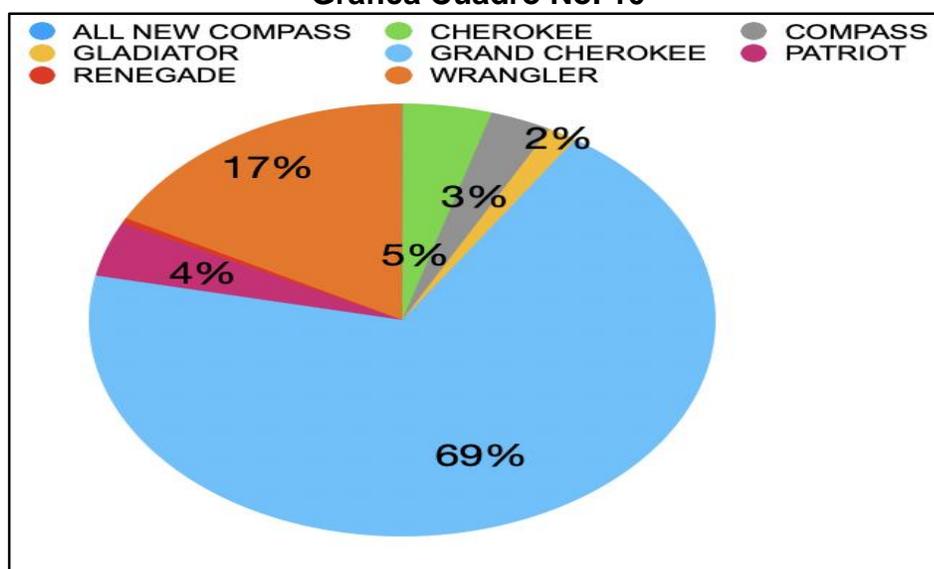
Cuadro No. 10

IMPORTACIONES NACIONALES, ENERO 2014 - DIC 2019, VARIAS SUBPARTIDAS, VEHICULOS MARCA JEEP	
AÑO 2019	
MARCA/MODELO	VALOR FOB USD
ALL NEW COMPASS	16,000.00
CHEROKEE	2,527,541.13
COMPASS	1,752,977.89
GLADIATOR	837,624.00
GRAND CHEROKEE	38,084,400.83
PATRIOT	2,259,513.60
RENEGADE	229,024.13
WRANGLER	9,491,280.94
TOTAL	55,198,362.52

Fuente: Departamento de Estadísticas, DGA.

Elaboración Propia

Gráfica Cuadro No. 10



En 2019, el valor FOB de las importaciones fue de 55,198,362.52 millones de dólares. En ese año los modelos más demandados fueron: Grand Cherokee representó un 69% de las importaciones, Wrangler un 17% y Cherokee un 5%.

En las estadísticas se pudo observar el incremento en cuanto a la cantidad y diversidad de modelos de la marca Jeep que ingresan al territorio nacional. Algunos modelos de vehículos permanecen liderando el mercado durante el periodo transcurrido como la Grand Cherokee, Wrangler y Cherokee.

Esto demuestra la importancia que tiene la importación de vehículos dentro del Comercio Internacional y la economía dominicana; se puede observar una gran cantidad de importaciones de la marca Jeep, sin embargo, en República Dominicana se realizan importaciones de otras marcas, aumentando aún más los niveles de las importaciones nacionales.

En definitiva, República Dominicana actualmente ha estado intentando potenciar sus exportaciones, sin embargo, todavía depende ampliamente de sus importaciones y del transporte marítimo de mercancías para impulsar su economía. Por ello las importaciones de vehículos hacia el territorio nacional y la recaudación de los impuestos de dichas importaciones son necesarias para el anteriormente mencionado desarrollo económico.

CAPÍTULO 5

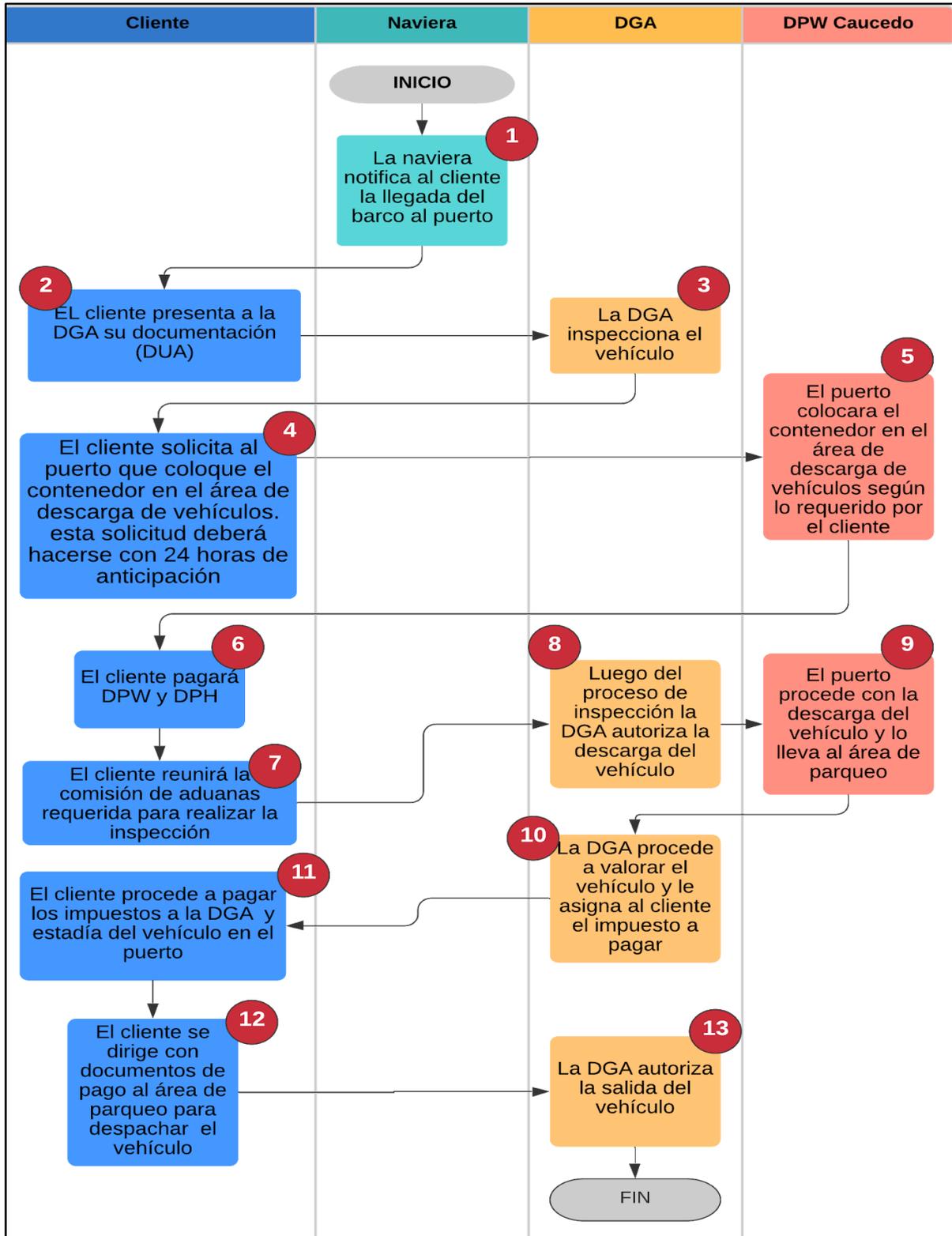
5.1 Proceso de Importación de Vehículos.

El proceso de importación de mercancías se considera como una operación comercial la cual requiere varias regulaciones legales, en este la mercancía que proviene del exterior se somete a una fiscalización tributaria dentro del territorio aduanero, antes de que cumpla su actividad comercial principal dentro del país.

A continuación, se presenta un diagrama de flujos de procesos, el cual fue elaborado con información que se encuentra contemplada en el proceso de importación y descarga de vehículos que se lleva a cabo en DP World Caucedo; la cual es una terminal marítima y zona franca de clase mundial localizada en Punta Caucedo, República Dominicana.

Los procesos de importación se inician con la negociación de la mercancía en el extranjero. En el caso de los vehículos, se realiza la compra del mismo en el país de origen; luego se establece el Incoterm que se utilizará para realizar el envío, comúnmente los vehículos se trabajan en base al valor CIF para luego proceder a embarcar el vehículo. Posteriormente la naviera deberá informar al importador la llegada del barco al puerto para iniciar con el proceso de descarga de vehículo.

Diagrama de Flujos de Procesos



Fuente: DP World Caucedo, Elaboración Propia

5.2 Determinación de los Derechos e Impuestos en la Importación de Vehículos.

Como las operaciones de importación no está exenta de riesgos, es muy importante estar informado de los procedimientos que hay que cumplir, los impuestos que se deben pagar y cuáles pueden ser las posibles dificultades o problemas que pueden surgir a lo largo del proceso de importación.

En cualquier operación de comercio internacional, uno de los pasos más importantes a la hora de realizar una importación, es elegir el Incoterm que se utilizara. El comprador debe acordar con el vendedor un Incoterm, que se refiere a los términos de compraventa internacional. En el caso de los vehículos la valoración aduanera se realiza en base al valor CIF (acrónimo del término en inglés *Cost, Insurance and Freight*) que se refiere al Costo, Seguro y Flete, puerto de destino convenido.

A continuación, se presenta una tabla en donde se establecen los impuestos a la importación de vehículos:

Cuadro No. 11

Impuestos a Pagar en Aduana		
Impuesto	Valor	Sustentación Legal
Arancel	20% (del valor CIF)	Este valor queda exento si se aplica el tratado de libre comercio DR-CAFTA (Tratado de Libre

		Comercio entre República Dominicana, Centroamérica y Estados Unidos de América) o el EPA (Acuerdo de Asociación Económica)
ITBIS	18 % (del valor CIF)	El Impuesto sobre Transferencias de Bienes Industrializados y Servicios (ITBIS) es un impuesto general al consumo tipo valor agregado que se aplica a la transferencia e importación de bienes industrializados, así como a la prestación de servicios. (Dirección General de Impuestos Internos, 2020)
Tasa de Servicio Aduanero	US\$ 100.00 por unidad	Decreto núm. 627-06. Los vehículos de motor, equipos y maquinarias importados pagarán como tasa por servicio, un cargo equivalente en moneda nacional a cien dólares de los Estados Unidos de Norteamérica (US\$ 100.00) por unidad. * La tasa de cambio que regirá para la aplicación del presente decreto, será la tasa oficial vigente al momento de la declaración aduanera.

Cuadro No. 12

Impuestos a Pagar en la Dirección General de Impuestos Internos (DGII)		
Impuesto	Valor	Sustentación Legal
Expedición Primera Placa	17% (del valor CIF)	<p>Ley núm. 557-05. Artículo 22.</p> <p>“El registro o inscripción de todos los vehículos de motor, excluyendo los tractores agrícolas de ruedas, de recién ingreso al territorio nacional y la consecuente expedición de la primera placa y emisión del certificado de propiedad (matrícula) por parte de la DGII pagará un impuesto ad-valorem del diecisiete por ciento (17%) sobre el valor CIF de dicho vehículo.”</p>
CO2	1%, 2% o 3% según corresponda.	<p>Ley núm. 253-12. Artículo 16.</p> <p>“Al momento del registro o inscripción los vehículos de motor estarán gravados conforme a sus emisiones de CO2 por kilómetro con las siguientes tasas sobre el valor CIF del vehículo de motor:</p> <p>a) Inferiores a 120g CO2 / km = 0%.</p>

		<p>b) Mayores a 120 y hasta 220g CO₂/km = 1%.</p> <p>c) Mayores de 220 y hasta 380g CO₂/ km = 2%.</p> <p>d) Superiores a 380g CO₂/ km = 3%.”</p>
--	--	---

5.3 Casos Prácticos de Importación de Vehículos.

En la determinación del valor aduanero, los casos motivo de dicha valoración tienen un desarrollo independiente el uno del otro debido a las características particulares que se presentan en las transacciones de la compra-venta internacional; es por esto que pueden existir diferencias entre los casos evaluados.

A continuación, se presentan una serie de casos de valoración de vehículos que fueron llevados a cabo en la República Dominicana, que servirán como ejemplos para luego ser analizados.

Caso 1.

La distribuidora autorizada y casa de la marca Mercedes Benz en la República Dominicana, AUTOZAMA, SAS. realizó la importación de seis (6) vehículos de dicha marca hacia territorio nacional bajo la administración del Puerto Multimodal Caucedo, de dicha importación se obtuvo los siguientes costos:

Cuadro No. 13

Partida Arancelaria	Descripción	Origen	FOB (USD)	CIF (RD\$)	Gravamen	Selectivo	ITBIS (18%)	Total
8703.2 3.99	Automóvil Marca Mercedes Benz, modelo C250, 4 puertas, 4 cilindros	Alemania	25,449	1,273,654.56	0	0	229,257. 82	229,257 .82
8703.2	Automóvil	Alema	25,449	1,273,654.56	0	0	229,257.	229,257

3.99	Marca Mercedes Benz, modelo C250, 4 puertas, 4 cilindros	nia					82	.82
8703.2 3.99	Automóvil Marca Mercedes Benz, modelo C250, 4 puertas, 4 cilindros	Alemania	25,449	1,273,654.56	0	0	229,257.82	229,257.82
8703.2 3.91	Jeepeta Marca Mercedes Benz, modelo GLC 250 Coupe, 4Matic, 5 puertas, 4 cilindros	Alemania	33,253	1,664,223.95	0	0	299,560.31	299,560.31
8703.2 3.91	Jeepeta Marca Mercedes Benz, modelo GLC 250 Coupe, 4Matic, 5 puertas, 4 cilindros	Alemania	34,065	1,704,862.38	0	0	306,875.26	306,875.26
8703.2 3.91	Jeepeta Marca Mercedes Benz, modelo GLC 250 Coupe, 4Matic, 5 puertas, 4 cilindros	Alemania	34,065	1,704,862.38	0	0	306,875.26	306,875.26
4415.2 0.90	Tarimas de Madera	Alemania	405	20,269.17	2,837.68	0	4,159.23	6,996.91

TOTAL	178,135.00	8,915,181.57	2,837.68		1,605,243.46	1,608,801.14
--------------	-------------------	---------------------	-----------------	--	---------------------	---------------------

Disposiciones:

	USD (47,38)	RD\$		Total Imp. y Régimen a Pagar	RD\$ 1,608,081.14
Total FOB	\$178,135.00	RD\$8,439,323.76		Total Impuestos Pagados	RD\$ 1,608,081.14
Seguro	\$213.28	RD\$10,104.35		Total Diferencia por Preferencia¹⁵	RD\$ 2,099,199.33
Flete	\$9,831	RD\$ 465,753.46		Tasa Servicio Aduanero	RD\$ 28,425.60
Total CIF	\$188,179.28	RD\$ 8,915,181.57		Tasa Servicio Aduanero Pagado	RD\$ 28,425.60

Otros impuestos a Pagar en la Dirección General de Impuestos Internos (DGII)

17% del Valor CIF Ley 557-05. Expedición Primera Placa	RD\$ 1,515,580.87
3 % Ley 253-12- CO2	RD\$ 178,303.63
Total a Pagar	RD\$ 1,693,884.5

¹⁵ Preferencia Arancelaria por el **Economic Partnership Agreement (EPA)**, es un acuerdo negociado por la República Dominicana dentro del conjunto de países del Foro de Estados de los países de ACP (África, Caribe y Pacífico) del Caribe (CARIFORO), firmado en el 2008 con los Estados de la Unión Europea. Dispone mecanismos de cooperación y permite gran flexibilidad para los países integrantes (Ministerio de Industria Comercio y Mypimes)

Caso 2.

Una persona particular realizó la importación de un vehículo usado marca Toyota 2018 desde los Estados Unidos hacia el territorio nacional bajo la administración del Puerto Multimodal Caucedo, de dicha importación se obtuvo los siguientes costos:

Cuadro No. 14

Partida Arancelaria	Descripción	Origen	FOB (USD)	CIF (RD\$)	Gravamen	Selectivo	ITBIS (18%)	Total
8703.23.99	Automóvil Marca Toyota, modelo Corolla, 5 puertas, 4 cilindros	Estados Unidos	14,990	824,274	0	0	148,369.32	148,369.32
TOTAL			14,990	824,274			148,369.32	148,369.32

Disposiciones:

	USD (50.60)	RD\$		Total Imp. y Régimen a Pagar	RD\$ 148,369.32
Total FOB	\$14,990	RD\$ 758,494.00		Total Impuestos Pagados	RD\$ 148,369.32
Seguro	\$300	RD\$ 15,180.00		Total Diferencia por Preferencia¹⁶	RD\$ 164,854.8
Flete	\$1,000	RD\$ 50,600		Tasa Servicio Aduanero	RD\$ 5,060
Total CIF	\$16,290	RD\$ 824,274		Tasa Servicio Aduanero Pagado	RD\$ 5,060

¹⁶ Preferencia Arancelaria por el Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica y los Estados Unidos (CAFTA) fue negociado entre enero de 2003 y enero de 2004, al cual se incorporó la República Dominicana en julio de 2004 (DR-CAFTA). Reafirma las disposiciones de la Organización Mundial del Comercio (OMC), e incorpora disposiciones previstas en la integración centroamericana, la mayoría de las cuales se aplican de manera multilateral. (Comisión Económica para América Latina y el Caribe)

Otros impuestos a Pagar en la Dirección General de Impuestos Internos (DGII)

17% del Valor CIF Ley 557-05. Expedición Primera Placa	RD\$ 140,126.58
2 % Ley 253-12- CO2	RD\$ 16,485.48
Total a Pagar	RD\$ 156,612.06

Caso 3.

Una persona particular realizó la importación de un vehículo usado marca Honda desde Japón hacia el territorio nacional bajo la administración del Puerto Multimodal Caucedo, de dicha importación se obtuvo los siguientes costos:

Cuadro No. 15

Partida Arancelaria	Descripción	Origen	FOB (USD)	CIF (RD\$)	Gravamen	Selectivo	ITBIS (18%)	Total
8703.2 3.99	Automóvil Marca Honda, modelo Civic, 5 puertas, 4 cilindros	Japón	36,190	1,994,338.28	398,867. 66	0	358,980. 89	757,848 .55
TOTAL			36,190	1,994,338.28	398,867. 66		358,980. 89	757,848 .55

Disposiciones:

	USD (50.60)	RD\$		Total Imp. y Régimen a Pagar	RD\$ 757,848.55
Total FOB	\$36,190	RD\$ 1,831,214		Total Impuestos Pagados	RD\$ 757,848.55
Seguro	\$723.80	RD\$ 36,624.28		Total Diferencia por Preferencia	RD\$ 0.00

Flete	\$2,500	RD\$ 126,500	Tasa Servicio Aduanero	RD\$ 5,060
Total CIF	\$39,413.80	RD\$ 1,994,338.28	Tasa Servicio Aduanero Pagado	RD\$ 5,060

Otros impuestos a Pagar en la Dirección General de Impuestos Internos (DGII)

17% del Valor CIF Ley 557-05. Expedición Primera Placa	RD\$ 339,037.51
2 % Ley 253-12- CO2	RD\$ 39,886.76
Total a Pagar	RD\$ 378,924.27

Caso 4.

Resolución Núm. DE - 071 - 2018

Que concluye de gestión la confiabilidad ínfima del material probatorio suministrado a la Dirección Ejecutiva de la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia (Pro-Competencia)¹⁷ por la sociedad comercial Bávaro Monumental, S.R.L., en el marco del procedimiento de investigación iniciado con motivo de la denuncia interpuesta por la Asociación de Concesionarios de Fabricantes de Vehículos, Inc. (ACOFAVE), por la supuesta comisión de actos de competencia desleal por incumplimiento a normas por parte de diversos importadores de vehículos usados, en violación a la Ley General de Defensa de la Competencia, Núm. 42-08.

¹⁷ <https://procompetencia.gob.do/procompetencia-inicia-investigacion-por-denuncia-en-el-mercado-de-importacion-de-vehiculos-usados/>

Caso 5.

Resolución Núm. DE - 053 - 2018

Que ordena el inicio del procedimiento de investigación con motivo de la denuncia interpuesta por la Asociación de Concesionarios de Fabricantes de Vehículos, Inc. (ACOFAVE), por la supuesta comisión de actos de competencia desleal por incumplimiento a normas por parte de diversos importadores de vehículos usados, en violación a la Ley General de Defensa de la Competencia, Núm. 42-08.

De acuerdo a lo expuesto en el **Caso 4.** y **Caso 5.** se puede observar que las instituciones, como ACOFAVE y Pro-Competencia, realizan sus labores en función de promover el desarrollo del sector automotriz en un ambiente de libre competencia en el que velan por la protección de las diferentes empresas que la conforman.

Otras instituciones como ASOCIVU y ANADIVE también luchan continuamente por la regulación del comercio y de las importaciones de vehículos. Además, se proponen estar a la vanguardia para buscar y crear oportunidades de crecimiento a toda la población, defender y satisfacer las necesidades de sus integrantes para impulsar al crecimiento de la economía nacional y del Comercio Internacional.

5.4 Valoración Aduanera en la Importación de Vehículos y su Impacto en el Comercio Internacional de la República Dominicana.

Como se mencionó en capítulos anteriores, la importación de vehículos hacia el territorio nacional representa un sector de gran importancia para la economía nacional; este sector está compuesto por una extensa serie de empresas, las cuales trabajan en conjunto para fortalecer y desarrollar cada vez más su participación dentro de la economía dominicana.

No obstante, las importaciones de vehículos, no están exentas de los riesgos, los delitos aduaneros y las fallas en los procesos dentro de la administración aduanera. La subvaluación de la mercancía importada es el acto ilícito más frecuente en las aduanas dominicanas, entre los bienes importados que son más propensos a ser subvaluados, se encuentran: los vehículos, los equipos eléctricos, aparatos mecánicos, electrodomésticos, muebles, manufacturas de hierro y acero y textiles confeccionados.

De esta manera, la subvaluación resulta ser una práctica de competencia desleal con los demás importadores, como consecuencia puede causar graves daños a la industria nacional, ya que favorece el crecimiento exponencial de los mercados informales. Además, un ambiente anti competitivo, no es atractivo para las empresas extranjeras que deciden posicionarse en el territorio nacional para obtener mayor beneficio, afectando el intercambio de bienes económicos. La

determinación del valor en aduana conforme a lo establecido legalmente y los controles por parte de la autoridad aduanera, permite garantizar una sana competencia entre mercancías extranjeras y mercancías domésticas.

Del mismo modo la infravaloración, al igual que otros actos ilícitos como el contrabando y el falso origen, impactan negativamente la capacidad recaudatoria del estado y crean distorsiones serias en el mercado.

El director general de Aduanas, Enrique Ramírez Paniagua, expresó que *“la subvaluación de mercancías es el ilícito más recurrente en las aduanas, al representar un 70 % de los casos detectados, esta situación le cuesta al Estado unos RD\$30,000 millones al año.”* (Diario Libre, 2019)

La valoración aduanera está asociada a una mercancía específica con elementos particulares que la individualizan por lo tanto la elaboración de estadísticas de comercio exterior es más exacta, siempre y cuando se tome como fuente de información el valor en aduana determinado conforme a las normas. Asimismo, sólo con información derivada de los valores en aduana los cuales son determinados por los importadores y verificados por la autoridad aduanera, es que se alimenta uno de los modelos más importantes del banco de datos sobre valoración, aludido a los valores que permiten utilizar criterios de valoración u otros métodos previstos por el Acuerdo de Valoración de la OMC.

CAPÍTULO 6

6.1 Entrevista.

Tras la presentación de la metodología de la investigación a través del análisis de las necesidades y de los instrumentos para la obtención de datos, se describen los instrumentos elegidos en este trabajo de investigación.

El primer instrumento es el de las entrevistas como método directo de obtención de datos, ya que representa la técnica de investigación apta para proporcionar los elementos adecuados de manera que se dé a conocer profundamente la situación y el contexto.

Entre las ventajas de utilizar la entrevista abierta como instrumento de obtención de datos, podemos mencionar: Permite que los entrevistados no sientan presión al momento de responder en un determinado tiempo, las preguntas son más flexibles puesto que se pueden adaptar dependiendo de las respuestas de los encuestados y permite aclarar cualquier duda que surja durante el momento de la entrevista ya que existe una interacción directa y abierta con el entrevistado.

Con la utilización del instrumento de las entrevistas abiertas, se pretende obtener información detallada relacionada con el manejo de la marca Jeep dentro del territorio nacional, el desarrollo y posicionamiento de la marca durante el tiempo que

lleva dentro de la República Dominicana, la variedad y cantidades de modelos que son importados y las estrategias de representación de la marca.

Además, se espera obtener información de los beneficios que ofrecen las distintas Asociaciones de vehículos, cómo se trabaja dentro de la misma y cuáles son los procesos de importación que se llevan a cabo a través de dichas Asociaciones. Esto con el fin de analizar la información suministrada por los entrevistados, de manera que se puedan reafirmar las ideas previas que se tenían al respecto, pero también cambiar la percepción partiendo de los resultados nuevos.

Primera Entrevista.

Realizada a: Sr. Alvin Ortega

Lugar de trabajo: Reid & Compañía, S.A

Puesto de trabajo: Gerente de Negocios Automotrices

I. ¿Cuánto tiempo tienen trabajando con la marca jeep?

Tenemos trabajando con la marca Jeep desde 1995, siendo su casa matriz aquí en República Dominicana.

II. ¿Cuáles condiciones tienen con la marca en la parte financiera?

Con la marca tenemos una condición de pago de 30 días y luego se procede a hacer el pago de la mercancía.

III. ¿Qué eventos hacen para promocionar dicha marca?

Ferias, promociones, Páginas Web, Cuentas en redes Sociales, Actividades Jeep Club

IV. ¿Qué cantidad de vehículos regularmente traen y cada que tiempo?

Se traen vehículos de manera regular todos los meses. Se van haciendo pedidos en base a las ventas mensuales y la demanda de los modelos. En promedio se traen unos 30 vehículos mensuales de diferentes modelos.

V. *¿Cuáles son las condiciones de la marca en la parte de representación?*

Con el tema de condiciones de representación, entre las cosas que existen, hay objetivos de ventas en conjunto. El tener un showroom que siga los lineamientos de la marca. Mantener niveles de estándares de servicio al cliente. Entrenamiento constante del personal de ventas y el personal técnico. Nivel mínimo de stock de piezas para repuestos.

VI. *¿Cómo sabe la marca si cumplen todas estas condiciones?*

Ellos hacen encuestas de satisfacción de servicio al cliente con los clientes que compran y van a servicio.

Segunda Entrevista.

Realizada a: Sra. Sonya Beato

Lugar de trabajo: Asociación de Dealers del Cibao, Inc. (ADECI)

Puesto de trabajo: Encargada de Sucursal Santo Domingo

I. ¿Cómo es el manejo de la Asociación en cuanto a los dealers?

Los Dealers solicitan afiliarse mediante un formulario de la institución más los requisitos que exige la Dirección General de Aduanas, quienes validan tanto al establecimiento como la documentación requerida para tales fines. Estos deben cumplir para ser aprobados y puedan disfrutar del privilegio de Dealers Asociado.

II. ¿Qué tipo de acuerdos manejan entre ellos?

Los acuerdos comerciales que manejamos son el DR-Cafta y el EPA

III. ¿Qué beneficios tiene estar de pro de la asociación?

Los Dealers pagan el costo de afiliación y a la vez se comprometen a pagar una mensualidad a principios de cada mes más los vehículos importados a la Asociación, quienes reciben un beneficio aplicado al valor de los vehículos importados que se refleja en los impuestos pagados.

IV. ¿Cómo manejan las importaciones?

Al estar afiliado a una Asociación se obtiene entre un 10% y un 24% de descuento en la desaduanización. Las asociaciones solicitan a la DGA, al departamento de Estadísticas, con la autorización del Despacho del Director de Aduanas, las importaciones mensualmente. Los vehículos son importados desde Japón, Corea, Estados Unidos y Europa, y el tiempo de llegada al país oscila entre 5 días hasta 60 días, siendo el de mayor tiempo Japón.

V. ¿Hay dealers con más beneficios que otros? ¿Y si es así, qué tipo de beneficios?

Los beneficios son iguales para todo el sector vehículos. A los particulares se le aplica el método del KBB con valor referencial buscado en internet. Este valor es muy alto en relación a los demás que pertenecen a alguna de las tres (3) asociaciones: ADECI, ASOCIVU y ANADIVE.

Tercera Entrevista.

Realizada a: Sr. Luis Feliz Roa.

Lugar de trabajo: Dirección General de Aduanas.

Puesto de trabajo: Supervisor General Operativo.

I. ¿Cómo afecta la alteración de la valoración de mercancía, en general, en el Comercio internacional de la República Dominicana, en su opinión? Algunas recomendaciones, desde el punto de vista interno de aduanas, de cómo se ha logrado evitar o controlar la alteración de la valoración de mercancías.

Ante las dos preguntas que necesitas que conteste, te diré que las Aduanas Dominicanas han avanzado mucho en ese sentido, me refiero a los controles que evitan esas irregularidades, me explico:

Hace más de una década que se creó el programa llamado SIGA, que significa Sistema Integrado de Gestión Aduanera. Todo este sistema tiene la peculiaridad y fortaleza que todo está previsto, incluso está interconectado con los contribuyentes los cuales hacen todas sus gestiones aduanales a través del sistema.

Veamos un Ejemplo.

Tú quieres traer un vehículo desde EE.UU., marca TOYOTA, modelo Corolla Sedan, año 2017 (puede entrar al país si tiene menos de 5 años). Tú puedes ingresar a la página de Aduanas y consultar cuanto pagaría por ese vehículo, en asuntos de Aduanas, independientemente de tu transporte y pago de puerto por estadía.

En consecuencia, lo que pagarías no depende del administrador de aduanas donde le ha tocado pagar. Las variaciones de pago pueden ser mínimas si el vehículo tiene daños comprobados o si ha entrado al país por medio de Dealers en cuyos casos

tienen una tarifa un poco más cómoda por acuerdos entre las asociaciones de Dealer y el Estado.

No se verifican casos en los cuales un administrador te pone a pagar lo que Él quiera, sino lo que está establecido y tú puedes impugnar esos pagos si no estas conforme.

Vayamos al caso de mercancía en general también.

Aquí hay variaciones importantes que señalar. Lo que tendrás que pagar dependerá del origen de la mercancía (Tratado de libre comercio), de la calidad de la mercancía, la marca (si no tiene restricciones para entrar), porque si es por ejemplo NIKE y no eres representante de la marca en el país, ni tienes permiso de los mismos para traerla, no podrás entrar y si los representantes lo permiten, entonces esos acuerdos pueden aplicar para que aduanas te permita pagar los impuestos.

El sistema te da márgenes de precios a pagar, según las condiciones, cantidades, origen, tipo de material de fabricación. No puede excederse de lo establecido. En estos casos, hay márgenes que puedes pagar, entre XXX y XXX, ahí entra el departamento técnico para opinar al administrador sobre el justiprecio.

Si estos controles no existieran en el sistema SIGA, el país se viera seriamente afectado tanto en el mercado nacional como en el internacional. En el plano nacional, habría fluctuaciones de precios en las diversas mercancías dependiendo por cual administracion entro y cuánto tuvo que pagar. También daría lugar a actos de corrupción por parte de los empleados de Aduanas, quienes pondrían precios a

su libre discreción para BENEFICIAR al comerciante en ocasiones y perjudicar en otras.

Al final, estas acciones solo perjudican al consumidor final y daría lugar a fuertes competencias comerciales entre aquellos que tienen mejor relación y los que no tienen acceso a ellas.

También se vería afectado seriamente el Estado cuando los diferentes administradores se les da ciertas atribuciones discrecionales para esos fines. El Estado dependería del sano juicio de los UNOS o de la incorrecta acción de OTROS.

En cuanto al mercado internacional, también se vería afectado porque los comerciantes tomarían las líneas que mejor les ofrecen productos sin importar la calidad ni origen de los mismos ya que tendrían la garantía de un sistema débil que permitiría su entrada de manera inadecuada. El mercado internacional no estaría en disposición de competir con las demás entidades comerciales para favorecer un sistema débil e ilegal, pues se verían comprometidos y perderían credibilidad internacional ante un posible escándalo por actos ilícitos.

En estos casos preferirían que sus marcas no entraran en su cartera de clientes preferidos, sino que por el contrario, preferiría retirarse o entrar sus productos con previa garantía jurídica que el Estado debiera darles y eso sería vergonzoso para cualquier país.

Resumiendo, las Aduanas del mundo moderno están asociadas con fuertes estructuras jurídicas y aplicaciones del derecho internacional que garantiza el

cumplimiento de los tratados a que arriban y de esa manera tener comportamientos Standards, independientemente de la aplicación de aranceles (impuestos) que cada país tiene el derecho de imponer a sus mercancías.

Si así no fuera, el comercio internacional que se celebra entre naciones amigas, fuera todo un colapso y al final, los consumidores finales no pudieran soportar las cargas impositivas y las fluctuaciones de precios de los artículos que necesitan o desean adquirir.

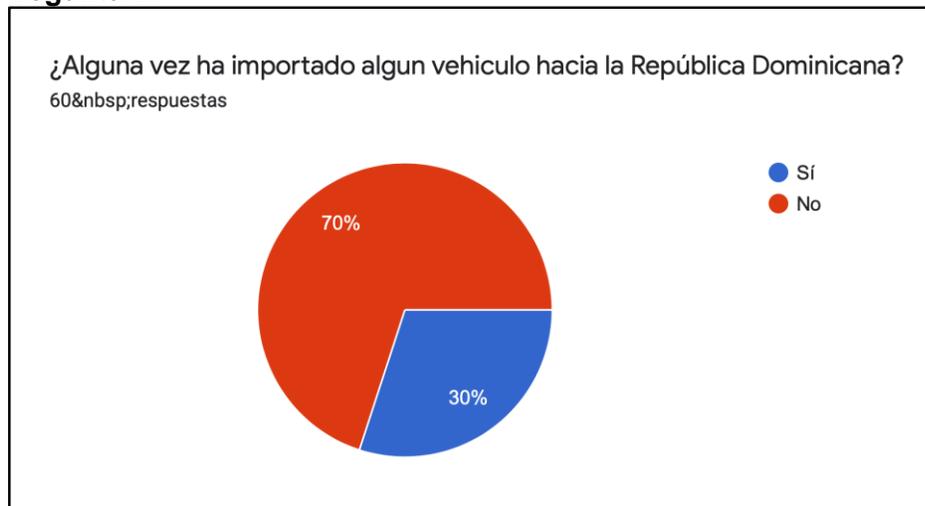
6.2 Encuesta.

La presente encuesta tiene como objetivo obtener datos que serán utilizados en este proyecto investigativo, para demostrar la existencia de conocimiento en cuanto a valoración aduanera de mercancías (vehículos), por lo que se ha tomado una muestra de 60 personas a las cuales se le ha aplicado la encuesta. Dicha encuesta consta de una serie de preguntas, en total once (11), las cuales solo se podrán responder según el tipo de respuesta cerrada en el que ya están definidas las posibles respuestas que existen para cada pregunta.

A continuación, se presenta la información recolectada tabulada, para luego arrojar los resultados de la encuesta que se realizó para fines de este proyecto de investigación.

Encuesta Pregunta 1.

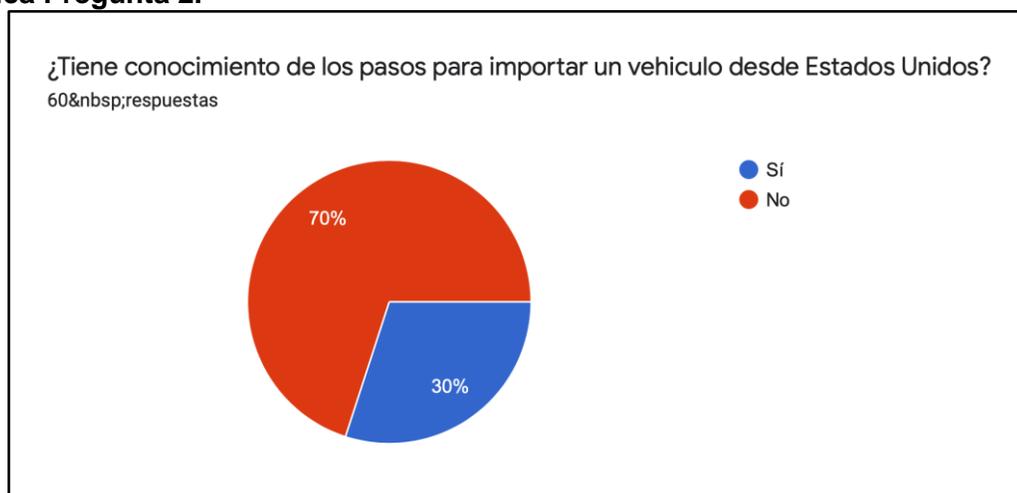
Gráfica Pregunta 1.



De los 100% encuestados el 70% negó haber importado algún vehículo a la República Dominicana y el 30% restante si ha importado alguna vez un vehículo al territorio nacional. Debido a la gran diferencia existente entre las personas que han importado algún vehículo hacia la República Dominicana y las que no, se puede deducir que esta actividad se considera exclusiva.

Encuesta Pregunta 2.

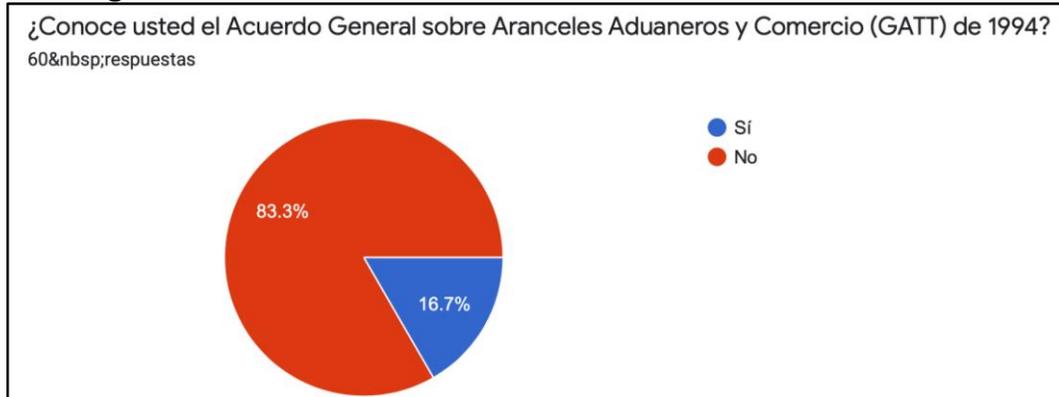
Gráfica Pregunta 2.



Complementando la pregunta anterior, el 70% de las personas a las que se le aplicó la encuesta, no tiene conocimiento acerca de los pasos y los procedimientos para realizar la importación de un vehículo al territorio dominicano; y el 30% que resta, si posee conocimiento acerca del proceso de importación de un vehículo.

Encuesta Pregunta 3.

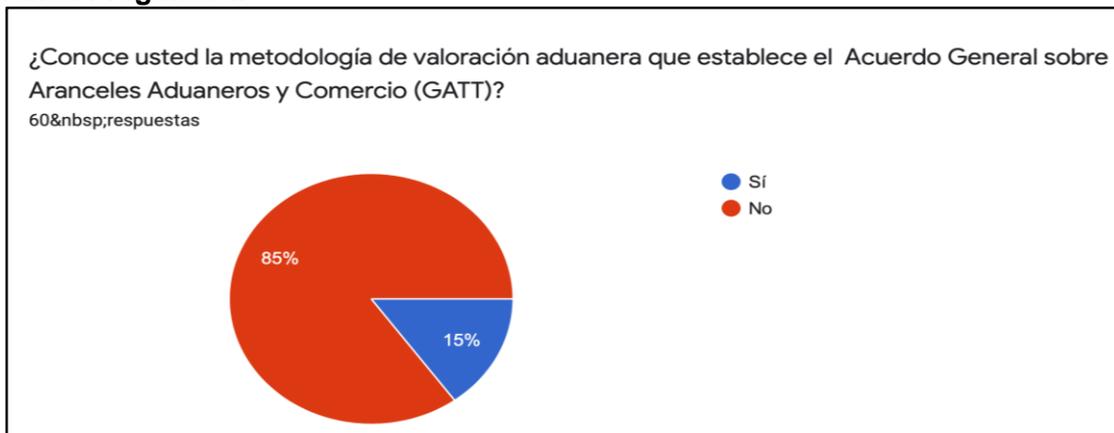
Gráfica Pregunta 3.



El 83.3% de las personas encuestadas no conoce el Acuerdo General sobre Aranceles Aduaneros y Comercio (GATT) de 1994; y el 16.7% restante si tiene conocimientos acerca del Acuerdo. Esto demuestra que existe una brecha importante en cuanto al nivel de conocimiento sobre acuerdos internacionales referente a las importaciones, independientemente que se trate de vehículos o cualquier otra mercancía, lo cual deja en evidencia la falta de interés de ambas partes, tanto las aduanas dominicanas, como los importadores o clientes dentro del territorio nacional.

Encuesta pregunta 4.

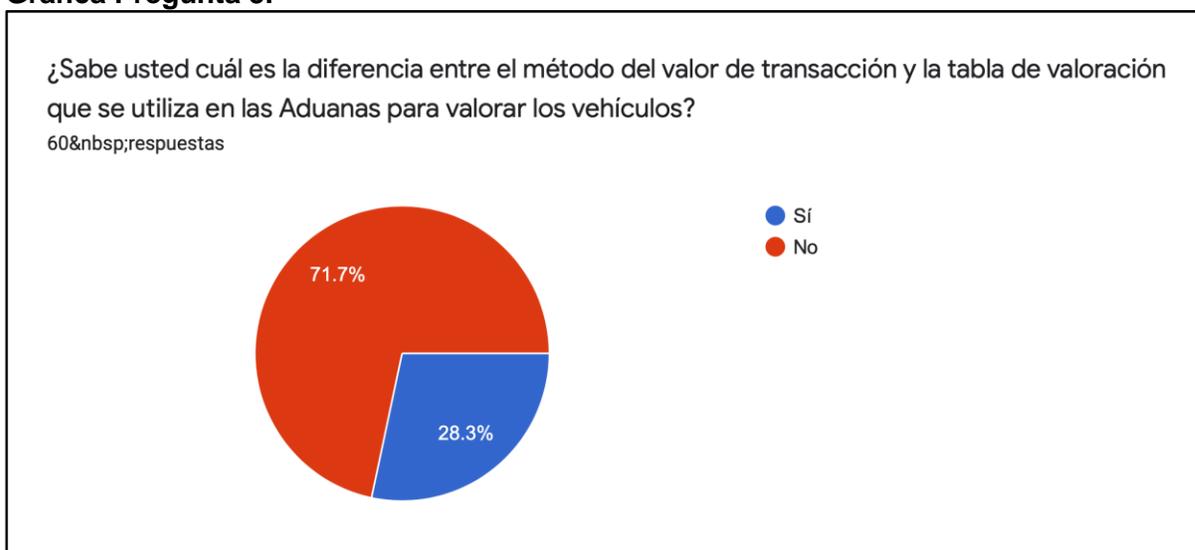
Gráfica Pregunta 4.



Aunado a la pregunta anterior, el 85% de las personas encuestadas no tiene conocimiento acerca de la metodología de valoración que establece el GATT, y el 15% restante si conoce sobre dicha metodología. Esto significa que existen personas que conocen el acuerdo mencionado anteriormente pero no necesariamente conocen la metodología de valoración que establece el mismo.

Encuesta pregunta 5.

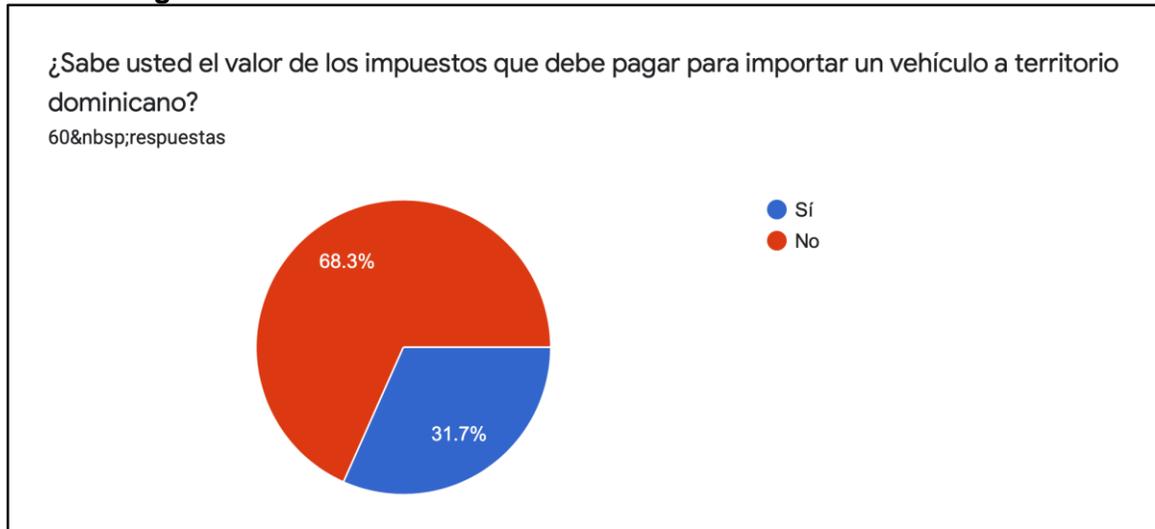
Gráfica Pregunta 5.



De los encuestados, el 71.7% no sabe la diferencia existente entre la tabla de valoración que maneja aduana y el método del valor de transacción; el 28.3% restante si conoce la diferencia. Esto demuestra que la mayoría de los encuestados no tiene conocimiento de la tabla de valoración utilizada en aduana para valorar vehículos y tampoco del GATT.

Encuesta pregunta 6.

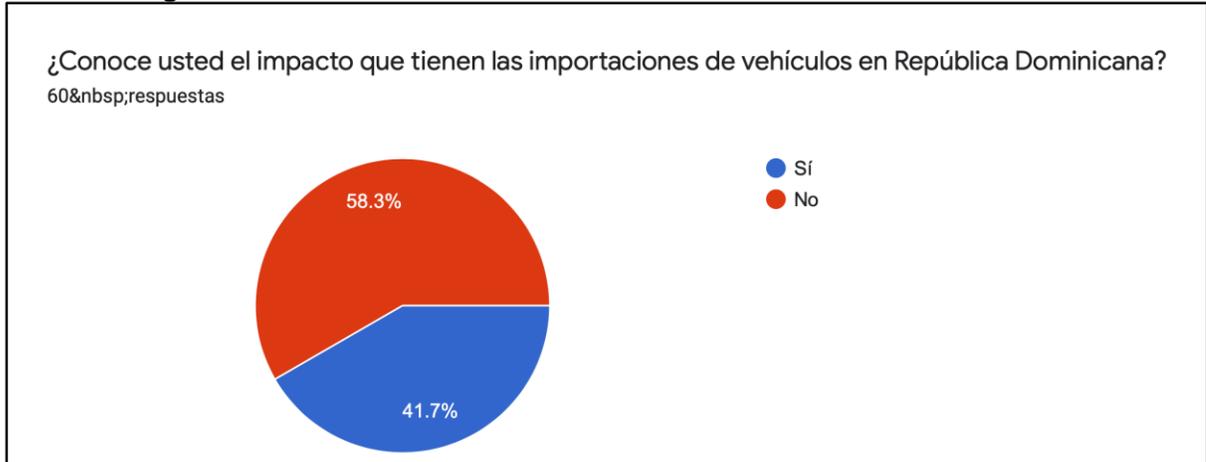
Gráfica Pregunta 6.



El 68.3% de los encuestados no conoce el valor de los impuestos que se deben pagar al importar un vehículo al territorio nacional, mientras que el 31.7% que resta, si posee conocimiento acerca del valor de los impuestos para importar un vehículo. Esto deja en evidencia que, a pesar de que un número mayor de personas desconoce los procesos de importación de un vehículo, es menor la cantidad de personas que no conocen el valor de los impuestos de dicha importación.

Encuesta pregunta 7.

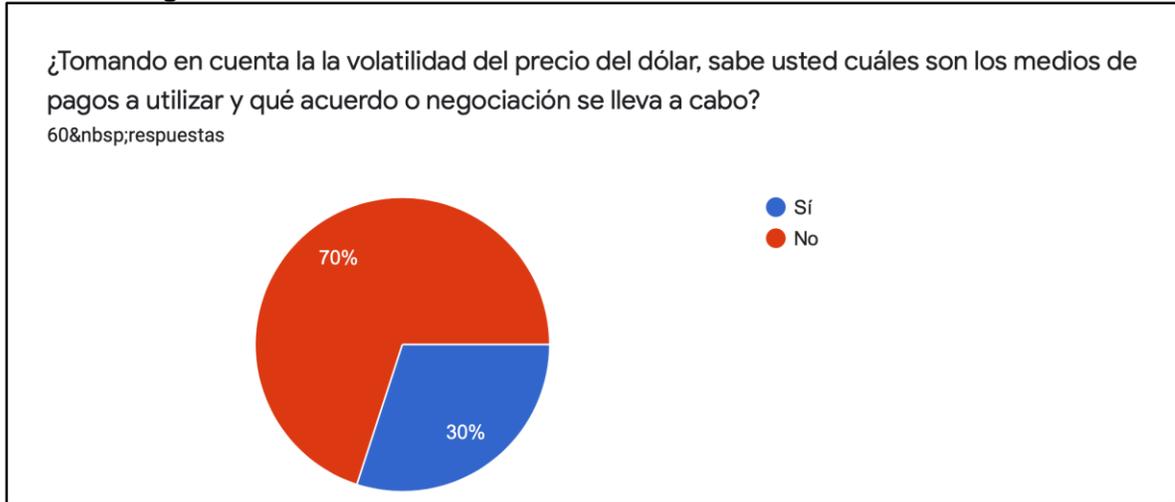
Gráfica Pregunta 7.



De los encuestados el 58.3% no conoce el impacto que tienen las importaciones de vehículos en el territorio nacional, contrario al 41.7% restante. Esto demuestra que el poco conocimiento sobre las importaciones de vehículos no solo se puede observar en la parte técnica, sino también en la falta de información básica sobre la balanza comercial de República Dominicana.

Encuesta pregunta 8.

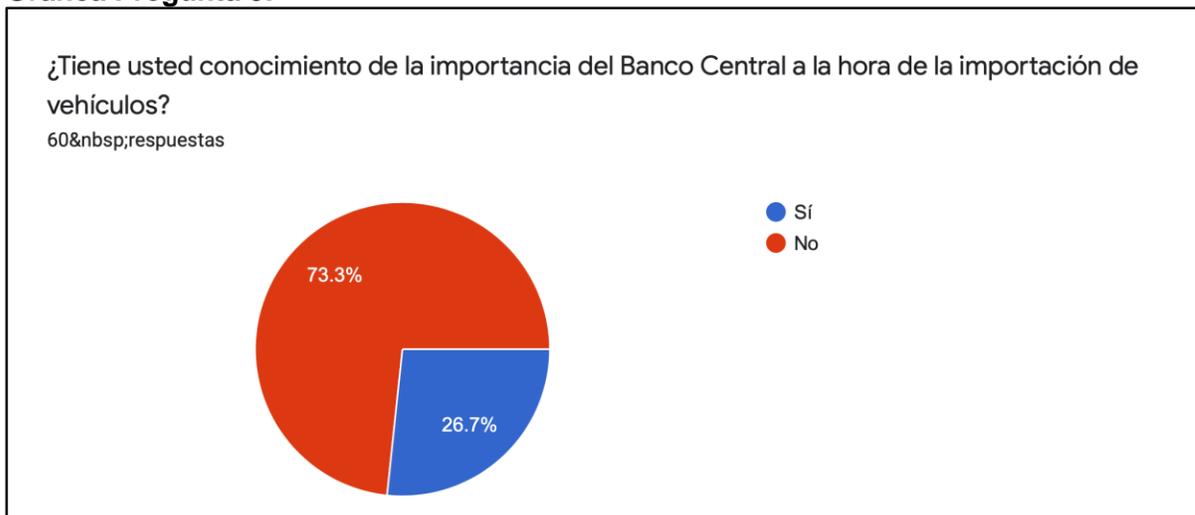
Gráfica Pregunta 8.



El 70% de las personas encuestadas no tiene conocimiento sobre los medios de pagos o las negociaciones que se llevan a cabo en las importaciones, y el 30% restante si posee conocimientos acerca de lo mencionado anteriormente. Esto deja en evidencia una mayor apertura de la brecha existente entre el conocimiento sobre los procesos de importación y parte de la sociedad dominicana.

Encuesta pregunta 9.

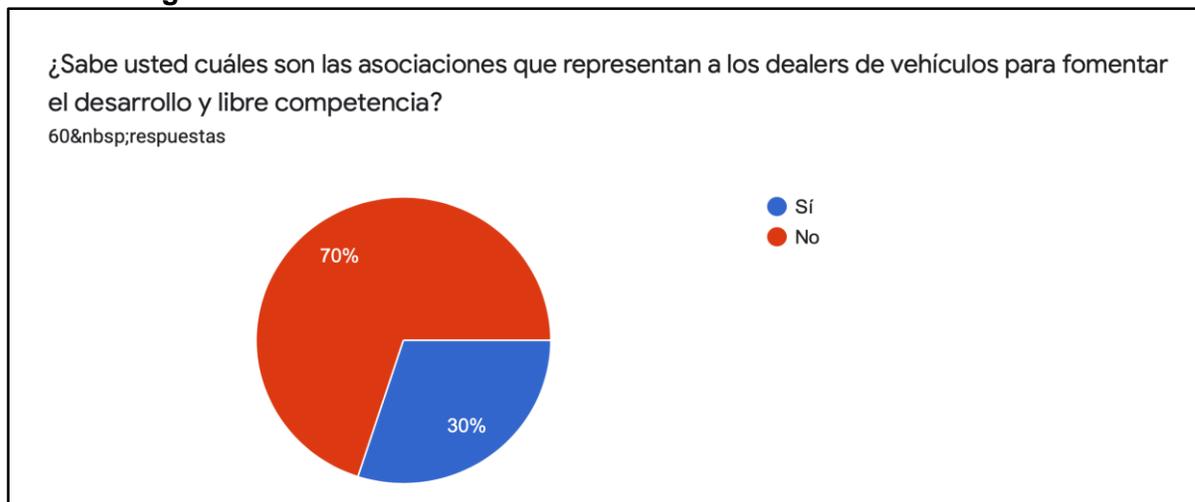
Gráfica Pregunta 9.



El 73.3% de los encuestados negó conocer el papel o la importancia que representa el Banco Central en el proceso de importación de vehículos, por otra parte el 26.7% afirmó conocer la importancia que tiene esta institución dentro de las importaciones.

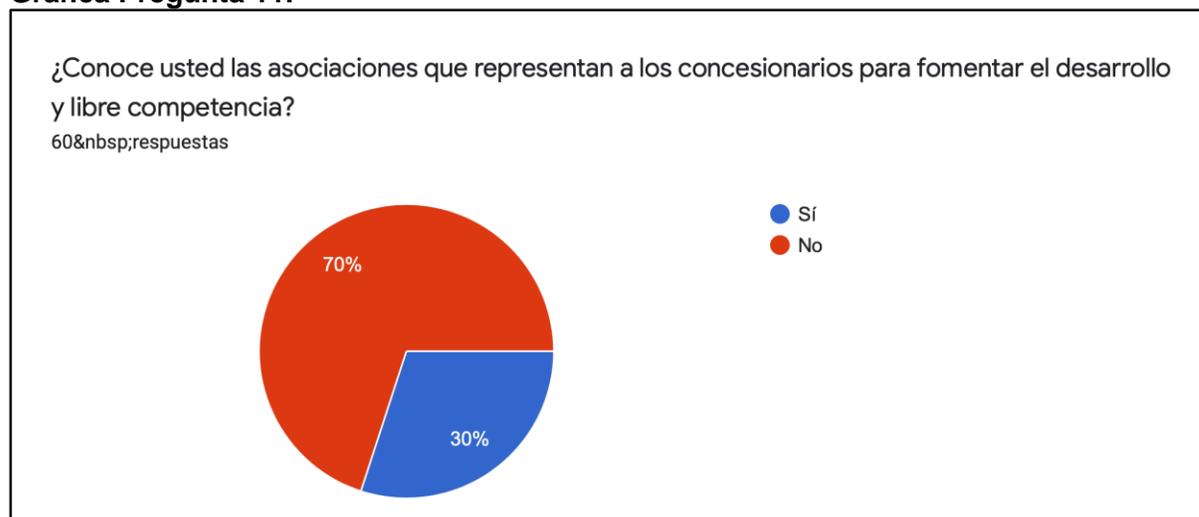
Encuesta pregunta 10.

Gráfica Pregunta 10.



Encuesta pregunta 11.

Gráfica Pregunta 11.



Según las informaciones arrojadas por las preguntas número 10 y número 11 el 70% de los encuestados (en ambos casos) no conoce las asociaciones que representan a los dealers de vehículos ni las asociaciones que representan a los concesionarios dentro del territorio nacional, mientras que el 30% (en ambos casos), si conoce sobre dichas asociaciones. Esto demuestra que la mayoría de las personas desconocen que existen asociaciones a las que pueden acudir por información o para solicitar asistencia a la hora de tratar con dealers de vehículos o concesionarios.

Luego de ser aplicado los instrumentos de recolección de la información, se procedió a realizar el tratamiento correspondiente para el análisis de los resultados obtenidos, por lo tanto, la información que arrojará será la que establezca las conclusiones a las cuales llega la investigación realizada.

6.3 Conclusión.

El desarrollo del tema dentro de la investigación provee un análisis adecuado en cuanto a la alteración de los precios en la valoración aduanera de las mercancías, donde se relaciona en función a la gestión de las aduanas sobre el mercado dominicano, donde la expansión del comercio internacional ha obtenido una buena presencia sobre cada uno de los aspectos tomados en consideración dentro del análisis.

Las Aduanas tienen un rol fundamental en el movimiento de las mercancías a través de las fronteras, donde los regímenes aduaneros que se aplican a las mercancías, influyen significativamente sobre la industria productiva nacional y en el intercambio económico internacional.

La agilización del despacho de las mercancías debe ser rápida y eficaz en cuanto a la participación del sector empresarial nacional en el mercado mundial y puede tener una incidencia importante sobre la competitividad económica de las naciones, favoreciendo el desarrollo de la industria, las inversiones y permitiendo también la participación de pequeñas y medianas empresas en el comercio internacional.

La facilitación del comercio interesa especialmente a los países en desarrollo, sin embargo, es a los países en vías de desarrollo que más perjudica la pérdida de inversiones, cuando las empresas deciden no invertir ante las dificultades encontradas para introducir o extraer bienes de un país, lo que puede ser un factor

predominante ante las gestiones exteriores que se deben de asumir en cada mercado.

Unos de los problemas principales que afectan las aduanas dominicanas, es la omisión parcial de los procesos para la valoración de mercancía, que se encuentran descritos tanto en el Acuerdo del Valor del GATT, como en el Decreto 36-11. Esto demuestra que, más allá de los fraudes y los delitos aduaneros que se cometen en la República Dominicana, existe una situación interna en la Administración Aduanera que perjudica al Comercio Internacional y a la economía nacional.

En el mismo sentido, a pesar del esfuerzo por las aduanas dominicanas de controlar los delitos aduaneros y de mantenerse en constante desarrollo para estar cada vez más actualizados y preparados, aún se suscitan fallas dentro del proceso interno en las aduanas; las cuales consideramos se debe a la falta de capacitación técnica y jurídica en cuanto a los procesos de valoración de las mercancías, ya que como Institución reguladora de lo concerniente al tema de valoración de mercancía importada, vemos necesario que el proceso de valoración de mercancía se debe realizar de forma minuciosa y apegado a las leyes que rigen dicho proceso.

Otras dificultades que se observan en el proceso de importación son: la demanda innecesaria y excesiva de datos y de documentación, la falta de transparencia de las aduanas, la ausencia del derecho a una reparación rápida, la excesiva duración del despacho en aduana, la falta de coordinación y comunicación entre las aduanas y las instituciones afines y las técnicas aduaneras obsoletas. Especialmente en los países en desarrollo, enormes cantidades de tiempo y dinero se pierden a causa de

trámites aduaneros y fronterizos obsoletos que dificultan los negocios, impiden el crecimiento y frenan el desarrollo económico.

También es de gran relevancia para la autoridad aduanera ya que, la valoración de la mercancía, representa la base imponible sobre la cual se determinarán los derechos arancelarios a la importación y los demás tributos de importación de las mercancías en cuestión.

La recaudación de los tributos de importación es de suma importancia para la hacienda pública de la Republica Dominicana, ya que los tributos son una fuente de ingresos que permiten satisfacer las necesidades de la población y al mismo tiempo impulsan los niveles de competitividad internacional, aumentando el desarrollo económico y de infraestructuras.

Finalmente, como se expresó anteriormente, la subvaluación en la valoración aduanera impacta en gran medida tanto a la economía nacional, como al comercio internacional; es por ello que las aduanas constituyen la primera línea de defensa comercial contra las prácticas ilícitas que enfrenta la República Dominicana constantemente.

6.4 Recomendaciones.

En referencia a los resultados obtenidos en la investigación sobre el análisis de la incidencia en la alteración de precios en la valoración de la mercancía, en este caso vehículos, se han tomado en cuenta ciertos criterios que han permitido incluir una serie de recomendaciones que se consideran factibles para disminuir la incidencia de la subvaloración en las aduanas dominicanas, las cuales se presentan a continuación:

- Ofrecer capacitación operativa, técnica y jurídica al personal que trabaja con las importaciones dentro de la DGA, para obtener una mejor actuación sobre cada una de las disposiciones en función de contar con un mejor desempeño sobre la valoración de la mercancía.
- Ofrecer educación al sector externo vinculado a las importaciones de vehículos como las Asociaciones dentro de la industria automotriz nacional, para que ofrezcan información útil y de relevancia sobre los procesos de valoración y las restricciones legales; de manera que sus integrantes tengan conocimiento de cada uno de los aspectos que engloban la importación de vehículos.
- Definir procedimientos internos estandarizados dentro de las autoridades aduaneras, que permita realizar el mismo proceso en cada una de las mismas, siempre y cuando lo permita la ley.

- Actualizar periódicamente la base de datos de la Dirección General de Aduanas, de la información correspondiente al valor de los vehículos y su valoración, dada la constante variación de precios en el mercado internacional.
- Acción conjunta con la Dirección de Administración de Acuerdos y Tratados Comerciales Internacionales (DICOEX), de manera que se administre la información acerca de los tratados de libre comercio en los que la República Dominicana está presente.
- Acceso a la información existente entre concesionarios y distribuidores de vehículos acerca de las importaciones de vehículos en acción de la Ley núm. 200-04 y Ley núm. 42-08.
- Dada la importancia del asunto vehicular en cuanto a la restricción existente de importación de vehículos con más de 5 años de fabricación; ampliar el plazo de importación de dichos vehículos de manera que se pueda reducir el tránsito de vehículos en paupérrimo estado dentro del territorio nacional, debido al elevado precio de los vehículos nuevos.
- Transparentar y publicar los casos de los vehículos que son comisados por parte de las aduanas, para la realización de las subastas públicas de mercancías, garantizando la transparencia y eficacia del procedimiento.
- Aplicar lo dispuesto en el Art. VII del GATT definido en el Decreto núm. 36-11, acerca de la valoración de mercancías, sin discriminación y cumpliendo con los procesos establecidos.

CAPÍTULO 7

7.1 Bibliografía.

- Acuerdo General Sobre Aranceles Aduaneros y Comercio. (1994). Recuperado de https://www.wto.org/spanish/docs_s/legal_s/gatt47.pdf
- Aisenberg, L. A. (2016, Octubre 11). El Valor en Aduana y su Importancia en la Tributación Aduanera. Retrieved from <https://www.elobservador.com.uy>
- Beato, N. (2013, agosto 8). Importación: Lo Legal e Ilegal. Recuperado de <https://aduanasdigital.gob.do/2013/08/08/importacion-lo-legal-e-ilegal/>
- Beato, N. Apuntes sobre Comercio Internacional y Aduanas, Edición Alpha & Omega 2017. Tema. Valoración Aduanera.
- Cabello, A. (10 de noviembre de 2019). *Economipedia*. Obtenido de: <https://economipedia.com/definiciones/organizacion-mundial-comercio-omc.html>
- Calvachi Cruz, R. (2002, Enero 1). Los Delitos Aduaneros. Retrieved from <https://www.researchgate.net/publication>
- Carros RD. (2019). Jeep Grand Cherokee Laredo 2019. Recuperado de <https://www.carrosrd.com/carros/Jeep/Grand%20Cherokee/Laredo/l-21436>
- Comisión Económica para América Latina y el Caribe. (s. f.). DR-CAFTA: Semblantes Notables Seleccionados del Convenio y Reformas Legales que Deben Realizar a su Entrada en vigor los países de Centroamérica y la República Dominicana. Recuperado de <https://www.cepal.org/es/publicaciones/5001-dr-cafta-aspectos-relevantes-seleccionados-tratado-reformas-legales-que-deben>

- Congreso Nacional. (2008, enero 25). Ley 42-08 Sobre la Defensa de la Competencia. Recuperado de <https://procompetencia.gob.do/Docs/Resoluciones/Ley-General-de-Defensa-de-la-Competencia.pdf>
- DGA. (2012). Manual de Pago Electrónico. Recuperado de https://www.aduanas.gob.do/media/3648/manual_pago_electronico_siga.pdf
- DGA. (2018). Resumen Ejecutivo 2018. Retrieved March 9, 2020, from <https://www.aduanas.gob.do/>
- DGA. (2019). Requisitos para Importación de Vehículos. Recuperado de <https://www.aduanas.gob.do/faq>
- Diario Libre. (2016, Julio 14). Aduanas ha detectado contrabando de Mercancía. Retrieved from <https://www.diariolibre.com/economia/>
- Diario Libre. (2019, julio 19). Subvaluación de Mercancías. Recuperado de <https://www.diariolibre.com/economia/subvaluacion-de-mercancias-le-cuesta-al-estado-rd-30-000-millones-al-ano-JF13431877>
- DICOEX, & DGA. (2018). Informe de Seguimiento al Desempeño Comercial de la República Dominicana. Recuperado de <https://www.micm.gob.do/images/pdf/publicaciones/libros/informes/Informe-desempeno-Dicoex-2019.pdf>
- DICOEX & DGA. (2019). Informe de Seguimiento al Desempeño Comercial de la República Dominicana. Recuperado de https://micm.gob.do/images/pdf/publicaciones/libros/informes/2020/06-junio/Informe_Desempeno_Comercial_DICOEX_2019.pdf
- Dirección Ejecutiva de la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia. (2018). Resolución Núm. DE - 071 - 2018. Recuperado de

<https://procompetencia.gob.do/wp-content/uploads/2020/03/de-071-2018-firmada.pdf>

Dirección Ejecutiva de la Comisión Nacional de Defensa de la Competencia. (2018a). Resolución Núm. DE - 053 - 2018. Recuperado de <https://procompetencia.gob.do/resoluciones-procompetencia/resolucion-num-de-053-2018/>

Dirección General de Aduanas. (2008). Norma General 2-08. Recuperado de https://www.aduanas.gob.do/media/2549/02-08_que_prohibe_import_vehiculos_guia.pdf

Dirección General de Aduanas. (2016). Revista DGA - Aduanas. From https://www.aduanas.gob.do/media/3546/revista_aduanas29.pdf

Dirección General de Aduanas. (2019). Informes y Boletines de Vehículos. Recuperado de <https://www.aduanas.gob.do/estadisticas/informes-boletines/>

Dirección General de Impuestos Internos. (2020). *Impuesto sobre Transferencias de Bienes Industrializados y Servicios (ITBIS)* . Recuperado de [https://dgii.gov.do/publicacionesOficiales/bibliotecaVirtual/contribuyentes/itbis/Documents/1-Guia%207%20-%20\(ITBIS\).pdf](https://dgii.gov.do/publicacionesOficiales/bibliotecaVirtual/contribuyentes/itbis/Documents/1-Guia%207%20-%20(ITBIS).pdf)

Dirección Nacional de Aduanas de Uruguay. (s. f.). Clasificación Arancelaria. Recuperado de <https://www.aduanas.gub.uy/innovaportal/v/2531/8/innova.front/clasificacion-arancelaria.html>

DP World Caucedo. (s. f.). Proceso de Importación - Descarga de Vehículos. Recuperado de https://caucedo.com/wp-content/uploads/2015/10/imp_descargavehiculos.pdf

Educa Guia. (2010). *Medios de Pago Internacional*. Recuperado de <http://www.educaguia.com/apuntesde/comercio/mediosdepago.pdf>

- El Congreso Nacional. (1996). Ley 57-96 . Recuperado de http://www.poderjudicial.gob.do/documentos/pdf/leyes/LEY_57_96.pdf
- El Congreso Nacional. (2017, junio 1). Ley 155-17. Contra el Lavado de Activos y Financiamiento del Terrorismo. Recuperado de https://www.hacienda.gob.do/marco_legal/ley-no-155-17/
- El Insignia. (2017, junio 11). Importancia de la Valoración Aduanera de Mercancía. Recuperado de <https://blog.elinsignia.com/2017/06/11/la-importancia-de-valoracion-en-la-aduana/>
- Fermin, D. (2018, mayo 17). Importación de vehículos crece un 83% . Recuperado de <https://www.eldinero.com.do/59745/importacion-vehiculos-republica-dominicana/>
- García, P. (2018). Parque vehicular dominicano, dominado por marcas japonesas. Recuperado de <https://www.eldinero.com.do/57839/el-parque-vehicular-dominicano-dominado-por-marcas-japonesas/>
- Jeep. (2019). Build & Price a 2019 Jeep® Grand Cherokee today. Recuperado de <https://www.jeep.com/>
- La Nueva Economía. (2011, 20 marzo). Comercio internacional, Conceptos y Teorías. Recuperado de <http://lanuevaeconomia.com/>
- La Vanguardia. (2019). ¿Cómo funciona el seguro de transporte marítimo de mercancías? Recuperado de <https://www.lavanguardia.com/seguros/empresa/20190307/462107442000/como-funciona-el-seguro-de-transporte-de-mercancias.html>
- López Cavia, D. (23 de Mayo de 2019). *Economipedia*. Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/obligacion-tributaria.html>
- Marco San Juan, F. J. (12 de marzo de 2019). *Economipedia*. Obtenido de Economipedia : <https://economipedia.com/definiciones/aduana.html>

- Ministerio de Hacienda. (2011, febrero 11). Application Reglamento de Valoración. Recuperado de https://www.aduanas.gob.do/media/2247/reglamento_valoracion_aduanera.pdf
- Ministerio de Hacienda. (2013, junio 20). Acuerdo de Cooperación Interinstitucional. Recuperado de [https://dgii.gov.do/legislacion/acuerdos/1Acuerdos%20nacionales/Acuerdo DGII-ADUANAS.pdf](https://dgii.gov.do/legislacion/acuerdos/1Acuerdos%20nacionales/Acuerdo%20DGII-ADUANAS.pdf)
- Ministerio de Hacienda. (2017, marzo 6). Procedimiento Aduanero De Fiscalización Posterior. Recuperado de https://www.aduanas.gob.do/media/2324/norma_001-2017_fiscalizacion_posterior.pdf
- Ministerio de Industria Comercio y Mypimes. (s. f.). Acuerdo Unión Europea (EPA). Recuperado de <https://www.micm.gob.do/direcciones/comercio-exterior/acuerdos-comerciales-vigentes/acuerdo-cariforo-union-europea-o-epa-2>
- OMC. (1989). Exámenes de las Políticas Comerciales. Recuperado de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/agrm11_s.htm
- OMC. (2019). Valoración en Aduana - Información Técnica. Recuperado de https://www.wto.org/spanish/tratop_s/cusval_s/cusval_info_s.htm
- OMC. (n.d.). OMC | Valoración en Aduana - Información Técnica. Retrieved from <https://www.wto.org/>
- Organización Mundial del Comercio. (s. f.). Los Principios del Sistema de Comercio. Recuperado de https://www.wto.org/spanish/thewto_s/whatis_s/tif_s/fact2_s.htm
- Pedrosa, J. (24 de enero de 2019). *Economipedia*. Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/sobrevaloracion.html>

- Reid Corp. (2019). Vehículos Jeep República Dominicana. Recuperado de <https://www.reidcorp.net/modelo/jeep/grand-cherokee-limited/>
- Reyes, P. (2019, octubre 27). ¿Sabes cuántos vehículos de motor entraron al país entre enero y agosto de este año? Recuperado de <https://listindiario.com/economia/2019/10/27/588670/sabes-cuantos-vehiculos-de-motor-entraron-al-pais-entre-enero-y-agosto-de-este-ano>
- Riley, C. (2019). La industria automotriz mundial lucha por sobrevivir. Recuperado de <https://expansion.mx/economia/2019/07/18/la-industria-automotriz-mundial-lucha-por-sobrevivir>
- Sánchez Galán, J. (2018). Ventaja Absoluta. Recuperado de <https://economipedia.com/definiciones/ventaja-absoluta.html>
- Santos Sandoval, A. L. (13 de julio de 2019). *Monografias.com*. <https://www.monografias.com/trabajos96/la-valoracion-aduanera/la-valoracion-aduanera.shtml>
- Sevilla, A. (11 de febrero de 2019). *Economipedia* . Obtenido de Economipedia: <https://economipedia.com/definiciones/arancel.html>
- Sevilla, A. (2018). Ventaja Competitiva. Recuperado de <https://economipedia.com/definiciones/ventaja-competitiva.html>
- Ship Overseas. (2019, octubre 30). Importar auto de Estados Unidos a República Dominicana. Recuperado de <https://www.shipoverseas.com/es/republica-dominicana.html>
- Siza Morales, H. (2018). Crece la Venta de Autos en 2018. Recuperado de <http://noticias.espanol.autocosmos.com/2018/09/13/crece-la-venta-de-autos-a-nivel-mundial-durante-el-primer-semester-de-2018>
- Supercarros. (2019). Jeep Grand Cherokee en toda República Dominicana. Recuperado de <https://www.supercarros.com/buscar/?do=1&Brand=64&Model=183&PriceF>

rom=0&PriceTo=20000000&YearFrom=1970&YearTo=2021&PagingPageS
kip=1

Vázquez Burguillo, R. (2016, 14 febrero). Barreras Arancelarias. Recuperado de
<https://economipedia.com/>

Vergara, M., & Bernard, Y. (2015). Sistema Armonizado de Designación y
Codificación de Mercancías. Recuperado de
https://www.btb.termiumplus.gc.ca/tpv2guides/guides/caleid/index-fra.html?lang=fra&lettr=indx_autr8IU-7zLGUQis&page=9RzcFiRP5aCw.html

7.2 Anexos.

Anexo 1. Hoja de aprobación de Anteproyecto



A : ESCUELA DE MERCADEO Y NEGOCIOS INTERNACIONALES.

Asunto: **REMISIÓN ANTEPROYECTO DE TRABAJO DE GRADO.**

Tema : “Análisis de la incidencia de alteración de los precios de la valoración de mercancía en las aduanas y su impacto en el comercio internacional de República Dominicana. Periodo 2017-19”.

Sustentado por: **Br. Ysamir Rugero** 2016-1671
Br. Moisés Selman 2015-2148

Resultado de la evaluación: Aprobado: X Fecha: 23/03/2020

Devuelto para corrección: _____ Fecha:

Dr. Andrés L. Mateo
Decano de Estudios Generales

AM/ra. 23/03/2020.



Decanato de Ciencias Económicas y Empresariales

Escuela de Mercadeo & Negocios Internacionales

**Anteproyecto Trabajo de Grado para optar por el Título de:
Licenciatura en Negocios Internacionales.**

TEMA

“Análisis de la Incidencia de Alteración de Precios en la Valoración de Mercancía (Vehículos) en las Aduanas y su impacto en el Comercio Internacional de República Dominicana. Período 2017-2019.”

SUSTENTANTES

Ysamir Aida Rugero Rosa	2016-1671
Moisés Selman Ramia	2015-2148

Santo Domingo, República Dominicana

2020

Capítulo Introductorio.

Introducción.

La finalidad del trabajo de investigación que se presenta a continuación es presentar un análisis de cómo incide la alteración de los precios en la valoración de las mercancías, en este caso vehículos, en las aduanas de la República Dominicana y además determinar el impacto que esto genera en el Comercio Internacional del país.

En el presente trabajo se han utilizado distintos métodos de investigación, así como fuentes y estudios diversos a través de los cuales hemos obtenido información para exponer, desarrollar y explicar con mayor profundidad las repercusiones y efectos de la variación del coste en mercancías de Aduanas y cómo esto puede generar cambios en el Comercio Internacional del país.

Ya que la comercialización internacional envuelve la compra, venta o intercambio de bienes y servicios en diferentes divisas y formas de pago. Dichos intercambios entre distintos países han aumentado considerablemente debido a la globalización y a la eliminación de barreras arancelarias y no arancelarias.

La función principal de las Aduanas es registrar y verificar los bienes que se exportan y se importan al territorio nacional, además de recaudar los impuestos correspondientes. Esto implica que todo lo que sucede en las aduanas

inevitablemente afecta nuestro Comercio Internacional por lo que, analizar esta interacción con profundidad resulta una las motivaciones principales de este trabajo.

El Valor en Aduana es de suma importancia para la determinación de la base imponible de las mercancías que son importadas a un país determinado, especialmente si dicho país se rige por regulaciones internacionales y que además es parte contratante del Acuerdo que establece la Organización Mundial de Comercio.

En este orden de ideas, es esencial tener un pleno conocimiento de las técnicas e implicaciones en la utilización correcta de la Valoración, lo que requiere de aduanas organizadas, capacitadas y de operadores aduaneros con un buen manejo de las normas sobre valoración así como de los procedimientos que están establecidos.

Finalmente, resulta de mucha importancia e interés analizar las repercusiones de la alteración de la valoración de mercancías no sólo en la economía nacional sino en el comercio internacional, lo cual es el objetivo principal de este proyecto.

Delimitación del Tema.

Análisis de la Incidencia de Alteración de Precios en la Valoración de Mercancía (Vehículos) en las Aduanas y su impacto en el Comercio Internacional de República Dominicana. Período 2017-2019.

Justificación de la Investigación.

La selección de este tema de investigación se basa en la importancia de la valoración aduanera para las políticas comerciales internacionales, ya que ésta representa el punto de partida para la determinación y liquidación de los impuestos al comercio exterior.

Además, de acuerdo con Aisenberg (2016)

“La valoración de la mercancía, permite establecer la base imponible para el pago de tributos y demás medidas impositivas aplicables a la importación de las mercancías, también permite determinar adecuadamente el precio de comercialización en el mercado local. Determinar incorrectamente el valor de la mercancía conlleva a un ajuste de valor de la mercancía con el consecuente cobro de tributos”

Cabe resaltar que los actos ilícitos y fraudulentos que se cometen contra la aduana dominicana son cada vez más frecuentes y diferentes en sus modos de ejecución; esto impacta de manera negativa tanto al comercio internacional de la República Dominicana como a su economía y, por lo tanto a su población.

Con esta investigación se pretende identificar y determinar los potenciales riesgos al Comercio Internacional y a la economía de la República Dominicana y formular opciones para mitigar esos riesgos.

Planteamiento del Problema de Investigación.

Los delitos aduaneros hacen referencia a las infracciones a la legislación aduanera que se cometen con diferentes propósitos, como, por ejemplo: evasión del pago de impuestos arancelarios, evadir controles o limitaciones determinadas y la introducción de dinero que proviene de otras actividades ilícitas.

La subvaluación y sobrevaluación son los métodos fraudulentos que se cometen sobre el valor de las mercancías importadas. La subvaluación consiste en la declaración de valores inferiores a las operaciones de compraventa internacional, el objetivo de esta práctica fraudulenta es la reducción de la base imponible sobre la cual se le aplican los impuestos de importación a las mercancías; por otro lado, la sobrevaluación consiste en la declaración de valores superiores al valor normal con el fin de aumentar los costos y por lo tanto pagar menos impuestos sobre la renta.

De acuerdo con investigaciones de La Revista DGA - Aduanas (2016)

“En los últimos años los delitos aduaneros se realizan siguiendo patrones diferentes, que cambian de tiempo en tiempo, favorecidos en gran medida por los sistemas de operación de los puertos, aeropuertos y fronteras del país. El tradicional contrabando de mercancías ha sido modificado para seguir patrones más disimulados y de difícil detección.

Nos referimos al contrabando que se expresa en la introducción al país de mercancía de bajo gravamen arancelario, juntamente con mercancías de altos aranceles, los que además están gravados con los impuestos a la Transferencia de Bienes Industrializados y Servicios (ITBIS) y Selectivo al Consumo (ISC), procediéndose a la declaración de ambas importaciones, pero sólo al pago de la que representa menor gravamen en el arancel.” (pg 5).

Informaciones del Diario Libre (2016) establecen que

“La evasión por medio de la subvaluación se ha convertido en la principal causa de defraudación aduanera, y es el delito más discreto entre todos los ilícitos cometidos contra los ingresos del Estado.

Los delitos aduaneros tienen efectos negativos, tanto desde el punto de vista económico como para la seguridad del Estado y la de nuestros socios comerciales”

Como consecuencia, el fraude aduanero genera grandes sumas de dinero y millonarios recursos a quienes son partícipes en este tipo de actividades, además este representa la causa principal de las irregularidades que se producen en los precios de los diferentes productos y mercancías que provienen del comercio exterior.

Formulación y Sistematización del Problema.

Preguntas de Investigación.

¿Cómo afecta la alteración de precios en la valoración de la mercancía a los controles aduaneros de la República Dominicana?

¿Cómo impacta, la alteración de precios en la valoración de la mercancía, en el Comercio Internacional de la República Dominicana?

¿Cuáles son los controles y procesos actuales de las aduanas dominicanas para evitar los delitos aduaneros?

¿Qué medidas o estrategias han sido tomadas por las aduanas dominicanas para enfrentar los delitos aduaneros?

¿Cómo afecta a la economía dominicana la alteración de precios en la valoración de la mercancía en aduana?

Objetivos de Investigación.

Objetivo General.

Analizar la valoración aduanera de mercancía y determinar el impacto en el Comercio Internacional de la República Dominicana, que genera la alteración de los precios en la declaración de mercancía que ingresan al país a través de las aduanas dominicanas, asimismo determinar el impacto que estas prácticas fraudulentas genera a la economía del país.

Objetivos Específicos.

Evaluar la capacidad y los procesos empleados por las aduanas dominicanas para evitar la alteración de precios en la valoración de las mercancías.

Identificar y determinar los riesgos y consecuencias que genera para las aduanas dominicanas la alteración de precios en la valoración de la mercancía.

Determinar el impacto que produce la alteración de la valoración de las mercancías, en el Comercio Internacional de la República Dominicana.

Identificar las medidas y estrategias empleadas por las aduanas dominicanas para controlar y enfrentar los delitos aduaneros.

Evaluar el impacto que genera la alteración de la valoración de la mercancía en la economía dominicana.

Anexo 2. Hoja de análisis de Plagio.

Dustball Plagiarism Report

Score: 100%

ercialización internacional envuelve la compra, venta o intercambio de bienes OK
ntercambios entre distintos países han aumentado considerablemente debido a OK
ncluye de gestión la confiabilidad infima del material probatorio suministrado OK
ITBIS - Impuesto sobre Transferencias de Bienes Industrializados y Servicios OK
profundo agradecimiento a la licenciada Niurka Beato por sus orientaciones OK
Expresar mi agradecimiento a la universidad APEC por esta oportunidad OK
Impuesto sobre Transferencias de Bienes Industrializados y Servicios (ITBIS) OK
Apuntes sobre Comercio Internacional y Aduanas, Edición Alpha & Omega OK
Finalmente, resulta de mucha importancia e interés analizar las repercusiones OK
nstituciones como ASOCIVU y ANADIVE también luchan continuamente por OK
TA: Semblantes Notables Seleccionados del Convenio y Reformas Legales que OK
estados no consiguen de formar regular priorizar discriminaciones entre sus OK
aturas del Sistema Armonizado facilitan la gestión del comercio internacional, OK
justado por el Acuerdo Internacional del Sistema Armonizado de Designación OK
tro del marco de Valoración Aduanera, se encuentran algunas organizaciones OK
cedimientos internos estandarizados dentro de las autoridades aduaneras, que OK
ca Dominicana actualmente ha estado intentando potenciar sus exportaciones, OK
Acceso a la información existente entre concesionarios y distribuidores de OK
nifica que existen personas que conocen el acuerdo mencionado anteriormente OK
Posteriormente la naviera deberá informar al importador la llegada del OK



© 2002-2020 The Plagiarism Checker
<http://www.dustball.com/cs/plagiarism.checker>